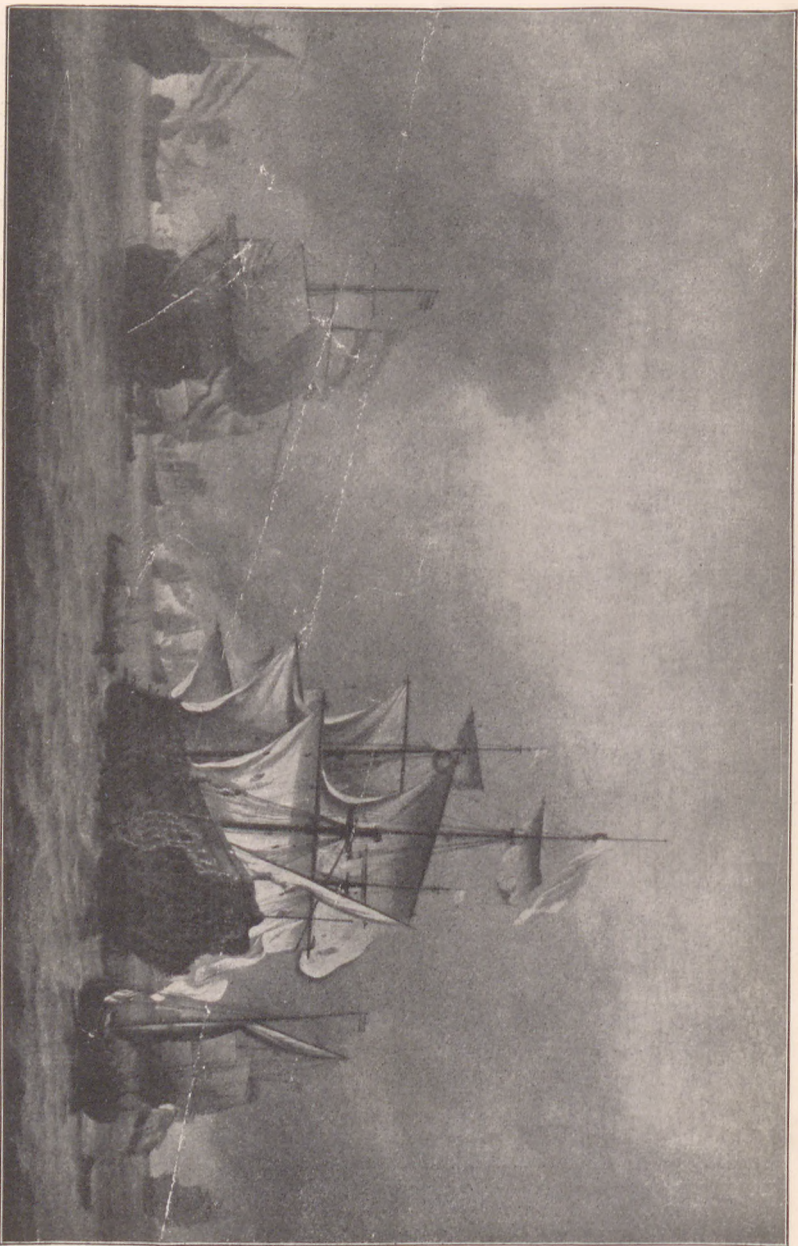


BIBLIOTEKA  
Instytutu  
Rak...

M 473 II

# SEEKRIEGS GESCHICHTE





Gefechtsbild aus der Viertageschlacht vom 11.—14. Juni 1666



# SEEKRIEGS- GESCHICHTE

IN UMRISSEN

SEEMACHT UND SEEKRIEGE  
*vornehmlich vom 16. Jahrhundert ab*

VON

ALEXANDER MEURER

*Vizeadmiral a. D.*

*„Nur das Meer kann wahre  
Weltmächte erziehen.“*

*Fr. Ratzel*

ZWEITE, DURCHGESEHENE UND ERGÄNZTE AUFLAGE



VERLAG v. HASE & KOEHLER / LEIPZIG



Einband- und Umschlagentwurf von Oswald Weise, Leipzig



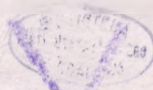
BIBLIOTEKA  
UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO



\*1101022540\*



116540



Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, ausdrücklich vorbehalten  
Copyright 1925 by K. F. Kochler, Leipzig. Printed in Germany  
Druck von Buchdruckerei Kichler, Frankfurt am Main

D 121/404/72



INHALT

Vorbild der Kindheit 1  
Kindheit der Eltern und Großeltern 2  
Kindheit der Großeltern 3  
Kindheit der Eltern 4  
Kindheit 5

MEINER TOCHTER

1. Kindheit 1  
2. Kindheit 2  
3. Kindheit 3  
4. Kindheit 4  
5. Kindheit 5  
6. Kindheit 6  
7. Kindheit 7  
8. Kindheit 8  
9. Kindheit 9  
10. Kindheit 10  
11. Kindheit 11  
12. Kindheit 12  
13. Kindheit 13  
14. Kindheit 14  
15. Kindheit 15  
16. Kindheit 16  
17. Kindheit 17  
18. Kindheit 18  
19. Kindheit 19  
20. Kindheit 20  
21. Kindheit 21  
22. Kindheit 22  
23. Kindheit 23  
24. Kindheit 24  
25. Kindheit 25  
26. Kindheit 26  
27. Kindheit 27  
28. Kindheit 28  
29. Kindheit 29  
30. Kindheit 30  
31. Kindheit 31  
32. Kindheit 32  
33. Kindheit 33  
34. Kindheit 34  
35. Kindheit 35  
36. Kindheit 36  
37. Kindheit 37  
38. Kindheit 38  
39. Kindheit 39  
40. Kindheit 40  
41. Kindheit 41  
42. Kindheit 42  
43. Kindheit 43  
44. Kindheit 44  
45. Kindheit 45  
46. Kindheit 46  
47. Kindheit 47  
48. Kindheit 48  
49. Kindheit 49  
50. Kindheit 50







# Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abbildungen . . . . .	9
Verzeichnis der Pläne und Karten . . . . .	11
Vorwort zur ersten Auflage . . . . .	13
Vorwort zur zweiten Auflage . . . . .	18
Einleitung . . . . .	21

## Erstes Kapitel

### Seegewalt und Seekriegswesen

1. Seegelung . . . . .	25
2. Seemacht	
a) Die Elemente der Seemacht . . . . .	29
b) Die Aufgaben der Seemacht im Frieden . . . . .	38
3. Seekriegswesen	
a) Der Kampf um die Seeherrschaft . . . . .	40
b) Der kombinierte Land- und Seekrieg . . . . .	43
c) Die indirekten Waffen des Seekrieges . . . . .	46
d) Der Kampf gegen die Seeherrschaft . . . . .	54
4. Seestrategie	
a) Begriff und Ziele . . . . .	57
b) Kriegsplan, Kriegsleitung und Operationsbefehl . . . . .	61
5. Seetaktik	
a) Allgemeines . . . . .	66
b) Die Zeit der Riemenschiffe . . . . .	71
c) Die Zeit der Segelschiffe . . . . .	74
d) Die Zeit der Dampfschiffe . . . . .	78
e) Die Flottentaktik der Dampfschiffszeit . . . . .	86

## Zweites Kapitel

### Seemacht im Altertum

1. Antikes Seewesen . . . . .	93
2. Die Seekriege Athens . . . . .	99
3. Rom als Mittelmeer-macht . . . . .	106

## Drittes Kapitel

Seekriege und Seekriegswesen bis zur Entdeckung  
Amerikas

1. Die Galeerenkriege im Mittelmeer . . . . . 119
2. Die Seezüge der alten Germanen . . . . . 127
3. Die deutsche Hanse . . . . . 133

## Viertes Kapitel

## Der Beginn der ozeanischen Geschichts-Epoche

1. Schifffahrt und Seekriege im Zeitalter der Entdeckungen . 139
2. Die Anfänge der holländischen Seegelung . . . . . 147
3. Der Kampf um die Freiheit der Meere
  - a) Die Begründung der englischen Seemacht . . . . . 152
  - b) Der Seezug der Armada 1588 . . . . . 156
  - c) Der zweite spanisch-holländische Krieg 1621—48 . . . 170

## Fünftes Kapitel

Der Kampf um den Welthandel zwischen England  
und Holland

1. Der erste englisch-holländische Seekrieg 1652—54 . . . 177
2. Der zweite englisch-holländische Seekrieg 1665—67 . . . 194
3. Der dritte englisch-holländische Krieg (1672—74) und der  
Schonen'sche Seekrieg (1675—79) . . . . . 206

## Sechstes Kapitel

Der Kampf um die Seeherrschaft zwischen England  
und Frankreich

1. Die Begründung der französischen Seegewalt durch Colbert 223
2. Größe und Fall der französischen Seemacht im Pfälzischen  
Erbfolgekriege 1689—97 . . . . . 226
3. Die Aufrichtung der englischen Seeherrschaft im Spanischen  
Erbfolgekriege 1702—13 . . . . . 237
4. Der Kampf um die Ostsee im Nordischen Kriege 1700—21 251

## Siebentes Kapitel

## Der Kampf um die überseeische Welt

1. Der erste Angriff Englands auf die französisch-spanischen Kolonien im Oesterreichischen Erbfolgekriege von 1739 bis 1748 . . . . . 257
2. Der Entscheidungskampf im Siebenjähr. Kriege 1756—63 268
3. Der Nordamerikanische Befreiungskrieg 1775—83 . . . 283

## Achstes Kapitel

Die großen Blockadekriege um die Wende des  
18. Jahrhunderts

1. Die Französische Revolution und die Flotte . . . . . 311
2. Der Blockadekrieg gegen die französische Republik . . . 314
3. Napoleons Kampf gegen die englische Seeherrschaft
  - a) Abukir und Trafalgar . . . . . 325
  - b) Das „Kontinental-System“ . . . . . 347

## Neuntes Kapitel

## Die Seekriege des 19. Jahrhunderts

1. Die Zeit des Uebergangs vom Segelschiff zum Dampfschiff . 360
2. Der Einfluß der Seemacht in den deutschen Einigungskriegen 1864—1871 . . . . . 364
3. Der Nordamerikanische Sezessionskrieg 1861—65 . . . 371
4. Der spanisch-amerikanische (1898) und der chinesisch-japanische Seekrieg (1894—95) . . . . . 380

## Zehntes Kapitel

## Die neueste Zeit bis zum Ausbruche des Weltkrieges

1. Der russisch-japanische Seekrieg 1904—05 . . . . . 387
2. Der Aufbau der neuzeitlichen Kampfflotten . . . . . 408

## Elftes Kapitel

## Der Weltkrieg als Seekrieg

1. Die seestrategische Lage bei Kriegsbeginn . . . . . 416
2. Der Krieg in der Nordsee . . . . . 426



3. Kreuzerkrieg und Unterseeboot-Handelskrieg . . . . .	464
4. Die Nebenkriegsschauplätze zur See . . . . .	485
Der Seekrieg in der Adria . . . . .	498
5. Lehren und Folgen . . . . .	503

## Schlußkapitel

Rückblick und Ausblick . . . . .	517
----------------------------------	-----

## Anhang

Tabelle 1: A. Zusammensetzung der deutschen Hochseeflotte und der englischen Grand Fleet in der Schlacht vor dem Skagerrak 31. Mai 1916 . . . . .	532
B. Stärkevergleich der beiden Flotten am 31. Mai 1916 . . . . .	533
C. Vergleichszahlen nach englischer Quelle . . . . .	533
Tabelle 2: Totalverluste an Kriegs- und Handelsschiffen während des Weltkrieges . . . . .	534
Tabelle 3: Größte 1940 vorhandene Schlachtschiffe . . . . .	535
Register . . . . .	536

## Verzeichnis der Abbildungen

1. Gefechtsbild aus der Viertageschlacht vom 11.—14. Juni 1666. Nach einer Farbenskizze des holländischen Malers Willem van de Velde d. J., der die Schlacht mitgemacht hat. Das Original derselben befindet sich im Besitze des Instituts für Meereskunde, Berlin . . . . . Titelbild
2. Die Galeerenschlacht bei Lepanto am 7. Okt. 1571. Nach dem Bilde des A. Vicentino im Palazzo Ducale, Venedig. Aus Siegel „Die Flagge“. Verlag Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin . . . . . 160
3. Francis Drake 1545—1595. Der Sieger von Gravelines (1588) und erfolgreichste Kaperführer im Zeitalter der Königin Elisabeth von England. Nach einem Stiche aus der Sammlung von Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 161
4. Marten Tromp d. Aelt. 1597—1653. Der Sieger in der Schlacht bei Dover 1639, fiel auf seinem Flaggschiffe „Brederode“ bei Scheveningen am 8. August 1653. Nach einem zeitgenössischen Stiche von J. Lievens aus der Sammlung von Herrn Admiral à la suite von Fischel, Kiel . . 176
5. Robert Blake, 1599—1657. „General at sea“ Cromwells, führte die englische Flotte siegreich im ersten englisch-holländischen Seekriege 1653 bis 1654 . . . . . 177
6. Michael de Ruyter 1607—1676. Rettete Holland zweimal vor dem Untergange in den englisch-holländischen Seekriegen, wurde auf seinem Flaggschiffe „Eendracht“ bei Agosta am 22. April 1676 tödlich verwundet. Nach einem Gemälde von F. Bol im Ryksmuseum zu Amsterdam 208
7. Die Verbrennung der englischen Flotte in der Themse durch Ruyter am 22. Juni 1667. Stich nach einem holländischen Gemälde von Scheffinks. Aus der Sammlung von Herrn Admiral à la suite von Fischel, Kiel 209
8. Hilarion de Tourville, 1637—1701. Der Flottenchef König Ludwigs XIV. von Frankreich im Pfälzischen Erbfolgekriege 1688—1697. Nach einem Stiche aus der Sammlung des Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 224
9. Der Endkampf in der Schlacht bei La Hougue am 2. Juni 1692. Nach einem englischen Stiche von Wootlett aus der Sammlung des Verfassers 225
10. Edward Hawke, 1705—1781. Englischer Admiral, siegte bei Quibéron am 20. November 1759 . . . . . 272
11. Pierre André, de Suffren, 1729—1788. Französischer Admiral, verteidigte Ostindien mit Erfolg gegen die Engländer im Nordamerikanischen Befreiungskriege. Nach einem Stiche aus der Sammlung des Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 273
12. George Rodney, 1718—1792. Englischer Admiral, der Sieger von Dominika (12. April 1782). Nach einem Stiche aus der Sammlung von Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 288

13. Kampf zwischen amerikanischen Kapern und einer englischen Fregatte im Nordamerikanischen Befreiungskriege 1775—1782. Nach einem Stiche von John Boydell aus der Sammlung von Herrn Fregattenkapitän v. Hase, Leipzig . . . . . 289
14. Richard Howe, 1726—1799. Englischer Admiral, siegte vor Ouessant am „Glorious first of June“ 1794 über eine französische Flotte. Nach einem Stich von R. Cooper . . . . . 304
15. Die Schlacht bei Kamperduin am 11. Oktober 1797. Nach einem englischen Stiche aus der Sammlung von Herrn Admiral à la suite v. Fischel, Kiel . . . . . 305
16. John Jervis, Earl of St. Vincent 1734—1823. Der Sieger von St. Vincent am 14. Februar 1797. Nach einem Stiche aus der Sammlung von Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 320
17. Die Schlacht bei Abukir am 1. August 1798. Nach einem englischen Stiche aus der Sammlung von Herrn Admiral à la suite v. Fischel, Kiel 321
18. Horatio Nelson, 1758—1805. Der Sieger von Abukir und Kopenhagen; siegte und fiel bei Trafalgar am 21. Oktober 1805 an Bord seines Flaggschiffes „Victory“. Nach einem Stiche aus der Sammlung von Herrn Fregattenkapitän Hans Humann, Berlin . . . . . 336
19. Die Schlacht bei Trafalgar am 21. Oktober 1805. Nach einem englischen Stiche aus der Sammlung von Herrn Admiral à la suite v. Fischel, Kiel 337
20. Der Dreiecker „Victory“, Flaggschiff Nelsons in der Schlacht bei Trafalgar. Nach einem englischen Stiche aus den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts . . . . . 368
21. Wilhelm v. Tegetthoff, 1827—1871. Oesterreich-ungarischer Admiral, der Sieger von Lissa am 20. Juli 1866 . . . . . 369
22. David Farragut, 1800—1870. Nordamerikanischer Admiral, eroberte im Sezessionskriege 1861—1865 New Orleans und Mobile . . . . . 384
23. Haihatshiro Togo, 1847—1934. Japanischer Admiral, der Sieger von Tsushima im russisch-japanischen Kriege, 1904—1905. Klischee von J. J. Weber, Leipzig . . . . . 385
24. Alfred v. Tirpitz, 1849—1930. Großadmiral, der Begründer der deutschen Flottenmacht vor dem Weltkriege. Phot. E. Bieber, Berlin . . . 416
25. Das deutsche Großkampfschiff „König“, Flaggschiff des III. Geschwaders und Spitzenschiff des Linienschiffsgros in der Skagerrakslacht . 417
26. Reinhard Scheer, 1863—1928. Der Chef der deutschen Hochseeflotte in der Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916, der größten Seeschlacht der Geschichte. Klischee von J. J. Weber, Leipzig . . . . . 432
27. Die Schlacht vor dem Skagerrak, 31. Mai 1916. Nach einem Gemälde von Claus Bergen . . . . . 433
28. Franz Ritter v. Hipper, 1863—1932. Der siegreiche Führer des deutschen Schlachtkreuzergeschwaders in der Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916 . . . . . 448
29. Der Schlußkampf in der Schlacht vor dem Skagerrak, 31. Mai 1916 abends. Nach einem Gemälde von Hans Bohrdt, im Besitze von Herrn Admiral v. Hipper. Phot. Ziesemer, Hamburg . . . . . 449
30. Das englische Großkampfschiff „Iron Duke“, Flaggschiff von Admiral Jellicoe im Weltkriege . . . . . 464
31. Ein deutsches UB-Boot auf hoher See. Phot. F. Schensky, Helgoland . 465



# Verzeichnis der Pläne und Karten

## Pläne:

1. Schlacht bei Salamis. 28. September 480 v. Chr.
2. Schlacht bei Aktium. 2. September 31 v. Chr.
3. Schlacht bei Lepanto. 7. Oktober 1571.
4. Viertageschlacht im Kanal: Der vierte Tag. 14. Juni 1666.
5. Admiral de Ruyter in der Themse. 20—23. Juni 1667.
6. Schlacht bei Texel. 20. August 1673.
7. Schlacht bei Quibéron. 20. November 1759.
8. Schlacht bei Dominika. 12. April 1782.
9. Schlacht vom 1. Juni 1794.
10. Schlacht bei Kamperduin. 11. Oktober 1797.
11. Schlacht bei Trafalgar. 21. Oktober 1805.
12. Gefecht bei Mobile. 5. August 1864.
13. Schlacht bei Tsuschima. 27. Mai 1905.
14. Schlachtkreuzergefecht auf der Doggerbank. 24. Januar 1915.
15. Schlacht vor dem Skagerrak. 31. Mai 1916 (2. Gefechtsabschnitt).
16. Die baltischen Inseln. 12.—17. Oktober 1917.
17. Dardanellen. 18. März 1915.
18. Das Sperrgebiet während des uneingeschränkten U-Boothandelskrieges 1917/18.

## Karten:

1. Weltkarte.
2. Aegäisches Meer (Karte zu den Seekriegen Athens).
3. Das Tyrrenische Meer (Karte zu den Punischen Kriegen).
4. Karte des Mittelmeeres.
5. Der Englische Kanal (Karte zu den englisch-holländischen Seekriegen).
6. West-Europa (Karte zu den englisch-französischen Seekriegen im 17. und 18. Jahrhundert).
7. Karte der Ostsee.
8. Ostküste von Nordamerika (Karte zum nordamerikanischen Befreiungskriege 1775—1782).
9. Die kleinen Antillen (Westindien). (Karte zum nordamerikanischen Befreiungskriege 1775—1782).
10. Der Kriegsschauplatz im nordamerikanischen Sezessionskriege (1861—1865).
11. Karte des Japanischen und Gelben Meeres (Zum chinesisch-japanischen und russisch-japanischen Seekriege).
12. Die Nordsee (Karte zum Kriege in der Nordsee 1914—1918).



## Vorwort zur ersten Auflage

Die Seekriegsgeschichte ist ein Teilgebiet sowohl der Kriegsgeschichte wie auch im weiteren Sinne der politischen Geschichte, das besonders in der deutschen historischen Wissenschaft zu wenig beachtet, noch weniger gewürdigt und richtig eingeschätzt worden ist. Vortreffliche Spezialwerke auf diesem Gebiete, wie die „Seekriegsgeschichte mit besonderer Berücksichtigung der Seetaktik“ (6 Bde.) von Kapitän zur See Stenzel und das leider nur bis 1789 geführte zweibändige Werk von Kontreadmiral Rittmeyer „Seekriege und Seekriegswesen“, enthalten zwar eine Fülle von Stoff und Anregung, sind aber doch mehr für den Fachmann geschrieben und wohl auch zu umfangreich, als daß sie in weiteren, auch in wissenschaftlichen Kreisen die verdiente Beachtung und Anerkennung gefunden hätten. Nur wenige deutsche Historiker von Ruf, wie Dietrich Schäfer in seiner ausgezeichneten Geschichte der Neuzeit, Erich Marcks in seinen Essays über die englische und französische Geschichte, Max Lenz in seinen kleinen historischen Schriften, A. v. Peez, Carl Rodenberg, G. Roloff u. a., haben der Rolle der Seemacht in der Geschichte zu ihrem Rechte verholfen und deren außerordentlichen Einfluß auf die Entwicklung und die Geschicke der Völker betont. Selbst in England herrschte bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts trotz Seeleys „Expansion of England“ und Dilkes „Problems of Greater Britain“ noch vielfach Unklarheit über die für Englands Größe und Weltstellung entscheidende Frage der Seemacht. Erst ein Amerikaner, Admiral Mahan, mußte in seinem grundlegenden, freilich oft übertreibenden Werke „The Influence of Sea Power upon History“ den Briten die Augen öffnen. Seitdem ist man in England in den entgegengesetzten Fehler verfallen und hat den Einfluß der Seemacht oft überschätzt, besonders seitdem der Weltkrieg ihn wiederum so klar erwiesen hat.

Gerade das für Deutschland so traurige Ergebnis dieses furchtbaren Krieges gibt mir die Anregung, ja, ich darf sagen den Mut



— denn ein solcher gehört bei der Größe der Aufgabe dazu — dieses höchst lehrreiche und auch für uns Deutsche so wichtige Gebiet zusammenfassend vom deutschen Standpunkt aus zu betrachten; wobei ich keineswegs verkenne, daß diese Aufgabe, wie ich sie auffasse, oft in das Gebiet der reinen Geschichte hinübergreift, für welches ich mich nicht zuständig betrachten darf. Seekriegsgeschichte rein vom taktischen Gesichtspunkte aus geschrieben und nur das eigentliche Seekriegswesen erfassend, würde ein Fachwerk für Seeleute darstellen und sich von selbst auf enge Leserkreise beschränken. Soll sie in erweitertem Sinne ein Bild der geschichtlichen Rolle der Seemacht im Leben der Völker geben, so muß sie sich eng mit der Historie verbinden und darf die allgemeinen politischen Probleme nicht außer acht lassen, ohne deren Betonung an ein Verständnis der großen Seekriege nicht zu denken ist. Andererseits wird es einem nur historisch gebildeten Forscher kaum möglich sein, die wechselvolle Geschichte der Seekriege, die so unendlich abhängig von den Fortschritten der Technik im weitesten Sinne ist und einen ausgesprochen seemännisch-militärischen Charakter besitzt, ohne fachwissenschaftliche Kenntnisse und seemännische Erfahrung einleuchtend und befriedigend zu behandeln. So habe ich es unternommen, auf Grund jahrelanger geschichtlicher, militärischer und marinepolitischer Studien dieses Buch zu schreiben, um historisch interessierten Lesern zu zeigen, daß vom Meere aus die Schicksale derjenigen Völker gelenkt werden, die an das Meer grenzen und von ihm so abhängig sind, wie z.B. das deutsche. „Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen der Welt und unseres lieben Herrgotts Stiefkind“, sagt mit Recht Fr. List, Deutschlands größter Nationalökonom.

Es handelt sich mit einem Wort darum, durch eine Schilderung der wechselvollen, Jahrtausende umfassenden Kämpfe auf dem Meere, die mit den Wendepunkten im geschichtlichen Leben der Seevölker meist eng verknüpft waren, ein Bild der Geschehnisse vom Blickpunkte der Seemacht aus zu gewinnen, gewissermaßen das Schicksal dieser Völker vom Meere, statt wie sonst üblich, vom Lande aus zu beleuchten. Es ergeben sich daraus oft die überra-

schendsten Zusammenhänge und Schlüsse, die wohl der Beachtung wert sind.

Im Spiel der Wogen am Bug des Schiffes, im Rauschen der Brandung an steiler Klippe, im Farbenschimmer des Sonnenglanzes auf glattem Wasser, wie im Wüten des Sturmes auf hoher See liegt eine eigene Poesie, die jeden packt und die keiner vergißt, der je sie erleben durfte. Deshalb singen die Dichter von der Herrlichkeit des Meeres, deshalb hängen die Seeleute so zähe an ihrem schweren Berufe, drängen ganze Völker, von der Größe dieses gewaltigen Schauspiels der Natur erfaßt und von den Schätzen des Meeres angelockt, auf die See hinaus. Auch in den Adern der deutschen Küstenstämme kreist noch das Wikingerblut ihrer Vorfahren, das Blut jener kühnen Seefahrer, die vor tausend Jahren die ganze nordische Welt im ersten Ansturme eroberten; die unvergleichlichen Leistungen unserer Seeleute im Weltkriege haben das jedem bewiesen, der offene Augen hat, nicht minder der von der ganzen Welt noch vor wenigen Jahren für unmöglich erklärte Wiederaufbau der schmachvoll ausgelieferten deutschen Handelsflotte, die heute wieder alle Meere befährt. „Seefahrt ist not!“ Unsere zähen Hanseaten haben es der Welt gezeigt. Aber Seefahrt ist nicht Seemacht. Schutz der Seefahrt ist nicht minder not! In einer müden, materiellen, nur auf Gewinn und Fristung der nackten Existenz eingestellten Zeit wie der heutigen, die jäh auf Jahre furchtbarster, fast übermenschlicher Anspannung gefolgt ist, wird diese grundlegende Lehre der Geschichte nur zu leicht vergessen.

Dies auch weiteren, nicht nur fachmännisch gerichteten Kreisen vor Augen zu führen, ist neben der Darstellung der Kriegereignisse selbst der Hauptzweck dieses Buches. In dem zur Verfügung stehenden knappen Raume konnte es sich freilich nicht um eine ausführliche Schilderung der hundertunddreißig Schlachten aller Seekriege in geschichtlicher Zeitenfolge handeln, auch mußte die Darstellung der Jahrhunderte vor der ozeanischen Epoche der abendländischen Geschichte stark eingeschränkt werden, um für die uns näher berührende neue und neueste Zeit mehr Raum zu gewinnen. Noch weniger konnte innerhalb der enggesteckten Grenzen dieses Buches versucht werden, ein Quellenwerk zu

schaffen und sich mit der vorhandenen Fachliteratur über Einzelheiten auseinanderzusetzen. Der nachsichtige Leser muß das, was er an tatsächlichen Angaben in den nachstehenden Blättern findet, als das sorgfältig gesichtete Ergebnis derjenigen Quellen hinnehmen, die dem Verfasser zur Verfügung standen. Bei dem ungeheuren Umfang der kriegswissenschaftlichen und Memoiren-Literatur auf diesem Gebiete, besonders in England und Frankreich, ist es ausgeschlossen, alle Quellen zu berücksichtigen, die wichtigsten sind aber nach Möglichkeit herangezogen worden. —

Ich halte es für eine Ehrenpflicht, bei dieser Gelegenheit meines hochverehrten einstigen Seekadettenoffiziers, späteren Kommandanten eines Linienschiffes der Flotte und Dozenten an der Marineakademie in Kiel, des Vizeadmirals a. D. Frh. v. Maltzahn in Dankbarkeit zu gedenken, dessen geistvollen Vorträgen über Seekriegslehre und dessen vielfachen Schriften und Aufsätzen über die Seekriegsgeschichte ich die Anregung zu eigener Arbeit auf diesem Gebiete hauptsächlich verdanke. Er zuerst hat die oft einseitigen Schlußfolgerungen Mahans auf ihr richtiges Maß zurückgeführt und damit den Weg geebnet für eine Beurteilung der Seekriegsgeschichte vom allgemeingültigen, d. h. vom rein historischen Standpunkte aus. — Desgleichen drängt es mich, dem Leiter des Marine-Archivs in Berlin, Herrn Vizeadmiral a. d. Dr. h. c. v. Mantey, sowie Herrn Dr. Friedrich Graefe für ihre verständnisvolle Mitarbeit und Unterstützung bei Fertigstellung meiner Arbeit auch an dieser Stelle meinen aufrichtigen Dank auszusprechen; ebenso den Herren des Verlages, insbesondere Herrn Fregattenkapitän a. D. v. Hase, denen ich nicht nur für die Anregung, ein Werk über die Geschichte der Seekriege zu schreiben, verpflichtet bin, sondern nicht minder für die vorzügliche Ausstattung des Buches mit Bildbeilagen, Karten usw. —

Wenn nach einem Worte Friedrich des Großen „die Geschichte die große Lehrmeisterin der Völker“ sein soll, so gilt dies nicht von der Universalgeschichte allein, sondern auch von jeder Spezialgeschichte, wenn sich nur Forschung und Darstellung auf diesem Sondergebiete, wie es eine Geschichte der Seekriege immer sein wird, in den Rahmen der allgemeinen Historie einfügen und sich bescheiden unter den höheren Gesichtspunkten ein- und



unterordnen. Dann kann auch eine solche Schilderung zu einem Lehrbuche der Politik der Vergangenheit werden und damit zu einem Wegweiser für die Politik der Gegenwart, denn beide sind unzertrennlich: die Politik der Vergangenheit, die nichts anderes ist als die Geschichte, und die der Gegenwart, die tausendfach von jener abhängt und zugleich die Zukunft schafft. —

Hamburg, im Februar 1925

Der Verfasser



## Vorwort zur zweiten Auflage

Die zweite Auflage dieses Buches ist vom Verfasser sorgfältig durchgesehen und ergänzt worden, so daß sie dem heutigen Stande der Seekriegsführung in Technik und Forschung nach Möglichkeit entspricht. In Aufbau und Tendenz des Werkes hat sich nichts geändert, nur konnten überall die neuesten Forschungen und neues Quellenmaterial bes. für den Weltkrieg 1914/18 berücksichtigt werden.

In den fünfzehn Jahren seit Erscheinen der ersten Auflage des Buches bis zum Ausbruch des deutsch-englischen Krieges im September 1939 sind zwar keine Seekriege im eigentlichen Sinne geführt worden; dennoch haben die drei größeren, vor allem weltpolitisch höchst wichtigen kriegerischen Zusammenstöße dieser stürmischen Jahre, der italienisch-abessinische Krieg 1935/36, der spanische Bürgerkrieg 1936/39 und der noch nicht abgeschlossene japanisch-chinesische Konflikt seit 1937 mancherlei wertvolle Lehren geboten. Da es sich in allen drei Fällen nicht um eigentliche Seekriege handelt, so habe ich Verlauf und Ergebnisse nur kurz im letzten Abschnitt des Buches „Ausblick“ zu umreißen versucht. Alle drei kriegerischen Auseinandersetzungen weisen auf die ungeheure weltgeschichtliche Entscheidung hin, die mit dem Ausbruche des von Großbritannien mit voller Absicht herbeigeführten und erklärten deutsch-englischen Krieges von 1939 noch in vollem Gange ist und nunmehr nach der Niederwerfung der festländischen „Degen“ Englands, zur letzten Entscheidung zwischen den „Achsenmächten“ Deutschland und Italien und dem britischen Weltreiche drängt.

Die Ereignisse zur See, die dieser bevorstehenden letzten Entscheidung vorangingen, und deren Auswirkungen die heutige seestrategische Lage durchaus beherrschen, die Besetzung der norwegischen, holländischen, belgischen und französischen Küsten durch die deutsche Kriegsmarine, der Handelskrieg zur See und Auftreten und Einsatz der Luftwaffe im Seekriege konnten in

Planung, Verlauf und Wertung nur ganz allgemein berührt werden, weil noch alle genaueren Unterlagen, wie Operationsbefehle, Zusammensetzung der einzelnen Verbände sowie auch amtliche Angaben über die Durchführung der Operationen fehlen, jedes Urteil mithin verfrüht wäre, wenn auch das gewaltige Ergebnis der deutschen Seekriegsführung schon feststeht. Daher mußte ich es mir versagen, diese im wahrsten Sinne welthistorischen Ereignisse im einzelnen zu schildern und mußte mich auf einen kurzen „Ausblick“ am Schlusse des letzten Kapitels beschränken, der gewiß den Leser nicht befriedigen wird, aber unter den vorliegenden Umständen — noch mitten im Kriege — nicht zu erweitern war. Eines aber können wir heute schon sagen: auch der deutsch-englische Krieg von 1939 ist wie der Weltkrieg ein kombinierter Land- und Seekrieg von größtem Ausmaße und wird ein solcher bleiben bis zum siegreichen Ende. —

Was in der Verzweiflung, im seelischen Druck, in der Lähmung und Hoffnungslosigkeit der ersten anderthalb Jahrzehnte nach dem Weltkriege, im schmachvollen Diktatfrieden von Versailles jeden deutsch-bewußten Menschen, vor allem den nie besiegtten Kämpfer dieses Krieges, quälte und zermürbte, dieses niederdrückende Gefühl der politischen Ohnmacht und Schwäche, ist nun durch die geniale Außenpolitik Adolf Hitlers, des Führers, für immer von uns genommen und eben dadurch Deutschland auch wieder zur Seemacht erstanden. Nun erst recht, seit die Fackel des Krieges von England abermals leichtfertig entzündet ward, behält das Wort des Dichters, das ich an den Schluß meines Werkes setzte, seine hohe Geltung:

Das höchste Heil, das letzte, liegt im Schwerte!  
Was dieses Schwert zu leisten vermochte und schon geleistet hat, beweist der Verlauf des bisherigen Krieges, der die Waffen des Reiches zu Lande, zur See und in der Luft schon von der Ostsee und dem „nassen Dreieck“ im innersten Winkel der Nordsee bis zum Polarkreis und von dort bis zur spanisch-französischen Grenze und bis in das östliche Mittelmeer und nach Kreta weit im Süden siegreich geführt und nunmehr auch zum Endsieg über das von drei Seiten in die Zange genommene britische Inselreich führen wird! —



Für die Herausgabe dieser hiermit verlegten zweiten Auflage des Werkes habe ich der großzügigen Bereitschaft des Verlages v. Hase und Koehler in Berlin und Leipzig, sowie dem Entgegenkommen des Oberkommandos der Kriegsmarine besonders zu danken, das auch seinerseits die Bereitstellung dieser zweiten Auflage befürwortet und mich mit wertvollen Hinweisen versehen hat. —

Was ich bei Abfassung dieses Buches vor Jahren zu hoffen wagte, daß eine Seekriegsgeschichte nicht nur für einen historisch interessierten Leserkreis von Wert sein möchte, sondern vor allem auch für den jugendlichen Nachwuchs des Seeoffizierscorps als kritische Einführung in die Kämpfe auf dem Meere, die so oft das Schicksal der Völker bestimmt haben, hat sich damit erfüllt.

Hamburg, im September 1941.

Der Verfasser

## Einleitung

Das Meer ist einer der größten Erzieher des Menschen zu Mut, Entschlußkraft und Charakterstärke, vielleicht der größte. „Durch Seefahrten und Kriege zwischen den Nachbarn zur Entwicklung zu reifen, war nun einmal die Bestimmung des Menschengeschlechts“, sagt Ranke im ersten Kapitel zu seiner Weltgeschichte (I, 6). Mit gutem Vorbedacht hat der große Historiker die Seefahrt an die Spitze der treibenden Kräfte für die Kulturentwicklung der Menschheit gesetzt. In doppeltem Sinne gilt sein Wort für die Verbindung der beiden Grundkräfte Seefahrt und Krieg, d. h. für die Seekriege. Wo Seefahrt betrieben wird, ergeben sich ganz von selbst Beziehungen, Berührungen, Beeinflussungen, Reibungen, Kriege mit „Nachbarn“ im Rankeschen Sinne, und „Nachbar zur See“ ist für ein seefahrendes Volk jedes an das Meer grenzende Volk, das seinen Schiffen erreichbar ist. Seefahrt um ihrer selbstwillen ward nie und nirgends betrieben. Hinter ihr stand stets als treibende Kraft ein selbstsüchtiger Grund, oft die reine Machtfrage der staatlichen Vergrößerung oder der Ansiedlung überschüssiger Bevölkerungsteile über See, weit öfter noch die Gewinnsucht, also die Politik der wirtschaftlichen Interessen, der Produktion, der Absatzgebiete, kurz gesagt des Handels. Dieser aber und alles, was mit ihm zusammenhängt, ist nach einem Worte Bismarcks vorzugsweise egoistisch, d. h. monopolistisch geartet, der Seehandel noch im besonderen rücksichtslos, in allen Zeiten selbst vor Gewalt aller Art, vor Raub, Krieg, Ausbeutung und Unterdrückung nicht zurückschreckend:

Krieg, Handel und Piraterie,  
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen.

(Goethe i. Faust)

Sehr häufig, und bis in die neueste Zeit, ist aus Handelsneid Seekrieg entstanden, aus dem wirtschaftlichen Konflikt die Machtfrage. In ihren Wirkungen, sowohl während der Kriege wie bei

den Friedensschlüssen, gehen die Seekriege aber oft weit über die Regelung der reinen Machtfrage auf See hinaus, sie strahlen gewissermaßen tief in das Land hinein und entscheiden Kriege, die dem flüchtigen oder seemännisch ungeschulten Beobachter als Landkriege erscheinen und die es in ihrem innersten Wesen doch keineswegs ausschließlich oder auch nur hauptsächlich waren, wie der spanische Erbfolgekrieg (1701—13), der Siebenjährige Krieg (1756—63), die napoleonischen Kriege als Gesamtheit betrachtet, und ebenso der Weltkrieg.

Wer scharf aufmerkt, wird spüren, wie der heiße Atem der Zeit in den großen Wendepunkten der Menschheitsgeschichte die bunten und wechselvollen, immer leidenschaftlichen Auseinandersetzungen auf dem Meere durchweht, wird erkennen, daß die größten Krisen und Kämpfe der mittelländischen wie der abendländischen, ja selbst der amerikanischen und ostasiatischen Welt oft auf dem Meere ausgebrochen, noch öfter dort entschieden worden sind. Alle Zusammenstöße und Kriege, die seit Beginn der ozeanischen Epoche der europäischen Menschheit im sechzehnten Jahrhundert nur auf dem Lande zum Austrag kamen, waren mit wenigen Ausnahmen (wie die deutschen Einigungskriege) auch nur von sekundärer Bedeutung, weil die Ereignisse auf dem Meere seit jener Zeit die Geschicke Europas entscheidend beeinflusst haben. Die heutigen Kulturvölker der atlantischen Welt sind im Grunde ihres Wesens mehr oder weniger Seevölker in Ratzelschem Sinne. Nur Rußland und die Balkanstaaten bilden eine Ausnahme. Ohne Ausnahme aber sind sie alle vom Meere, von seinen Schätzen, aber auch von seinen Gefahren und Ansprüchen abhängig. Soweit sie an das freie Meer grenzen, brauchen sie, um leben und gedeihen zu können, Einfuhr und Ausfuhr, also Seehandel, sind zum mindesten aber sämtlich vom Meere aus angreifbar, also verletzlich. So sind ihre Geschichte und ihre Geschicke, ihre Gegenwart und ihre Zukunft zu einem sehr erheblichen Teile nur vom Meere aus zu verstehen und zu deuten. Die Geschichte der Seekriege, von diesem Standpunkte aus gesehen, erhebt sich damit zu weltgeschichtlicher Höhe, bietet jedem, der sich für universalhistorische Fragen interessiert, eine solche Fülle von neuen Gesichtspunkten, von Einblicken in die Vergangenheit, Ausblicken



in die Zukunft, daß ihr Studium zu einer Fundgrube geschichtlichen Verständnisses und innerer geistiger Befriedigung wird, und daß ein wenn auch noch so flüchtiger Gang durch ihr Bereich sich für jeden aufmerksamen Leser wohl zu lohnen vermag.

Aber die Seekriegsgeschichte bietet noch mehr: sie zeigt eine lange Reihe von Großtaten persönlicher Tapferkeit, kühnsten Wagemuts, selbstloser Todesverachtung wie kaum ein anderes Gebiet der Geschichte. Das Meer ist keines Menschen Freund. Es legt allen, die es beruflich befahren, nicht nur Entbehrungen und Anstrengungen aller Art auf, es dräut außerdem mit tausend Gefahren und Unbilden und hat schon im gewöhnlichen Laufe der Dinge Hekatomben an Menschenopfern gefordert. Hundertfach wachsen diese Gefahren, wenn zu denen des Meeres noch die des Krieges hinzutreten, wenn auf dem feindlichsten aller Elemente auch noch der Mensch gegen den Menschen wütet. An den Taten der großen Seehelden aller Zeiten von Agrippa und Drake bis auf den Führer der deutschen Flotte vor dem Skagerrak, Admiral Scheer, kann der reife Mensch sich in allem Widerstreit und aller Not der Gegenwart innerlich aufrichten, kann die Jugend sich zu Kampfesfreude und Tatendrang begeistern.

Damit nicht genug, bieten sich auch für den Freund der Geschichte als solchen Genuß und Anregung in reichem Maße, wenn es gilt, das Bild der großen Staatsmänner und Organisatoren, die mit starker Hand in den Gang der Dinge eingriffen und die Seekriege von der Heimat aus vorbereitet und geleitet haben, einmal gewissermaßen mit den Augen des Seemannes zu betrachten. Sie waren es — nicht die Vollstrecker ihres Willens, die Seehelden im eigentlichen Sinne —, die ihre Nation auf das Meer hinausgewiesen, ihr die Wege geebnet, den Blick geweitet, die Erfolge über See erzielt und gesichert haben, nationale Helden im besten Sinne des Wortes, von Themistokles, Cromwell, Colbert, den beiden Pitt bis zu dem Begründer der deutschen Flotte, Großadmiral v. Tirpitz, dem ein tragisches Geschick die Früchte seiner Lebensarbeit vorzeitig zertrümmert hat. Indem diese Männer die Seemacht als politische Waffe im friedlichen oder kriegerischen Wettstreite der Völker zu nutzen verstanden, führten sie ihre Nation auf die Höhe historischer Größe. Nimmermehr dürfen sie in einer Ge-

schichte der Seemacht übergangen werden. Es ist, als ob ein frischer Seewind in den Zeiten dieser Staatslenker und Staatsmänner vom Meer her bis tief in das Land hinein geweht habe, die Parteinebel zerstreuend, die Nerven stärkend, ein Sturmwind nationaler Begeisterung, allen spürbar, von den großen Männern aber kühn benutzt, um die Segel des Staatsschiffes zu füllen und es weit hinaus zu steuern auf die hohe See, deren Schätze es zu erwerben oder zu sichern galt.

„Männer machen die Geschichte“, hat einer der größten deutschen Historiker gesagt; eine Darstellung der Seekriege beweist es auf jeder Seite!

## Erstes Kapitel.

# Seegewalt und Seekriegswesen

## 1. Seegeltung

Ehe versucht werden kann, das geschichtliche Bild der Seekriege aller Zeiten zu zeichnen, erscheint es notwendig, zuvor das Wesen der „Seegewalt“, die aller Seemacht im eigentlichen Sinne zugrunde liegt, zu erläutern. Sie ist ein sehr verwickeltes begriffliches Gebilde, ihre Wurzeln reichen tief in das wirtschaftliche Leben der Seevölker hinein; ohne diese Zusammenhänge zu kennen, ist an ein tieferes Verständnis einer Seekriegsgeschichte, die mehr enthalten soll als eine bloße Aufzählung und Schilderung von Seeschlachten, nicht zu denken. Seegewalt fußt auf der Fülle der auf das Meer gerichteten wirtschaftlichen Belange eines Volkes, die man unter dem Namen „Seegeltung“ zusammenfassen kann, sie gipfelt in der Seemacht, die stets ein militärisches Element in sich schließt und eine Anspannung der Kräfte zu kriegerischem Endzweck bedeutet. Seegeltung und Seemacht sind die beiden Arme, die ein Volk auf das Meer **hinausstreckt**, es zu nutzen und zu beherrschen, beide nicht ohne einander denkbar, beide voneinander abhängig, doch so, daß die Seegeltung die Grundlage bilden muß, auf der die Seemacht sich aufbaut. Wohl hat es Völker gegeben, die eine Seemacht ohne nennenswerte Seegeltung errichtet haben — so die Römer im ersten punischen Kriege, die Osmanen im sechzehnten, die Russen im achtzehnten und Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts — aber immer handelte es sich dabei um bestimmte machtpolitische Zwecke und niemals war sie von Dauer. Noch weniger ist das Umgekehrte, Seegeltung ohne den Schutz einer entsprechenden Seemacht möglich, weil Güter und Werte auf einem so umstrittenen Gebiete wie dem Meere nach einem historischen Gesetze verloren gehen, wenn sie nicht geschützt werden<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Vgl. C. Rodenberg, Seemacht in der Geschichte, Stuttgart 1900; 4.



Seegeltung umfaßt die Summe der rein wirtschaftlichen und wirtschaftspolitischen überseeischen Belange eines an das Meer grenzenden Staates, begreift daher in sich nicht nur die sog. „Seeinteressen“ wie Schifffahrt, Seehandel und Seefischerei, sondern seine gesamte friedliche Betätigung übersee und von der Heimat dorthin: Kolonien, Volkstum im überseeischen Auslande, die gesamte Schiffbau-Industrie, die für die Ausfuhr arbeitenden, an der Einfuhr auf dem Seewege beteiligten gewerblichen Kreise, die überseeischen Märkte und Absatzgebiete, die innige, gewinnbringende, oft freilich auch neiderzeugende und daher gefahrdrohende Verflechtung mit überseeischen Berufskreisen — eine unermeßliche Fülle friedlicher und gewerblicher Tätigkeit, die durchweg von dem Meere als der gewaltigsten Verkehrsstraße der Welt unmittelbar oder mittelbar abhängig ist. Handel, Schifffahrt und Kolonien sind in diesen mannigfachen Betätigungen die Grundpfeiler der Seegeltung, die in ihrer Gesamtheit ein nicht wegzudenkendes, lebenswichtiges Element der Volkswirtschaft einer Nation darstellen, weil sie, über die ganze bewohnte Erde sich dehnend, ein Glied der Weltwirtschaft im neuzeitlichen Sinne bilden, ohne die heutzutage ein großes Volk kaum mehr zu bestehen vermag.

In seinem für alle Fragen der Seemacht und Seegeltung höchst anregendem Werke „The Influence of Sea Power upon History“ hat der amerikanische Admiral Mahan die Grundlagen dessen, was er „Sea Power“ nennt, entwickelt und gegeneinander abgewogen (vgl. bes. Kap. I, 29ff.). Als solche kommen s. E. vor allem in Betracht: Die geographische Lage eines Staates, Klima und natürliche Hilfsquellen seines Bodens, Größe seines Gebietes und seine Bevölkerungszahl, Charakter des Volkes und Art der Regierung. Es ist klar, daß diese Grundlagen einer „Sea Power“ nicht mit den Elementen der „Seemacht“ verwechselt werden dürfen, wozu die wörtliche Uebersetzung verleiten könnte. Tatsächlich versteht Mahan unter „Sea Power“ eher Seegeltung als Seemacht, denn letztere bedeutet immer eine militärische Kraftanstrengung. Mahans „Sea Power“ aber ist mehr ein wirtschafts-politischer Begriff, indem er in der Hauptsache die Lage eines Volkes zum Meere, seine natürlichen Hilfsquellen, seine Bevölkerungsverhältnisse usw. umfaßt. Englands, Frankreichs, Spaniens Lage zum Meere, ebenso die der

Vereinigten Staaten und Japans sind im Gegensatz zu derjenigen Deutschlands im äußersten Winkel eines ozeanischen Randmeeres ausgezeichnet. Wenn diese Staaten trotzdem nicht alle zu Seegeltung im weltumspannenden Sinne gelangt sind, so hängt dies u. a. oft mit wirtschaftlichen Verhältnissen zusammen. Agrarstaaten, besonders solche mit geringem Bevölkerungszuwachs oder weiten, noch unerschlossenen Gebieten innerhalb ihrer Grenzen, können u. U. eine wirtschaftliche „Autarkie“, die Möglichkeit sich selbst zu versorgen, aufrecht erhalten, sie sind daher viel weniger abhängig vom Meere als andere. Frankreich, Rußland, die Union sind Beispiele hierfür. Ganz anders ist die Lage für Staaten mit schnell wachsender Bevölkerung auf schmalen Raume oder magerem Boden. Sie müssen, um bestehen zu können, entweder Menschen oder Waren ausführen. Entschließen sie sich zu letzterem, so wird ganz von selbst aus dem Agrarstaat ein Industriestaat, der von Einfuhr und Ausfuhr über See lebt. So England im achtzehnten Jahrhundert, Deutschland und Japan im zwanzigsten. Beide wurden damit entschieden und entscheidend auf das Meer hinausgedrängt.

Dieser Trieb auf das Meer hinaus muß freilich den Völkern im Blute liegen, sie müssen das Meer „verstehen“, sollen sie etwas auf ihm erreichen. Phöniker und Athener, Normannen, Holländer und Engländer sind hier zu nennen. In den nordischen Völkern kreist immer noch Wikingerblut. Es ist der Geist kühner Abenteuerlust, verbunden mit dem heißen Streben nach Beute und Gewinn, der sie in die lockende Ferne treibt. Oswald Spengler hat ihn in seiner bekannten Skizze „Preußentum und Sozialismus“ meisterhaft gezeichnet. Es sind Völker mit demokratischer Gesinnung, mit Handelsgeist und starkem Freiheitsdrange. So wurden Wagemut und Unternehmungslust, aber auch Rücksichtslosigkeit und Ueberhebung die charakteristischen Eigenschaften der Seevölker. Die englischen „merchant adventurers“ haben im sechzehnten Jahrhundert den Grund zur Größe Englands gelegt. Ihr Geist lebte in Generationen fort und trug wesentlich dazu bei, das englische Volk aus einem landbebauenden Agrarvolke in ein seefahrendes Schiffervolk zu wandeln. „Aus endlosen Horizonten wächst ein großer Zug von Kühnheit, Ausdauer und Fernblick in den Geist

und Charakter der Seevölker hinein". (Ratzel, Das Meer als Quelle der Völkergröße, 40.) Gerade dadurch haben diese Völker in hohem Maße dahin gewirkt, den geographischen und politischen Horizont der Kulturmenscheit zu erweitern, neue Probleme aufzurollen, neue Quellen des Wohlstandes zu erschließen, die Ausbeutung überseeischer Bodenschätze zu fördern und vieles andere mehr. „Zu neuen Ufern lockt ein neuer Tag!"

Seegeltung gibt indessen auch Macht, erst wirtschaftliche, dann in deren Gefolge politische, denn sie schafft Reichtum und Wohlstand. Dies gibt von selbst Einfluß und Weltstellung. Aber nur wenn es den seefahrenden Völkern auch gelingt, ihren Einfluß über das Meer nach fremden Gestaden auszudehnen, überseeische Besitzungen wirtschaftlich zu entwickeln, können sie auf die Dauer ihre Stellung behaupten. Athen im Altertum, Portugal, Holland, ebenso die Hanse scheiterten an dieser Aufgabe und blieben „Seehandelsstaaten", weil sie über eine zu schmale heimische Basis an Land und Menschen für eine so große Aufgabe verfügten. Für Spanien und Frankreich waren im sechzehnten bzw. siebzehnten Jahrhundert alle äußeren Bedingungen für die Errichtung einer Weltmacht gegeben, aber der Volkscharakter versagte sich solchem weitgesteckten Ziele. Für die Franzosen war das angenehme Klima und der fruchtbare Boden ihres Landes ein Grund mehr, ihre Heimat nicht mit härteren Lebensbedingungen zu vertauschen. „Les voyages de longue haleine sont peu propres à leur nature!" hat Richelieu in seinem Testamente von seinen Landsleuten gesagt. Dasselbe gilt von den Spaniern, die, zu schnell reich geworden, immer nur die nächsten politischen Ziele vor Augen sahen und sich damit die Zukunft verbauten. König Ferdinand von Aragon, der Einiger der Nation und Befreier Spaniens von den letzten Resten der Maurenherrschaft, sagte zu dem Florentiner Gesandten Guicciardini, als dieser sich über den schnellen Aufstieg Spaniens aus völliger Bedeutungslosigkeit wunderte: „Die Spanier haben viele gute Eigenschaften für den Krieg und für den Frieden, aber sie müssen gut geleitet werden" (Saldredon, Historia de España, 204). Man kann dasselbe von den Deutschen sagen. Es bezeichnet treffend die Wesensart unpolitischer Völker, die bei aller innerer Tüchtigkeit nur schwer zu dauernder Macht kommen können, weil sie nur unter



starker Führung etwas leisten, und deren geschichtliche Größe daher oft nur Episode bleibt — Spanien kaum für hundert Jahre; für die Deutschen als Nation die Zeit der ersten Hohenstaufen und die knappen fünf Jahrzehnte vor dem Weltkriege. Seemacht im Großen verlangt langen Atem und eine nationale Ausdauer, die sich über Jahrhunderte erstreckt. Unpolitische Völker können es daher nie zu Weltgeltung und Weltmacht bringen; was sie auf dem Meere leisten, mag wirtschaftlich von Bedeutung sein, machtpolitisch wird es kaum Dauer haben. Zur Großmacht können solche Völker wohl aufsteigen, zur Weltmacht nie. „Was nicht im Geiste einer Nation Wurzel gefaßt hat, kann nie zur vollen Blüte kommen“, sagt Ranke einmal. Dieser „Geist“ im Sinne Rankes ist eben der Charakter eines Volkes, der ihm die Prägung gibt.

So bilden die Elemente der Seegeltung ein buntes Gewebe aus Gunst der geographischen Lage zum Meere, Gunst der natürlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Heimat, Art des gewerblichen Aufbaus, Intensität und Ausstrahlung des kommerziellen und politischen Einflusses in die Welt hinaus durch Schiffahrt, Seehandel, Kolonien und Ueberseevolkstum. Das Entscheidende aber ist der Volksharakter, der zäh und entschlossen sich zum Träger weltweiter Belange macht und auch jederzeit bereit ist, für sie zu kämpfen. Denn Seegeltung kann nur durch Macht, militärische und politische, geschützt, erhalten und vermehrt werden, durch Macht auf dem Meere, d. h. durch Seemacht<sup>1</sup>.

## 2. Seemacht

### a) Die Elemente der Seemacht

Am deutschen Bundestage sagte im Jahre 1848 der preußische Gesandte v. Radowitz: „Ein Volk, das sich vornimmt, eine Seemacht zu schaffen, tritt damit eine der größten und weittragendsten Unternehmungen an, die es sich vorzusetzen überhaupt imstande ist.“ Dieser Ausspruch trifft Wort für Wort zu, ist aber in Deutschland leider erst viel zu spät gewürdigt worden. Ohne Zwei-

<sup>1</sup> Einen ausgezeichneten Ueberblick gibt das Buch von Korv.-Kapitän Kuntze „Volk und Seefahrt“, Leipzig 1939.

fel ist hier mit „Seemacht“ eine Flotte gemeint, also eine militärische Waffe. Seemacht im weiteren Sinne bedeutet aber mehr: Es ist die militärische und politische Macht, die ein Volk, fußend auf seiner Seegelung, in Krieg und Frieden auszuüben vermag. Seemacht und Kriegsflotte sind also nicht dasselbe, sondern erstere schließt letztere ein.

Die Hauptelemente der Seemacht sind Flottenmacht, Flottenstützpunkte und eine den Seeinteressen dienende Staatskunst. Flottenmacht ist dabei das Wesentliche, denn ohne eine Flotte ist Seemacht nicht zu denken. Ihre Stärke richtet sich nach den eigenen im Krieg und Frieden zu schützenden Belangen, nach Zahl, Stärke und geographischer Lage der vermutlichen Feinde, sowie nach ihrer beabsichtigten Verwendung im Kriege. Daß ihr Ausmaß von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des betreffenden Volkes, mehr noch von seiner Opferfreudigkeit wesentlich abhängt, ist selbstverständlich. Die Eigenart einer Kriegsflotte, ihre schwierige und langsame Materialergänzung, die ebenso schwierige wie zeitraubende Personalausbildung für den Krieg — Verhältnisse, die sich seit Beginn der Segelschiffszeit im sechzehnten Jahrhundert noch verschärft haben — bringen es mit sich, daß Flottenmacht keine Improvisationen duldet. Die Flotte bedarf daher einer steten Kriegsbereitschaft im Frieden, soll sie bei Kriegsbeginn schlagfertig sein. Gerade dies wird bei dem besonderen Charakter der Seekriegsführung von ihr verlangt. Ein Staat, der große überseeische Belange, Handel, Kolonien usw. zu schützen hat und womöglich noch von der Seezufuhr abhängig ist, bedarf daher auch einer starken Flottenmacht; ein Staat, der sich übersee ausdehnen, neue Gebiete erwerben, seinen Handel und Einfluß erweitern will, erst recht. Jedem aufstrebenden Volke liegt dieser Drang im Blute, nicht aus willkürlicher Vergrößerungssucht, sondern aus dem berechtigten Gefühl einer geschichtlichen Aufgabe, aus dem Willen zur Macht. „Das oberste Gesetz, das alle Staaten aller Jahrhunderte bewegt, ist der Trieb zur Selbsterhaltung; er ist gleichbedeutend mit dem Willen nach Wachstum und Ausbreitung, nach Entfaltung aller Kräfte“ (M. Lenz, Kl. hist. Schriften, 590). Wo dieser geschichtsbildende Trieb fehlt oder verkümmert, ist ein Volk

dem Niedergang geweiht. Für alle an das Meer grenzenden kraftvollen Völker ist Flottenmacht daher unentbehrlich und ein Wahrzeichen ihrer Blüte. Ein seefahrendes Volk ohne Flotte ist wie der Einarmige im Ringkampf; es wird unweigerlich unterliegen, historisch gesprochen: zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt. Der Niedergang Hollands im achtzehnten Jahrhundert, der geringe politische Einfluß der Vereinigten Staaten in allen, nicht bloß in den europäischen Fragen im neunzehnten Jahrhundert, die Machtlosigkeit des deutschen Reiches übersee bis zur Gründung einer starken Flotte und dann wieder nach ihrem Verluste, sind Beweise für diese geschichtliche Wahrheit.

Je weiter die Seeeinteressen, genauer gesagt die Seegelung eines Volkes über die weite Welt sich dehnen, um so schwieriger gestaltet sich bei der großen Verletzlichkeit dieser Belange ihr Schutz ohne den Besitz von Flottenstützpunkten daheim und übersee. Seemacht im großen kann ohne militärische Stützpunkte für die Flotte und für den Handel nicht bestehen. In der Heimat sind es die befestigten Kriegshäfen mit allen für Bau, Instandsetzung, Versorgung und Ausbesserung einer Flotte nötigen technischen Einrichtungen, im Auslande die Stützpunkte für Handelsschutz und Kreuzerkrieg; dort doppelt unentbehrlich, wenn der betreffende Staat noch ein großes Kolonialreich gegen feindlichen Zugriff zu decken hat und für die heimische Wirtschaft auf ungestörte Seezufuhr angewiesen ist. Ihr Fehlen hat im Weltkriege Deutschlands Kolonien und seinen Handel schutzlos gelassen. Die englische Stützpunktpolitik ist ein sprechendes Beispiel für ihren Wert. Geographisch gut verteilte und militärisch gut verteidigte Flottenstützpunkte in den heimischen Gewässern und übersee an allen Zufuhrstraßen des Welthandels sind die wichtigsten Glieder, die Gelenke in der ungeheuren Kette, mit der eine Weltmacht im Seekriege den Feind umklammert. Dazu tritt in der neuesten Zeit noch die Seeluftwaffe. Man kann daher sagen: Seemacht im militärischen Sinne setzt sich zusammen aus Kriegsschiffen, Flugzeugen und Stützpunkten, weil erstere heute mehr noch als in der Segelschiffszeit auf häufige und gesicherte Ergänzung ihres Brennstoffes und ihrer Vorräte angewiesen sind. Wo die überseeischen Stützpunkte fehlen, ist ein Kreuzerkrieg, außer mit U-Booten und Flugzeugen,



heute kaum mehr möglich. Die Lage der französischen Flotte in den Revolutionskriegen, der südstaatlichen im Sezessionskriege, der deutschen Kreuzer im Weltkriege sind Beispiele hierfür.

Von ausschlaggebendem Werte sind die Stützpunkte für den kombinierten Land- und Seekrieg, wobei der Landkrieg unter dem Schutze der Flotte und der Luftwaffe an der feindlichen Küste angesetzt wird. Sind hierfür Stützpunkte an günstig gelegenen Stellen, wie vorgelagerten Inseln, nicht schon vorhanden, so müssen sie an der feindlichen Küste nach der Landung eingerichtet werden. So dienten in den Seekriegen des achtzehnten Jahrhunderts die Balearen oft als Stützpunkte für Unternehmungen an der spanischen Küste, ebenso die vorgelagerten Inseln der amerikanischen Ostküste im Sezessionskriege. Im russisch-japanischen Kriege haben die Japaner erst die Elliot-Inseln im Gelben Meer, dann Talienwan bei Port Arthur in vorbildlicher Weise als Stützpunkte eingerichtet.

Als drittes Element der Seemacht ist die Staatskunst im Dienste der Seeinteressen eines Volkes von größter Wichtigkeit. Die Seemacht, als politisches Gebilde betrachtet, ist von der Staatskunst weit abhängiger als die reine Landmacht. Es liegt dies einmal an der großen Verletzlichkeit der Seeinteressen gegenüber jedem Eingriff von außen, dann aber auch daran, daß die Seemacht als solche — militärisch gesprochen — in der Flotte keine tödliche Waffe besitzt. Die wirksamsten Waffen der Seemacht sind oft wirtschaftlicher Art; sie wirken tödlich erst nach langer Dauer. Daher sind Seekriege meist lange Kriege. Gegen eine von der See unabhängige Landmacht ist auch die stärkste Seemacht so gut wie machtlos. Deshalb hat England das zaristische Rußland in der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts nie anzugreifen gewagt, obwohl der tiefe Gegensatz beider Mächte die englische Politik völlig beherrschte<sup>1</sup>. Es fand keinen Verbündeten gegen Rußland. Als ausgesprochene Seemacht mußte England zur Erreichung seiner politischen Ziele stets Verbündete für den Landkrieg werben, im achtzehnten Jahrhundert Holland, Oesterreich, die deutschen Klein-

<sup>1</sup> Vgl. F. Salomon, Englische Geschichte. Leipzig, K. F. Koehler, 1923. 261 ff.

staaten, später Spanien und Preußen gegen Frankreich, im Krimkriege Frankreich gegen Rußland, im Weltkriege fast ganz Europa und Amerika gegen Deutschland. Das heißt aber nichts anderes als die Staatskunst zu Hilfe rufen, wo die Seemacht versagt; denn selten haben große Seemächte auch noch starke Heere zur Verfügung, sie fühlen sich sicher unter dem Schutze ihrer „schwimmenden Wälle“. Für die Seemächte als solche wird daher die Staatskunst zum integrierenden Teile ihrer Macht, u. U. sogar zum ausschlaggebenden Kriegsmittel, die große Politik der Bündnisse und Koalitionen, die nicht zu erlernen, die vielmehr nach einem Worte Bismarcks eine Kunst, d. h. eine von der Natur bevorzugten Menschen verliehene Gabe ist; „sie erfordert, wenn irgendeine andere, Schärfe des Verstandes, Kraft des Genius, der dazu geboren ist, zu entdecken und durch Denken zu ergründen, und ist die schwerste aller Künste“ (Ranke, Antrittsvorles. an der Berl. Univ.). Was sie für ein Volk in seiner Gesamtheit bedeutet, besagt am kürzesten und treffendsten Napoleons zu Goethe in Erfurt am 2. Oktober 1808 gesprochenes gewaltiges Wort: „Die Politik ist das Schicksal.“ Nicht Tapferkeit und Heldenmut auf dem Schlachtfelde, nicht noch so viele siegreiche Kämpfe auf blutiger Walstatt, auch nicht die gesammelte Kraft eines ganzen kämpfenden Volkes entscheiden das Geschick und die Zukunft der Nationen, so sehr sie auch dazu beitragen mögen, sondern eine zielbewußte, weitblickende, wenn es sein muß bedenkenlose Staatskunst, die den Gegner überall ins Unrecht zu versetzen, ihn zu isolieren, Bündnisse gegen ihn zusammenzuschweißen, mitten im Kriege ihm neue Feinde zu erwecken versteht, gegen deren Uebermacht er schließlich erliegen muß, und die keine Rücksicht nimmt auf die Souveränität schwacher neutraler Staaten und deren Gebiet völkerrechtswidrig verletzt, wenn ihre Hoheitsrechte der Kriegspolitik starker Seemächte im Wege stehen. Die schweren Völkerrechtsbrüche, die sich England bis zum heutigen Tage auf diesem Gebiete geleistet hat, sind bekannt. Sie beginnen schon im 17. Jahrhundert und sind heute noch an der Tagesordnung, wie der „Altmark“-Fall im Februar 1940 beweist. Aber die Verletzung neutraler Hoheitsrechte geht noch viel weiter. Corbett, dessen „Principles of Maritime Strategy“ noch heute in vieler Hinsicht maßgebend

sind für die englische Kriegsführung, obwohl sein Buch schon vor dem Weltkriege erschienen ist, sagt im IV. Kapitel wörtlich: „Man muß sich, wenn das Kriegsziel richtig ist, nicht scheuen, das Gebiet eines schwachen Neutralen zu verletzen. Wenn aber der neutrale Staat zu stark ist, um einem Zwange nachzugeben, bleibt immer noch die Möglichkeit, ihn zum Bundesgenossen zu gewinnen“. Die Politik der großen Seemächte greift damit unmittelbar in das Schicksal der am Kriege garnicht beteiligten Neutralen ein. Nach diesem Rezept ist England stets verfahren. Die Beispiele aus der Geschichte sind zahlreich und erschütternd (z. B. die brutalen Ueberfälle auf Dänemark 1801 und 1807, der auf Griechenland im Weltkriege geübte harte Zwang zur Aufgabe der Neutralität, die Nötigung Italiens zur Teilnahme am Weltkriege, die Beschießung deutscher Kriegsschiffe in spanischen und chilenischen Häfen 1914 und 1915 und vieles andere mehr).

Die Politik war zu allen Zeiten die hohe Kunst der großen Seemächte, sowohl Roms in den punischen Kriegen, wie Hollands und Englands; sie war stets eine Verbindung von List und Gewalt, aber sie muß getragen sein, wie Ranke einmal sagt, von einem großen nationalen Dasein. Welche politischen Vorteile die Seemacht einem Volke verleiht, hat keiner kürzer und treffender ausgesprochen als der englische Großkanzler Lord Francis Bacon in einem Briefe an König Jacob I. (1612): „Das Herrschen über die Meere ist gleichsam ein kurzer Inbegriff für die Alleinherrschaft . . . wer die See beherrscht, hat viele Freiheit und kann nach Belieben viel oder wenig an einem Kriege teilnehmen“. Hier liegt der tiefere Grund, weshalb die Politik der Seemächte so oft etwas Schwankendes gehabt hat, weshalb man z. B. mit Vorliebe vom „treulosen Albion“ spricht. Treulos ist eine Politik aber nur dann, wenn sie die Belange des eigenen Volkes verrät oder vernachlässigt. „Nibelungentreue“ hat in der Geschichte immer noch zum Untergange der „Nibelungen“ geführt, wie ihn ja auch die deutsche Sage ergreifend schildert. Die große Politik der Seemächte war nie das Werk einer Menge oder auch nur einer Klasse, sondern die

<sup>1</sup> Entnommen aus der vorzüglichen historischen Skizze von A. v. Peez: „England und der Kontinent“. Wien, 5. Aufl. 1915.



höchste Leistung wahrhaft großer Staatsmänner. Dann, aber nur dann gleicht sie die unvermeidliche Schwäche der Seemacht aus und krönt den Beherrscher der Meere zum Herrn der Welt. Eine Voraussetzung freilich ist unumgänglich: ebenso wie bei der Aufrichtung einer weltweiten Seegeltung spielt auch bei der Auswirkung der Seemacht Charakter und Wesensart der Bevölkerung eine große Rolle. Ein durch politische oder religiöse Parteiungen zerrissenes Volk wird stets nur schwach und unstet nach außen auftreten können. Unter inneren Spaltungen leidet zuerst der Wille zur Macht und besonders zur Seemacht. Das heutige Rußland und Deutschland in den Jahren nach dem Weltkriege sind Beispiele aus jüngster Zeit, ähnlich war es in Rom zur Zeit der Herrschaft der Straße bestellt, als Seeräuber das Mittelmeer beherrschten, ähnlich auch im England der Stuarts, im Frankreich der ersten Republik, in Schweden im sechzehnten, in Deutschland im siebzehnten Jahrhundert. Aber schließlich pflegt bei lebenskräftigen Völkern ein Rückschlag einzutreten, der starke Persönlichkeiten an die Spitze bringt und das Volk zum Wiederaufstieg führt, Männer wie Pompejus und Cäsar, Gustav Wasa, Cromwell und Napoleon, und Adolf Hitler im Dritten Reiche. Fast immer war ihr Streben auf Wiederherstellung der Seemacht gerichtet in der richtigen Erkenntnis, daß es für einen an das Meer grenzenden Staat Macht ohne Seemacht nicht gibt.

Bei allen politischen Fragen, die in Verbindung mit Seemacht stehen, muß scharf unterschieden werden zwischen der Seemacht an sich als militärische Rüstung eines Volkes und einer Seemacht als Staat, d. h. als politisches Gebilde. Es gibt Staaten, die eine Flotte besitzen und doch keine „Seemacht“ sind, wie Rußland vor dem Weltkriege, es gibt aber auch „Seemächte“, die keine genügende Rüstung zur See besitzen und diesen Namen daher ebenso wenig verdienen. Nur wo Seegeltung und Seemacht in organischem Verhältnisse zueinander stehen und sich zur „Seegewalt“ vereinen, schafft die Seemacht, politisch richtig verwertet und eingesetzt, staatliche Macht im großen, bahnt der Nation den Weg über das Meer, ermöglicht überhaupt erst überseeischen Besitz. Auf das engste hängen daher Seemacht und Kolonialmacht zusammen. Chaireddin Barbarossa, in seinen jüngeren Jahren der ge-

fürchtetste Korsar des Mittelmeeres, als Greis der Flottenchef des gewaltigen Suleiman II. (1520—66), sagte einmal zu seinem Gebieter: „O Herr, wer auf dem Meere herrscht, wird auch bald auf dem Lande herrschen“. Ein Wort von tiefster Wahrheit, das Leitwort für die Größe Roms und Englands und für Japans Aufstieg zur Großmacht nach dem Weltkriege. Für sie alle war stets die Seemacht die Brücke, Landbesitz übersee das Ziel ihres Machtstrebens. Eine Weltmacht ohne diesen hat es nie gegeben und wird es nicht geben; daher war Rußland auch in seinen größten Zeiten nie eine Weltmacht, daher sind die Vereinigten Staaten heute schon eine Weltmacht, obwohl sie erst seit wenigen Jahrzehnten diesen Weg zielbewußt beschritten haben.

Kolonialmacht fußt in Begründung und Sicherung ausschließlich auf Seemacht, bringt aber auch Kampf. Indem die überseeischen Gebiete immer mehr Gegenstände des Wertes und der Hoffnung wurden, erzeugten sie auch Neid und Streit und wurden damit eine der Hauptursachen der großen Weltkriege aller Zeiten. „Der Kampf um sie hat sich mit dem Kampf um das Meer verschlungen, der sich durch die neuere Geschichte hinzieht, und die Leidenschaft, mit der um ihren Besitz gerungen wurde, hat gezeigt, wie man sie bewertete“ (Rodenberg, Seemacht in der Geschichte, 27). Der Kampf um das Meer war stets der Kampf um den Handel oder um Kolonien, oder um beides. Er wirkte befruchtend, beflügelnd, begeisternd auf die Seevölker, die ihn erfolgreich aufnahmen, belohnte ihre Taten, ihre Anstrengungen, ihre Opfer an Gut und Blut mit tausendfältigem Gewinn, materiellem wie kulturellem, mit nationalem Aufstiege und politischer Macht. „Nur das Meer kann wahre Weltmächte erziehen“, sagt Ratzel mit vollem Recht. Daher hat es auch im Laufe der Geschichte nur wenige Weltmächte im eigentlichen Sinne gegeben, und sehr selten mehr als eine zur selben Zeit. Sie ruhten ohne Ausnahme auf der Beherrschung der Seewege nach ihren überseeischen Besitzungen, d. h. auf Seemacht, und sie haben fast immer eine die andere kämpfend abgelöst; im Altertum Athen und Rom, in der neueren Zeit erst Spanien, dann Frankreich, dann England. Andere Völker haben den Versuch gemacht, sich zur Weltmacht aufzu-

schwingen, und sind daran gescheitert, Karthago im Altertum, nicht anders Portugal, dann Holland in der neueren Zeit, und im Weltkriege das Deutsche Reich. Es ist, als ob das Meer im Gegensatz zur bewohnten Erde nur einen Herrn verträge. Daher hat die herrschende Seemacht das Meer auch stets als seinen ureigensten Besitz, zum mindesten im Kriege, betrachtet. England hat von jeher nicht die eigene Küste, sondern die des feindlichen Staates und seiner Besitzungen als „Grenze“ betrachtet, das dazwischenliegende Meer aber als seinen Herrschaftsbereich. Seeley hat treffend England ein „Weltvenedig“ genannt. Die Seewege zu seinen Besitzungen in allen Teilen der Welt sind die Straßen des ungeheuren Imperiums, „Seestraßenpolitik“ ist daher das bezeichnende Merkmal der britischen Staatskunst von Cromwell bis zum heutigen Tage.

Die Tatsache, daß ebenso wie der Handel auch die Seemacht monopolistisch geartet ist, darf aber nicht zu dem Schlusse führen, daß Seemacht nur für eine „Weltmacht“ Sinn und Zweck hätte. Jeder Staat, dessen Grenze das Meer bespült, wird ganz von selbst dazu gezwungen, seine Seegeltung, mindestens seinen Seehandel zu entwickeln. Zu dessen Schutze bedarf er stets einer entsprechenden Flottenmacht, sonst wird er sehr bald zum Spielball stärkerer Seemächte. Mehr noch: Auch ein an Volkszahl kleiner Staat kann, wenn er nur festgefügt ist, gerade durch seine Seemacht weit über seine eigentliche völkische Grundlage hinaus Macht und politischen Einfluß gewinnen, kann selbst zur Großmacht werden und in die Geschicke der Welt eingreifen. Athen und Karthago im Altertum, die italienischen Seestädte im Mittelalter, Holland im siebzehnten Jahrhundert sind glänzende Beispiele. Wenn sie schließlich eine nach der anderen unterliegen mußten, so lag es immer daran, daß sie ihre Flottenmacht verkümmern ließen. Denn eins verlangt jede Flotte, ob groß oder klein: stete Pflege und Fürsorge, unausgesetzte Uebung des Personals und Erneuerung des Materials, Opferfreudigkeit und Verständnis der ganzen Nation. Daher ist die Schaffung einer Seemacht in der Tat „eine der größten und weittragendsten Unternehmungen, die ein Volk sich überhaupt vorzusetzen imstande ist“.



### b) Die Aufgaben der Seemacht im Frieden

Im grundlegenden Unterschiede zur Wehrmacht zu Lande hat die Seemacht auch aktive, über die Landesgrenzen hinausstrahlende Aufgaben im Frieden. Sie beruhen vor allem im Schutze und in der Verwertung der Belange des nationalen Volkstums übersee und der wirtschaftlichen überseeischen Interessen eines Volkes. Die englische Seemacht hat sich von jeher in hervorragendem Maße dieser Aufgabe unterzogen und Großes durch Zusammenschweißen des englischen Nationalgefühls erreicht. Bei allen anderen Staaten hat es hieran mehr oder weniger gefehlt. In der tausendjährigen deutschen Geschichte hat es nur wenige Jahrzehnte lang die Anfänge einer Seemacht gegeben, kein Wunder, daß die Deutschen in dieser kurzen Frist so schnell nicht gelernt haben, über den heimischen Kirchturm hinwegzusehen, denn in der Tat haben sie in der ersten großen Auseinandersetzung auf See, die ihnen auferlegt ward, im Weltkriege 1914/18, das Meer nicht „verstanden“, wie Tirpitz es in seinen „Erinnerungen“ feststellt. Erst in der zweiten großen Prüfung, im deutsch-englischen Kriege, hat sich dies geändert.

Die Flotte wird bei Lösung der oben erwähnten Friedensaufgaben durch eine Eigenschaft unterstützt, die nur ihr eigen ist und die man Allgegenwart nennen kann. Ueberall ist sie sogleich mit ihrem militärischen Schutze zur Stelle, wo irgend die Küste ihre Annäherung gestattet. Wo erforderlich, übt die Flotte die Seepolizei aus, eine Aufgabe, die in den Jahrhunderten der Unsicherheit auf dem Meere von größter Wichtigkeit war. Alle Flotten der Kulturstaaten haben sich ebenso wie an der Unterdrückung des Sklavenhandels im neunzehnten Jahrhundert, an der Bekämpfung des Seeräuberunwesens im sechzehnten, siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert lebhaft beteiligt. Noch 1816 erschienen tunesische Korsaren in der Nordsee und kaperten vor der Elbe vier Handelsschiffe! Eine der ersten Kriegstaten der jungen preußischen Marine war eine Unternehmung gegen die Rifpiraten in Marokko, die 1856 ein preußisches Handelsschiff geplündert hatten und Genugtuung verweigerten.

Die Flagge muß dem Handel die Wege bahnen, oder sie muß ihm zum mindesten unmittelbar auf dem Fuße folgen, nicht um-

gekehrt, wie man häufig hört. Sir Walter Raleighs bekanntes, 1604 an König Jakob gerichtetes Wort wird immer zu Recht bestehen: „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel der Welt und mit ihm die Reichtümer der Welt, folglich die Welt selbst.“ Es ist das A und O der englischen Staatskunst seit dreihundert Jahren geworden und geblieben und umschließt die wichtigste Friedensaufgabe der Flotte: dem Handel die Wege zu bereiten.

Abgesehen von dieser wirtschaftspolitischen Aufgabe bedeutet die Seemacht rein politisch noch ein Doppeltes: Drohung und Bündnisfähigkeit. In jeder militärischen Rüstung eines Staates liegt für den Gegenspieler im politischen Schachspiel ein *noli me tangere*; die Allgegenwart einer Flotte fügt aber noch eine Fernwirkung über See hinzu, die dem Heere fehlt. So veranlaßte 1878 im russisch-türkischen Krieg die bloße Drohung Englands, die Mittelmeerflotte in den Bosphorus einlaufen zu lassen, die Russen von dem für sie sehr günstigen Frieden von San Stefano abzulassen und sich dem Schiedsspruch einer europäischen Konferenz zu unterwerfen; ebenso ist der Eintritt Italiens in den Weltkrieg in erster Linie der Drohung mit Absperrung der Küsten durch die Flotte der Alliierten zuzuschreiben. Eben durch diese Möglichkeit einer politischen Fernwirkung wird eine starke Seemacht stets als Verbündete gesucht und umworben sein. In hohem Maße verdankt England seine großen politischen Erfolge seit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts dem Umstande, daß es in allen europäischen Krisen als Feind fast über Gebühr gefürchtet, als Verbündeter immer willkommen war. Nur die Seemacht, nicht die Landmacht, ist weltpolitisch vielseitig und für die Weltpolitik ein Faktor. Japans heutige Macht und Weltstellung sind ausschließlich der zielbewußten Entwicklung seiner Seemacht zuzuschreiben. Wer hätte es vor einem halben Jahrhundert für möglich gehalten, daß Japan zu einer Großmacht aufsteigen würde, die anzugreifen selbst England sich besinnen müßte! Gerade durch ihre im Frieden langsam und stetig wachsende Stärke kann somit eine Flotte zur Friedensbürgschaft werden. Dies war das Ziel des Aufbaus der deutschen Flotte, und nicht Angriff auf die englische, wie man jenseits des Kanals immer von neuem behauptete. Dies ist auch das Ziel

des nordamerikanischen Flottenbaus, obwohl die Union viel geringere Seeinteressen zu schützen hat als Deutschland vor dem Weltkriege. Heute ist ihre Flotte — wenigstens zahlenmäßig — der britischen schon überlegen. Es ergibt sich daraus, daß der Aufbau einer starken Flotte im Frieden — und nur im Frieden ist er zu bewirken — gewissermaßen eine vorweggenommene kriegsstrategische Maßnahme ist. Handelt es sich um scharfe Gegensätze politischer Natur, wie z. B. früher zwischen England und Holland, und heute zwischen Japan und der Union, so kann der Kampf zwischen ihnen schon im Frieden von demjenigen gewonnen werden, der zielbewußt seine Rüstung zur See so verstärkt, daß der Gegner auf seine Ansprüche verzichten muß.

Aus alledem ergibt sich, wie eng Seemacht, Flottenpolitik und Staatskunst im Frieden zusammenhängen, wie sie einander tragen, beeinflussen und sich gegenseitig bestimmen. Zur vollen Wirkung freilich erhebt sich — um ein physikalisches Bild zu gebrauchen — dieses Kraftfeld eines Staates erst in der Feuerprobe des Krieges. Damit wird die Seemacht zur Waffe und zum Werkzeug der Staatspolitik.

### 3. Seekriegswesen

#### a) Der Kampf um die Seeherrschaft

Alles, was die Anwendung, Ausnützung und Auswirkung der Seemacht im Kriege betrifft, kann man kurz mit „Seekriegswesen“ bezeichnen. Dieses umfaßt daher als Ganzes die Verwendung der Seemacht als Waffe zur Niederringung des Gegners, bedeutet mithin eine kriegswissenschaftliche Disziplin, deren Erörterung für das Verständnis der Seekriege unerläßlich ist, wenngleich es sich um ein für den Laien nicht immer leichtverständliches Gebiet handelt, auch wenn alle fachmännischen Einzelheiten nach Möglichkeit vermieden werden. Es empfiehlt sich, von den Grundlagen der Seemacht im Kriege auszugehen, d. h. von den materiellen, personellen und wirtschaftlichen Kriegsmitteln des Seekrieges, die diesem ein von der Landkriegführung völlig abweichendes Gesicht verleihen. Erst anschließend hieran wird es möglich sein,



von der Anwendung dieser Kriegsmittel im Kriege selbst zu sprechen, also von der eigentlichen Seekriegsführung, von deren strategischen Voraussetzungen und Zielen und von der taktischen Verwendung der Waffen im Gefecht, und schließlich davon, wie sich diese im Laufe der Jahrhunderte mit der technischen Entwicklung geändert haben — im ganzen ein sehr umfangreiches Gebiet, das hier wenigstens flüchtig umrissen werden soll.

Bei Beurteilung der militärischen Mittel der Seemacht zur Erreichung des Kriegszweckes — und dieser kann immer nur in der Herbeiführung eines günstigen Friedens bestehen — ist zu berücksichtigen, daß deren Wirkung an der feindlichen Küste endet und daß sie im günstigsten Falle dem Landheere die Brücke zum Stoß ins Herz des Feindes schlagen und sichern kann. Dazu ist stets die volle Beherrschung des Meeresgebietes bis zur feindlichen Küste erforderlich. Eine Unternehmung wie der Zug Bonapartes nach Aegypten 1798 über ein noch umstrittenes Seegebiet kann im Zeitalter der Funkentelegraphie und der Luftwaffe nur unter ganz besonders günstigen Umständen (Versagen des Feindes, Glück und Ueberraschung) gelingen, wie der Seezug nach Norwegen im April 1940 beweist. Die Luftwaffe ist, wie der zweite deutsch-englische Krieg gezeigt hat, berufen, mit der Flotte gemeinsam vor allem im Handelskriege zu kämpfen. Sie gehört daher zu den militärischen Waffen der Seemacht. Seeherrschaft läßt sich gegenüber einem tätigen Gegner nur durch Kampf erringen. Der Kampf um die Seeherrschaft wird dadurch zum Hauptzweck und zur Hauptaufgabe einer Flotte, falls die Stärkeverhältnisse dies nur einigermaßen gestatten. Will oder soll eine Flotte den Kampf um die Seeherrschaft nicht wagen, so braucht sie besser gar nicht zu bestehen. Das soll selbstverständlich nicht heißen, daß eine Flotte nur dann Berechtigung hätte, wenn sie sich mit der stärksten vorhandenen Seemacht messen könnte. Jeder Krieg bringt eine Fülle von Ueberraschungen, weil das Meer in seiner Eigenart, das täglich wechselnde Wetter, die Sichtigkeit der Luft, Nebel, Sturm und Untiefen, Hindernisse und Havarien aller Art einen ganz anderen Einfluß ausüben als in der Landkriegführung. Diese nie vorauszusehenden Umstände können auch eine überlegene Flotte zeitweise völlig lahmlegen. Allerlei unvorhergesehene Zu-

fälle bei Zusammentreffen der Gegner, ihr Kurs, ihre Peilung, die Windrichtung, einige Ausfälle, ein Zufallstreffer können das Gleichgewicht der Kräfte mit einem Schlage herstellen. Entscheidend ist fast immer die unmittelbare Führung im Gefecht selbst, das sich im allgemeinen in viel kürzerer Zeit abspielt als eine Schlacht im Landkriege und den Führer im Brennpunkt des Kampfes, gewissermaßen vor der Front sieht, wie in den Schlachten der Ritterzeit. Tatsächlich sind die meisten großen Seesiege der Geschichte von der schwächeren, aber besser geführten Flotte gegen eine an Zahl stärkere errungen worden. Auch ist im Seekriege nicht der Unterschied der militärischen Kräfte allein zu berücksichtigen, sondern mindestens in demselben Maße der oft sehr verschiedene Grad der Verletzlichkeit der Seesinteressen bei beiden Gegnern. Dadurch kann sich das Bild völlig zugunsten des militärisch Schwächeren verschieben. Das Stärkeverhältnis Englands zu dem seegewaltigen Holland in der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts ist ein Beispiel hierfür. Weil sein Handel im Kriege auf das schwerste litt, mußte Holland nachgeben, ohne militärisch völlig besiegt zu sein. Es ist daher eine selbstverständliche Pflicht der Selbsterhaltung für jeden an das Meer grenzenden Staat, seine Seemacht dem Umfange seiner Seegeltung entsprechend aufzubauen und schlagkräftig zu erhalten, auch wenn er keine Aussicht hat, in die Reihe der Großseemächte aufzurücken. „Eine Flotte ist nur eine Funktion der Seesinteressen <sup>1</sup>.“

Nur Kriege zwischen Völkern, die nicht aneinander grenzen, und auch nur dann, wenn sie ausschließlich auf dem Meere mit den Waffen des Seekrieges ausgefochten werden, sind als „reine Seekriege“ zu bewerten. Ihre Zahl ist sehr gering in der Geschichte. Der Krieg zwischen Athen und Syrakus 413 v. Chr., der Seezug der Armada 1588, der erste englisch-holländische Seekrieg 1652-54 sind Beispiele. Alle anderen Seekriege waren mehr oder weniger kombinierte Land- und Seekriege, insbesondere alle großen Bündniskriege, bei denen stets eine Seemacht sich mit einer oder mehreren Landmächten zur Ansetzung des Landkrieges verband. Immer aber war, wenn der Krieg strategisch richtig geführt wurde,

<sup>1</sup> Vgl. Großadmiral v. Tirpitz, „Erinnerungen“, Leipzig, K. F. Koehler, 1919, 53.

die Erringung der Seeherrschaft das erste und wichtigste Ziel der Flottenunternehmungen. Seeherrschaft bedeutet Beherrschung der Seewege in den für die beabsichtigte Kriegführung in Frage kommenden Meeresteilen. Bei einem Handelskrieg im großen kann sich diese Aufgabe über alle Ozeane erstrecken, meist aber handelt es sich nur um Beherrschung der Meeresteile zwischen der eigenen und der feindlichen Küste. Die Engländer nennen dies *control of the sea* oder *of sea communications*. Seeherrschaft, wo und wie weit auf die hohe See hinaus sie auch ausgeübt werden möge, bedeutet also nicht eine militärische Besetzung gewisser Meeresgebiete nach Art des Landkrieges, sondern heißt nur, sie dem Feinde verschließen und für die eigenen militärischen oder wirtschaftlichen Belange offen halten. Eben dies unterscheidet den Landkrieg grundsätzlich vom Seekriege. Das Meer ist im Frieden jedermanns Gebiet, im Kriege aber ist das Meer Operationsgebiet der kriegführenden Flotten und daher nicht mehr für alle anderen frei und unbehindert. Die möglichst ausschließliche, d. h. den Feind ausschließende Beherrschung der strategisch für Erreichung des Kriegszieles wichtigen Meeresgebiete ist der eigentliche Daseinszweck jeder Kriegsflotte. Nur durch Kampf ist er zu erreichen. Daher bildet der Kampf um die Seeherrschaft in der Hochseeschlacht den dramatischen Höhepunkt aller Seekriege, sofern er mit Vernichtung der feindlichen Streitmacht endet, wie bei den Aegatischen Inseln 241 v. Chr., bei La Hougue 1692, bei Trafalgar 1805 und bei Tsushima 1905. Das Kriegsobjekt war dabei ausschließlich die feindliche Hochseeflotte. Ihre Vernichtung oder zum mindesten ihre enge Einschließung gibt dem Sieger freie Hand für alle weiteren strategischen Maßnahmen<sup>1</sup>.

## b) Der kombinierte Land- und Seekrieg

Während der reine Landkrieg zwischen benachbarten Staaten mit der Entscheidungsschlacht oder mit der dadurch ermöglichten Besetzung feindlichen Gebietes im allgemeinen den erstrebten gün-

<sup>1</sup> Eine ausgezeichnete fachmännische Darstellung der Hauptseeschlachten von der Schlacht bei Portland 1653 bis zur Skagerrakschlacht 1916 mit Schlachtplänen und Erläuterungen findet sich in dem „Seeschlachtenatlas“ von Viceadmiral a. D. Dr. h. c. v. Mantey, Berlin 1928.



stigen Frieden erreicht — man denke an Marengo, Austerlitz, Waterloo, Königgrätz — wird der reine Seekrieg zwischen zwei durch das Meer getrennten Staaten nur selten durch die Hochseeschlacht entschieden. Zur Erreichung des Kriegszweckes bedarf es vielmehr in den meisten Fällen erst der Ausnutzung der Seeherrschaft nach siegreicher Hochseeschlacht. Derjenige, der die Seeherrschaft errungen oder sich gesichert hat, kann ohne weiteres den Gegner vom Meere abschneiden und die Früchte der Seeherrschaft pflücken. Diese sind es allein, auf welche es im Seekriege ankommt. Sie bestehen militärisch in der Möglichkeit, über die beherrschte See hinweg unter günstigen Umständen den Landkrieg mit seinen tödlichen, jedenfalls schneller wirkenden Waffen anzusetzen. Dies ergibt das Bild des kombinierten Land- und Seekrieges, der, militärisch gesprochen, einen Höhepunkt der Seekriegsführung bildet. Keine kriegerische Unternehmung bedarf zu ihrer Durchführung einer so eingehenden Vorbereitung, einer so scharfen Berücksichtigung aller Möglichkeiten, einer so genauen Regelung der Befehlsverhältnisse und eines so beträchtlichen Zusammentreffens günstiger Umstände — also von „Glück“ — wie das Ansetzen des Landkrieges an feindlicher Küste. Voraussetzung für sein Gelingen ist die vorherige restlose Niederkämpfung etwaiger Küstenwerke an der gewählten Landstelle. Größere Landungen über die noch umstrittene See und an gut verteidigter Küste sind schon in der Segelschiffszeit kaum jemals gelungen, heute würden sie noch schwieriger sein. Daß sie trotzdem gewagt werden und gelingen können, beweist der glänzende, in Planung wie Durchführung gleich geniale Seezug nach Norwegen im April 1940, trotz zweifellos vorhandener Seeherrschaft der weit überlegenen englischen Flotte in der Nordsee. Bei diesem überaus kühnen Unternehmen hat zum ersten Male im Seekriege die Luftwaffe eine sehr bedeutsame Rolle gespielt, so daß man schon von einem kombinierten Land-, See- und Luftkriege sprechen kann. Man wird eine Landung an halbneutraler — wie im russisch-japanischen Krieg — oder an befreundeter Küste — wie im Weltkriege — auf jeden Fall vorziehen. Auch dann werden geschickte Auswahl der Landstelle, sorgfältige Vorbereitung der Transportflotte, gute Deckung des völlig unbehilflichen Transports

gegen U-Boote, Flieger und Luftschiffe durch geeignete Seestreitkräfte, überraschendes Auftreten an der Landestelle, Regelung des Nachschubs und der Verpflegung für die gelandeten Heeresteile mindestens für die erste Zeit, Einrichtung von Landungsbrücken an der Landungsstelle und eines Stützpunktes für den Troß in der Nähe derselben — vor allem aber gutes Wetter bei der Landung selbst Vorbedingungen für das Gelingen des ganzen Unternehmens sein. In allem diesen haben die Japaner 1904 und ebenso die Deutschen 1917 in Oesel, 1918 in Finnland und 1940 in Norwegen Vorbildliches geleistet. Ein sehr wichtiger, oft ausschlaggebender Punkt ist die Regelung des Oberbefehls. An den Streitigkeiten über die Oberleitung zwischen Flotten- und Heeresbefehlshaber sind die meisten Unternehmungen dieser Art gescheitert. Im kombinierten Land- und Seekrieg soll die Flotte die Brücke schlagen für das Heer. Alles, was hiermit zusammenhängt, also die Einschiffung und Verteilung der Truppen auf die Transportschiffe, die Führung und Deckung derselben, die Landung des Heeres an der vom Feinde gesäuberten Küste, die dauernde Betriebssicherung des Brückenkopfes und der ganzen Brücke über See, die spätere Wiedereinschiffung ist seemännische Arbeit und muß daher ausschließlich unter seemännischer Leitung stehen; erst nach der Landung des Heeres beginnt der Befehlsbereich der Armee. Betrachtet man diese Kriegsart als Ganzes, so stehen freilich die Erfordernisse des Heeres in der ersten Linie. Die Flotte muß daher selbstlos in den Dienst der großen gemeinsamen Unternehmung treten, sie führt kein Eigenleben, sondern steht in Abhängigkeit von einer Aufgabe, die dem Heere anvertraut ist. Um so mehr muß ihr die ihr allein zustehende Leitung des eigentlich seemännischen Teiles dieser Aufgabe überlassen bleiben, soll das Ganze nicht schon in den ersten Anfängen jämmerlich scheitern<sup>1</sup>.

Die Seekriegsgeschichte kennt eine lange Reihe von Unternehmungen des kombinierten Land- und Seekrieges, bei denen nur eine der vorgenannten Bedingungen außer acht gelassen wurde und die daher zusammenbrachen, wie Bonapartes berühmter Zug

<sup>1</sup> Vgl. Vizeadmiral Rösing: „Landungen an feindlicher Küste“. Marine-Rundschau 1923, VI, sowie den Aufsatz des Verf. „Die Mitwirkung der Seemacht bei Heeresoperationen“ im Mil. Wochenblatt 1936, Heft 36.

nach Aegypten durch Vernachlässigung der Seeherrschaft im Rücken der gelandeten Armee, wie die englische Expedition nach Walcheren 1809 durch Uneinigkeit zwischen den Führern, wie die Landung bei den Dardanellen 1915 durch Unterschätzung der türkischen Küstenverteidigung. Wie eine Landung an einer nicht einmal behelfsmäßig verteidigten Küste gegen eine gut geführte, wenn auch schwache Truppe zur Katastrophe führen kann, beweist die vernichtende Niederlage, die General v. Lettow dem weit überlegenen englischen Landungskorps im November 1914 bei Tanga beibrachte.

Zu welthistorischer Größe erhebt sich der kombinierte Land- und Seekrieg, wenn ein Krieg zwischen zwei durch das Meer getrennten Staaten strategisch völlig auf der Zusammenarbeit von Heer und Flotte beruht. Von der Episode erhebt er sich damit zur höheren Stufe der „Kriegführung über See“; das Meer wird nicht nur Brücke zum Feindesland, sondern Operationsbasis für alle weiteren Unternehmungen des Landkrieges. Fast alle großen Kriege des achtzehnten Jahrhunderts sind mehr oder weniger solche Kriege gewesen. Drei für den Gang der geschichtlichen Entwicklung der Menschheit besonders bedeutungsvolle Kriege tragen durchaus diesen Charakter und sind nur als „Kriegführung über See“ zu verstehen: der erste punische Krieg (264—241 v. Chr.), der spanische Erbfolgekrieg (1701—13) und der russisch-japanische Krieg von 1904. Zu ihnen ist auch der Weltkrieg von 1914 zu rechnen, der in ausschlaggebendem Maße auf der Beherrschung des Meeres durch die Alliierten beruhte und von zwei der beteiligten Großmächte, von England und den Vereinigten Staaten, ausschließlich über See geführt wurde. Für ein musterhaftes Zusammenarbeiten von Heer und Flotte ist auf Seiten der Nordstaaten der nordamerikanische Sezessionskrieg (1861—65) ein vorzügliches Beispiel, wenn auch dieser Krieg nicht ein Krieg „über See“, sondern ein Küstenkrieg in größtem Maßstabe war.

### c) Die indirekten Waffen des Seekrieges

Mit der Erkämpfung der Seeherrschaft und dem Ansetzen des Landkrieges sind die Kriegsmittel des Seekrieges noch keineswegs erschöpft. Die im eigentlichen Sinne gewinnbringenden Früchte der



Seeherrschaft liegen vielmehr auf wirtschaftlichem Gebiete, wenn auch zu ihrer Ernte stets militärische Kräfte eingesetzt werden müssen. Sie bestehen in der Vernichtung des feindlichen Seehandels und Einsetzung des eigenen an dessen Stelle, in Abdrosselung der gesamten Seezufuhr des Feindes durch Blockade seiner Küsten, in Knebelung des neutralen Handels zugunsten der eigenen Belange und schließlich in der Durchführung des würgenden Wirtschaftskrieges, das dem ganzen feindlichen Volke die Luft zum Atmen und damit die Möglichkeit weiteren Widerstandes raubt. Man kann diese Kriegsmittel des Seekrieges, die nur diesem eignen, als seine indirekten Waffen zusammenfassend bezeichnen. Sie wirken nur langsam, dann aber tödlich — ihre Eigenart besteht einmal darin, daß sie nicht nur das Wirtschaftsleben des Feindes erdrosseln, sondern gleichzeitig u. U. das eigene zu fördern vermögen, daß sie andererseits aber nur gegen solche Völker anwendbar sind, die, von der Seezufuhr abhängig, sich nicht aus der eigenen Scholle ernähren können. Gegen Rußland, China, auch gegen die Union würden die indirekten Waffen des Seekrieges nur von geringer Wirkung sein. In fast allen Seekriegen, die England seit Ende des siebzehnten Jahrhunderts geführt hat, sind die indirekten Waffen des Seekrieges meisterhaft gehandhabt worden. England ist dabei trotz hoher Kriegskosten wirtschaftlich meist nicht schlecht gefahren. Seitdem heißt es mit Recht, daß „der Seekrieg nährt“, während der „Landkrieg zehrt“, weil letzterer ganz von selbst den produktiven Nährstand zugunsten des unproduktiven Wehrstandes viel stärker verschiebt als ersterer. Umgekehrt zehrt aber kein Krieg so sehr am Marke des Volkes wie ein unglücklich oder schwächlich geführter Seekrieg. Staatsmänner, die diese wirtschaftliche Seite des Seekrieges, ihre Aussichten, Grenzen und Gefahren nicht verstanden haben, haben ihr Volk noch immer in Unglück und Elend geführt.

Zum Ansetzen der indirekten Waffen des Seekrieges dienen gewisse Sonderarten der Seekriegsführung, die man als Kreuzerrieg, Blockadekrieg und Wirtschaftskrieg zur See unterscheidet. Vom strategischen Gesichtspunkte aus sind es sämtlich Kriegsmittel der Offensive.

Der Kreuzerkrieg oder Handelskrieg richtet sich gegen den feindlichen Seehandel und schützt den eigenen; er wird mit leichteren Kriegsschiffen oder mit bewaffneten Schiffen der Handelsflotte, sogenannten Hilfskreuzern (s. Abschnitt 5 dieses Kapitels) geführt und hat zum Zweck, den feindlichen Handel, auch wenn er durch neutrale Schiffe vermittelt wird, vom Meere wegzufegen. Er bedarf zu seiner schnellen Durchführung — und darauf kommt es sehr an — einer sorgfältigen, schon im Frieden getroffenen Vorbereitung und einer Reihe von Stützpunkten für die auf den Hauptverkehrsstraßen des Welthandels operierenden Kreuzer. Der Kreuzerkrieg ist es, der — wenn richtig geführt, — den Seekrieg zum „nährenden“ macht, denn die feindliche Schifffahrt, das feindliche Privatgut auf See und alle Bannwaren sind im Kriege vogelfrei<sup>1</sup>. Solange das barbarische „Seebeuterecht“ nicht abgeschafft ist, wird der Handelskrieg als Waffe des Seekrieges bestehen bleiben und die „Freiheit der Meere“ zum Gespött machen. Alle gemachten Preisen sowie die erbeuteten Güter werden zugunsten desjenigen Staates verwertet, dessen Kreuzer die betreffenden Schiffe eingebracht haben. Eine Abart des Kreuzerkrieges ist der Kaperkrieg, der von bewaffneten Handelsschiffen unter Führung von kühnen, mit einem „Kaperbrief“ ihrer Regierung ausgerüsteten Seefahrern in den Kriegen der Segelschiffszeit geführt wurde. Diese Art des Krieges war meist eine ausgesprochene Offensivwaffe des zur See Schwächeren, dessen Kriegsschiffe sich auf hoher See nicht mehr blicken lassen konnten, sie unterschied

<sup>1</sup> Es fehlt leider der Raum, um auf die seerechtlichen Verhältnisse im Kriege hier näher einzugehen. Es sei daher nur ganz kurz darauf hingewiesen, daß das Seekriegsrecht sich dadurch grundsätzlich vom Landkriegsrecht unterscheidet, daß das Privateigentum auf See dem Zugriffe des Feindes ausgesetzt ist. Dazu gehören vor allem Handelsschiffe und Seefrachtgüter, die nach „Prisenrecht“ der Beschlagnahme verfallen („Seebeuterecht“). Selbst unter neutraler Flagge ist feindliches Gut auf See nur dann frei, wenn es nicht „Bannware“ umfaßt, d. h. Waren, die zur Kriegführung dienen können (Waffen, Munition, Kriegsausrüstungen, Kriegsrohstoffe). Da der Begriff der Bannware fließend ist, bleibt oft so gut wie nichts auf der sogenannten „Freiliste“ stehen, wie es im Weltkrieg der Fall war. Sogar Nahrungsmittel, Textilrohstoffe, Kohlen u. a. m. wurden von den Alliierten als unbedingte Bannware erklärt. Alle Bestrebungen, das Seebeuterecht abzuschaffen oder wenigstens zu mildern, sind stets am Widerstande Englands als der vorherrschenden Seemacht gescheitert. Näheres in einem Aufsätze des Verfassers „Die Freiheit der Meere“, Marine-Rundschau 1924, VII, wo auch weitere Quellenangaben über dieses vielumstrittene Gebiet zu finden sind.

sich freilich oft nur wenig von Seeraub und Piraterie. Auf Englands Betreiben wurde die Kaperei 1856 durch die Pariser Deklaration endgültig abgeschafft.

Gegen die Tätigkeit der feindlichen Kreuzer sucht man sich durch Zusammenfassung zahlreicher Handelsschiffe mit besonders wertvollen Ladungen in „Geleitzügen“ (convoy) zu sichern, die von Kriegsschiffen begleitet und geschützt werden. In den ersten Jahrzehnten der Segelschiffszeit im siebzehnten Jahrhundert war der Kampf um Geleitzüge der Hauptinhalt allen kriegerischen Geschehens auf dem Meere. Im Weltkriege lebten die Geleitzüge als Schutz gegen die Tätigkeit deutscher Kreuzer und U-Boote wieder auf. Ruyter verdiente sich 1652 durch glänzende Sicherung eines großen Geleitzuges im Kanal seine ersten Lorbeeren. Noch 1794 entbrannte die erste große Seeschlacht der Revolutionskriege um die Sicherung eines Geleitzuges, der dem hungernden Frankreich amerikanisches Getreide zuführen sollte. Aber bald erkannte man, daß nicht der feindliche Handel, sondern die feindliche Flotte das strategische Hauptobjekt sein müsse; ihre Vernichtung beraubte ganz von selbst den feindlichen Handel seines Schutzes, und der Kampf gegen diesen konnte dann statt mit Kampfflotten mit vielen leichten Fahrzeugen weit aussichtsreicher geführt werden. Der Kreuzerkrieg ist daher, wenn richtig geführt, eine strategische Nebenmaßnahme des Seekrieges; wurde er zur Hauptsache, so hat er oft mit einem Versager geendet.

Blockade bedeutet strategisch die Ausdehnung der eigenen Seemacht bis an die feindliche Küste und die Sperrung des Meeres für die feindlichen Seestreitkräfte, sowie für die feindliche und die im Dienste des Feindes stehende neutrale Schifffahrt. Die Abspernung der feindlichen Seestreitkräfte vom Meere wird durch die Kriegsblockade erreicht, die nach erkämpfter Seeherrschaft die Reste der feindlichen Flotte, oder, wenn diese den Kampf versagt, die ganze feindliche Flotte in ihren Kriegshäfen festhält, am Auslaufen hindert, also „blockiert“. Die seerechtliche Voraussetzung jeder international gültigen Blockade, die ja tief in die Rechte der neutralen Schifffahrt eingreift, ist die öffentlich-rechtliche Erklärung der Absperrung des betreffenden Küstengebietes



gegen jeden Schiffsverkehr. Wer versucht, die Blockade zu brechen, d. h. trotz Verbots ein- oder auszulaufen, verfällt den Wachtschiffen der blockierenden Macht, die draußen in See die Blockade aufrechterhalten. Daher wird eine Blockade nur anerkannt, wenn sie „effektiv“ ist, d. h. wirklich aufrecht erhalten wird. Ueber diese Bestimmung hat sich England als herrschende Seemacht sehr oft hinweggesetzt und eine Blockade einfach auf dem Papier erklärt — so noch im Weltkriege über die deutschen Nordseeküsten —, denn Blockadedienst stellt, wenn streng durchgeführt, hohe Anforderungen an das Personal und Material der Blockadegeschwader, die in jedem Wetter Sommer und Winter auf der Wacht sein müssen. Die Kriegsblockade, die nur die Einschließung der feindlichen Seestreitkräfte in ihren Kriegs- oder Zufluchthäfen zum Zwecke hat, gehört streng genommen nicht zu den indirekten, sondern zu den militärischen Waffen des Seekrieges. Indem sie aber bestimmte, meist auch wirtschaftlich bedeutende Hafenplätze des Feindes absperrt, greift sie zugleich auf das Gebiet des Wirtschaftskrieges zur See über. Sie erfordert Zusammenfassung der Seestreitkräfte vor den blockierten Häfen und eine starke Uebermacht über die blockierten Flottenteile. Fern von der eigenen Küste und ohne nahen Stützpunkt ist sie heute kaum auf die Dauer durchzuführen. In den Zeiten der Segelschiffe, die weit unabhängiger von Ablösung und Nachschub waren als die heutigen Dampfschiffe, konnten die Blockadegeschwader monatelang in See kreuzen ohne an Kampfkraft einzubüßen. Versuchte der Feind auszubrechen, so trafen seine durch den Hafendienst verweichlichten Seeleute draußen auf die wetterharten Teerjacken des Feindes und zogen fast regelmäßig den kürzeren. Besonders in den napoleonischen Kriegen hat auf Veranlassung von Admiral Jervis die englische Flotte jahrelang mit wunderbarer Ausdauer die großen französischen Kriegshäfen blockiert und dadurch nicht wenig zur englischen Oberherrschaft auf dem Meere beigetragen. Jervis war es auch, der den Begriff der Kriegsblockade zum Unterschiede von der Handelsblockade ein für allemal festlegte.

Die Handelsblockade, die sich nur gegen den feindlichen Seehandel richtet, verlangt im Gegensatz zur Kriegsblockade Zerstreuung der Seestreitkräfte über weite Meeresteile, denn nicht

einzelne, sondern alle Häfen langer feindlicher Küstenstrecken sind zu bewachen, und weniger um Kampf, als um Jagd auf Blockadebrecher, also um Beute, handelt es sich dabei. Während mithin die Kriegsblockade starke Kampfgeschwader verlangt, bedarf es für die Handelsblockade, die zu den wirksamsten indirekten Waffen des Seekrieges zählt, vieler kleiner und schneller Kriegsschiffe oder Hilfskriegsschiffe. Die großen Blockaden über die französischen und spanischen Küsten während des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts, die Verblockung der nördlichen Nordsee im Weltkriege durch England sind geschichtliche Beispiele für diese Art des Handelskrieges. Einmal hat es auch eine Kombination von Kriegs- und Handelsblockade gegeben, und zwar im nordamerikanischen Sezessionskriege 1862—65. Die enge Blockade aller südstaatlichen Küsten richtete sich sowohl gegen die in den Häfen versammelten Seestreitkräfte, wie auch gegen den Seehandel der Südstaaten, sie war in dieser Form nur möglich durch die besondere geographische Gestaltung der nordamerikanischen Ost- und Südküste, der zahllose Inseln und Nehrungen mit schmalen Durchfahrten vorgelagert sind.

Die wichtigste wirtschaftliche Gegenmaßnahme wider die Handelsperre ist der „Blockadebruch“ durch eigene und neutrale Handelsschiffe. Er muß sorgfältig organisiert sein und muß den Veranstaltern so gefährlicher Unternehmungen auch den durchaus nötigen Gewinn abwerfen. Mit Höchstpreisen bei Zwangswirtschaft kann man sie nicht abspesen, wenn sie wertvolles Auslandsgut durch die Blockadelinien heranschaffen.

Der Blockadebruch gehört wie der Geleitzug zu den Maßnahmen des Handelsschutzes gegen den Handelskrieg der feindlichen Kreuzer (auch Kreuzerkrieg genannt). Man kann diese Maßnahmen als passiven Handelsschutz bezeichnen. Sie sind für die zur See schwächere Partei von großer Wichtigkeit und können unter Umständen den Kreuzerkrieg lahmlegen. Die Südstaaten konnten im nordamerikanischen Sezessionskriege sich nur durch einen glänzend organisierten Blockadebruch vier volle Jahre lang gegen die gewaltige Uebermacht der Nordstaaten halten. Auch in den englisch-französischen Kriegen, bes. in den Kriegen der 1. Republik und Napoleons, hat der Blockadebruch eine große

Rolle gespielt. Daß die Mittelmächte, vor allem Deutschland, es im Weltkriege völlig versäumt haben, einen großzügigen Blockadebruch zu organisieren, ist eine der in der Öffentlichkeit kaum bemerkten Ursachen unserer Niederlage gewesen<sup>1</sup>.

Wird die Handelsblockade von einer kriegführenden Macht noch erweitert durch völlige Ausschaltung des freien Handels der Neutralen mit dem Feinde und durch Erklärung sogenannter „Kriegsgebiete“, die durch Minen verseucht und für jeden friedlichen Schiffsverkehr gesperrt werden, so wird der Seehandelskrieg zur Handelssperre und damit zum Wirtschaftskriege gegen das ganze feindliche Volk, wie er in den napoleonischen Kriegen und besonders im Weltkriege in schärfster Form geführt worden ist. Dann erst enthüllt der Seekrieg sein wahres Gesicht. Nur eines ist nötig zu dieser äußersten Ausnutzung der Seeherrschaft: Zeit. Daher sind Seekriege, die sich zur letzten Entscheidung dieses Kriegsmittels bedienen mußten, immer lange Kriege gewesen. Erst durch Handelssperre und Wirtschaftskrieg wird der Seekrieg, wenn rücksichtslos geführt, zu einer furchtbaren Gefahr für Leben und Sterben der Völker durch die Folgen der wirtschaftlichen Not und des nackten Hungers, die diese Kriegsart mit sich bringen. Die Handelssperre wird dann zu einer „Hungerblockade“ mit allen ihren entsetzlichen Begleiterscheinungen. Sie bedeutet nicht Aushungerung allein, sondern darüber hinaus Lähmung allen wirtschaftlichen Verkehrs und aller Arbeitsmöglichkeit für das von der Welt abgesperrte Volk, geschäftliche Depression und Arbeitslosigkeit mit allen ihren schweren innerpolitischen und sozialen Folgen. Dann klopft die Not mit knöcherner Faust an die Kontore der Handelsherren und die Pforten der Fabriken ebenso laut und drohend wie der Hunger an die Hütten der Armen. Der ganze Staat als wirtschaftspolitisches und soziales Gebilde wird in seinen Grundfesten erschüttert und muß schließlich dem furchtbaren Drucke nachgeben oder zerfallen, denn Wirtschaftskrieg ist Volkskrieg. So ging es Frankreich

<sup>1</sup> Vgl. hierzu die kriegswirtschaftlichen Essays des Verf. in der Marine-Rundschau 1927, Heft IV und V: „Ueber Handelskrieg, Blockade und Blockadebruch“ und „Handelsblockade und Hungerblockade als strategische Probleme“, Marine-Rundschau 1934, V.S. auch: Admiral Russel, „Seekriegsgeschichte und Bürger“, London 1935.



zweimal im achtzehnten Jahrhundert, so ging es den Südstaaten im Sezessionskriege, den Mittelmächten im Weltkriege. Nur eiserne Nerven der Staatslenker und ein das ganze Volk beseelender, zu allem entschlossener Haß können diesen stillen, aber tödlichen Waffen des Seekrieges widerstehen, von denen wenig gesprochen wird, an die sich kein Ruhm gewonnener Schlachten knüpft, die aber trotzdem viel einschneidender und grausamer wirken als jeder ehrliche Kampf. Erst durch den Wirtschaftskrieg wird die Hand der Seemacht, die im Frieden beinahe unsichtbar, unaufdringlich, fast unpersönlich und doch allgegenwärtig ist, zur würgenden Faust an der Kehle des Opfers, dem sie Lebensluft und Atem raubt. Fast alle großen Seekriege seit der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts sind letzten Endes durch diese würgende Gewalt der indirekten Waffen der Seemacht stark beeinflusst, wenn nicht entschieden worden.

Es ist hierbei aber zu beachten, daß eine Hungerblockade im strengen Sinne nur dann kriegsentscheidenden Erfolg verspricht, wenn das durch die feindliche Seemacht blockierte Land auch an den Landgrenzen durch feindliche Mächte „blockiert“ ist, wie es im Weltkriege mit den Mittelmächten der Fall war. Wenn wichtige Landesgrenzen und gegen den Ozean abzuschließende Randmeere (wie Ostsee, Schwarzes Meer, Japanische See) für den Handelsverkehr und die Zufuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln offenstehen, wird eine ozeanische Handelssperre mehr oder weniger wirkungslos. Die furchtbare Gefahr einer Abwürgung des gesamten wirtschaftlichen Lebens eines Volkes und einer völligen Zerrüttung seiner sozialen Struktur ist damit beseitigt; der betreffende Staat ist „blockadefest“ geworden. Hier entscheidet mithin die geographische Lage des von einer stärkeren Seemacht „blockierten“ Staates. Inselstaaten, die über keine freien Landgrenzen verfügen, sind daher einer wirksamen „Hungerblockade“ durch einen rücksichtslos durchgeführten aktiven Handelskrieg gegen alle Seezufuhren ganz besonders ausgesetzt, wie der U-Bootskrieg 1917/18 gegen England, der dicht vor einem vollen Erfolge stand, klar bewiesen hat. Gegen Blockade jeder Art ist die Gegenblockade die beste und wirksamste Waffe. Sie ist allerdings nur dann anzuwenden, wenn die kriegführenden Mächte geographisch nicht

durch ganze Weltmeere getrennt sind, wie Japan von England und den Vereinigten Staaten. Ihre Waffen sind in erster Linie U-Boote und Flugzeuge.

Jede Handelssperre schädigt naturgemäß den neutralen Seehandel in hohem Maße; es entsteht daraus das „Elend der Neutralen“, die sich allen Maßnahmen der vorherrschenden Seemacht gegen den friedlichen Außenhandel über See fügen müssen. Die großen Handelskriege Englands gegen Frankreich und Spanien, sowie der Weltkrieg und der deutsch-englische Krieg von 1939 bieten hierfür erschütternde Beispiele.

#### d) Der Kampf gegen die Seeherrschaft

Ein Kampf gegen die Seeherrschaft ist stets ein Kampf des Schwächeren gegen den Stärkeren zur See. Er kann nur geführt werden, wenn eine Kampfflotte in gewisser Stärke vorhanden und kriegsfertig, und für diese noch ein bestimmtes Maß von Bewegungsfreiheit auf dem Meere gegeben ist. Er bedeutet daher strategisch eine von der Defensive aus angesetzte Reihe von offensiven Kriegshandlungen gegen den stärkeren Feind, um ihn zu schädigen, ihn an der vollen Ausnutzung der Seeherrschaft zu hindern und ihn schließlich zu annehmbaren Friedensbedingungen zu bringen. Das großartigste geschichtliche Beispiel eines Kampfes gegen die Seeherrschaft ist Napoleons Ringen gegen die britische Seemacht, das mit allen direkten und indirekten Waffen des Seekrieges geführt wurde. Er unterlag schließlich, nicht weil er zur See bezwungen, sondern weil er im Landkriege geschlagen wurde. Der Kampf gegen die Seeherrschaft verzichtet mit nichts auf die Hochseeschlacht, behält sich aber die Entscheidung vor und sucht bis dahin den Feind durch Kleinkrieg, durch die Anwendung der indirekten Mittel des Seekrieges, wie Handelskrieg und Kreuzerkrieg, besonders auch durch politische Schachzüge mürrisch zu machen. Ein durchschlagender Erfolg gegen einen starken, zielbewußten Gegner ist dieser Kriegsort nach allen Lehren der Geschichte kaum beschieden, es sei denn, daß in der Hand des Schwächeren neue Waffen auf dem Meere erscheinen, gegen die der Gegner noch nicht gewappnet ist. Dies war z. B. der Fall im ersten Punischen Kriege, als die Römer die Enterbrücke erfanden, im

Sarazenenkriege des siebenten Jahrhunderts durch die Erfindung des griechischen Feuers seitens der Oströmer, im Weltkrieg durch Entwicklung des deutschen U-Bootes als Handelszerstörer, im deutsch-englischen Kriege durch den Einsatz von Bombenflugzeugen gegen Schiffsziele. Römer und Griechen hatten vollen Erfolg; daß er den tapferen deutschen U-Booten versagt blieb, lag nicht an ihnen, sondern an einer fehlerhaften Politik, die oft schwerer wiegt als jeder Erfolg der Waffen.

Der U-Bootshandelskrieg ist ein ausgesprochen offensives Kriegsmittel im Kampfe gegen die Seeherrschaft. Indem er die indirekte Waffe des Handelskrieges gegen die Beherrscher des Meeres anwandte, hinderte er diese an der Ausnutzung der Seeherrschaft, traf sie an der empfindlichsten Stelle, an der freien Benutzung der Seewege für ihre Landkriegführung und für ihre Seezufuhr und beraubte sie zugleich der hierfür dringend benötigten Transportmittel. Strategisch bedeutete er weiter nichts als das Ansetzen des Handelskrieges mit einer neuartigen Waffe unter Umgehung der Blockade. Als Gegenmittel gegen diese „Unterseebootspest“ griffen die Alliierten in ihrer Not außer zu militärischen Vernichtungswaffen, wie Bomben, Minensperren, Drahtsperrern, auch zu den schon beinahe in Vergessenheit geratenen Geleitzügen der Segelschiffszeit zurück, indem sie zahlreiche Handelsschiffe unter militärischem Geleit zusammenfaßten und dadurch den U-Booten den Angriff auf erstere sehr erschwerten.

Im Kampfe gegen die Seeherrschaft wird heute auch die Luftwaffe mit Erfolg eingesetzt, und zwar als offensive Waffe im Handelskriege, besonders in den ozeanischen Randmeeren, für deren Befliegung ihre Reichweite ausreicht. Hierbei können wichtige feindliche Geleitzüge durch Bombenabwurf geschädigt und dezimiert werden, oder es können Hafeneinfahrten und Seewege an feindlicher Küste durch vom Flugzeug geworfene Minen versperrt und verseucht werden, wie zahlreiche erfolgreiche Unternehmungen im deutsch-englischen Kriege von 1939 zeigen.

Als letztes Mittel eines zur See Schwachen bleibt noch die äußerste Form der Defensive, die Küstenverteidigung. An



sich ist eine wirksame Küstenverteidigung für jede, auch die stärkste Seemacht ein unbedingtes Erfordernis, denn eine unverteidigte Küste fordert geradezu zu Brandschatzungen und Landungsversuchen heraus. Landmächten im Kampfe gegen Seemächte bleibt nur dieses letzte Mittel der strategischen und taktischen Defensive im Seekriege: der Schutz der Küsten, der wenigstens den Feind an der schrankenlosen Ausnutzung der Seeherrschaft über die Küste seines Gegners hinaus behindert. Die Küstenverteidigung besteht daher in der Hauptsache aus der Errichtung von Küstenwerken an bedrohten Punkten, besonders an Fahrwassern, Flußmündungen, Hafeneinfahrten, und aus dem Auslegen von Hafensperren. Letztere können Ueberwasser- oder Unterwassersperren sein, d. h. Trossen-, Balken-, Schwimmsperren, oder versenkte Schiffe (Blockschiffe) in schmalen Fahrwassern, oder auch unsichtbare Minensperren; sie wird wirksam unterstützt durch kleine und kleinste Seestreitkräfte, die im sog. Küstenvorfeld die Sperren und Fahrwässer gegen feindliche Angriffe bewachen und stützen (bewaffnete Schlepper, Fischdampfer, Vorpostenboote und dergl.). Zu diesen Waffen des Küstenkrieges ist in neuester Zeit das Schnellboot getreten. Schnellboote sind kleine, sehr schnelle, wendige Motorboote als Torpedoträger, die sich im Küstenvorfeld im deutsch-englischen Kriege nicht nur im erfolgreichen Angriff gegen feindliche Seestreitkräfte, sondern auch im Handelskrieg gegen feindliche Handelsschiffe als sehr wirksame Angriffswaffen erwiesen haben. Es sind Boote von 30—60 t Wasserverdrängung und bei allen neuzeitlichen Flotten vorhanden.

Die Mine ist zuerst im Sezessionskriege mit Erfolg angewandt worden, sie hat seitdem eine außerordentliche Entwicklung genommen; ihre Verwendung und Bekämpfung haben sich zu einem regelrechten Minenkriege ausgebildet. Früher nur für die engste Küstenverteidigung verwendet, ist der Wirkungsbereich der Seemine heute auf alle flachen Randmeere ausgedehnt. Dadurch ist die enge Kriegsblockade sehr erschwert, die Handelsschiffahrt andererseits ebenfalls stark behindert worden. Sie wird für solche von der Küste weit entfernte Sperren als selbsttätige, mithin für Freund wie Feind gleich gefährliche „Streumine“ von besonders dazu eingerichteten Schiffen, auch von Kreuzern, Torpedobooten,

U-Booten und Flugzeugen vor den feindlichen Kriegshäfen und in die dem Feinde dienenden Seeverkehrsstraßen ausgelegt und ist in diesem Sinne mehr ein Kriegsmittel des offensiv geführten Kampfes gegen die Seeherrschaft, während die Minensperren in Hafeneinfahrten usw. meist aus elektrisch von Land aus zu zündenden Minen bestehen und der eigentlichen Küstenverteidigung zuzurechnen sind. Schon der russisch-japanische Seekrieg hatte die Wichtigkeit des Minenkrieges bewiesen, im Weltkriege ist er zu einer im größten Maßstabe angewandten Waffe des Seekrieges geworden<sup>1</sup>.

Die reine Küstenverteidigung ist eine aus der Not geborene Waffe, sie kann nie zum Siege führen, denn nichts widerstrebt dem Geiste des Seekrieges so sehr und liegt seinem innersten Wesen so fern als starre Verteidigung, die an der Küste klebt.

#### 4. Seestrategie<sup>2)</sup>

##### a) Begriff und Ziele

Wie sehr auch die Waffen des Seekrieges im Laufe der Jahrtausende und mit ihnen ihre taktische Anwendung sich geändert haben mögen, seine strategischen Grundlagen sind doch im großen und ganzen die gleichen geblieben, weil das Meer mit seiner Weiträumigkeit als das geographisch fast unbegrenzte Operationsgebiet des Seekrieges sich immer gleich bleibt in seinen Rückwirkungen auf Schiffe, Menschen und Völker. Clausewitz, der große Theoretiker der Kriegskunst, hat die Strategie als den Gebrauch des Gefechtes zur Erreichung des Kriegszweckes bezeichnet. Diese Deutung ist zu eng für den Seekrieg, der ja ein doppeltes Gesicht besitzt, ein militärisches und ein wirtschaftliches. Mahan (Infl. of Sea Power, 89) sagt: „Seestrategie hat zum Zweck im Frieden sowohl wie im Kriege die Seemacht (Sea Power) zu begründen, zu unterstützen und zu erweitern.“ Wir sahen schon, daß Mahans

<sup>1</sup> Näheres in „Geschichte der Seemine“ v. Bauermeister, Marine-Rundschau 1940. V.

<sup>2</sup> Lit.: Corbett, „Some Principles of Maritime Strategy“ (1911). Vizeadmiral Dr. h. c. O. Groos, „Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges“, Berlin 1929. Admiral Castex, „Théories Stratégiques“, 1929. Groos, „Strategische Theorien“, Marine-Rundschau 1930.

„Sea Power“ das ist, was man besser Seegelung nennt. Gewiß gibt es eine Friedensstrategie zur See. Sie besteht in der richtigen und rechtzeitigen Bereitstellung, Anordnung und Aufstellung (Dislokation) der militärischen Kampfmittel, also der Flotte. Die eigentliche Strategie beginnt aber erst mit dem Kriegsausbruch. Der grundlegende Unterschied zwischen Land- und Seestrategie liegt darin, daß die Art der Strategie — ob Offensive oder Defensiv — für eine Marine bereits im Frieden durch die Schiffbaupolitik des betreffenden Staates festgelegt wird. Für eine Armee ist dies nicht der Fall — die Wahl steht frei. Auch duldet eine Kampf- flotte nur selten und in Ausnahmefällen Improvisationen nach Kriegsausbruch — so wie sie ist, muß sie verwendet werden, während die Aufstellung neuer Heere sehr wohl möglich ist, wie der Weltkrieg schlagend bewiesen hat.

In England gibt es zwei Ansichten über Strategie<sup>1</sup>. Die eine betrachtet es als die erste und weitaus wichtigste Aufgabe der Schlachtflotte, die feindliche aufzusuchen und zu vernichten. Danach fände sich alles weitere. Die andere, deren Vertreter vor allem Corbett war (*Some Principles of maritime Strategy*, London 1911) unterscheidet zwei Arten von Strategie, die Seestrategie (*maritime strategy*) und die Flottenstrategie (*naval strategy*) und versteht unter ersterer die Grundsätze für das Zusammenarbeiten von Flotte und Heer im Kriege, wobei letzteres immer der Verbündete „mit den vielen Bataillonen“ zu stellen hat; mit anderen Worten: die Strategie eines großen Bündniskrieges, während die „Flottenstrategie“ nur als Teilgebiet sich in den Dienst der Operationen des Landkrieges zu stellen habe. Damit wird der Kampf um die Seeherrschaft bewußt in die zweite Linie gestellt, wie es ja auch im Weltkrieg tatsächlich der Fall gewesen ist. Es ist dies die natürliche Folgerung aus der Tatsache, daß die Seemacht eben keine tödliche Waffe gegen eine starke Landmacht besitzt. Die Corbettsche Erklärung der Strategie zur See bewegt sich in Spezialfällen und ist nur für England brauchbar. Nicht der Bündniskrieg ist der Normalfall, sondern der Seekrieg an sich. Ob die Flotte sogleich

<sup>1</sup> Näheres in Adm. Frhrn. v. Maltzahn's Essay: „Seestrategie in ihren Beziehungen zur Landstrategie, nach englisch-amerikanischem Urteil“. *Marine-Rundschau* 1912. VII.



die Hochseeschlacht schlagen soll oder nicht, wird in jedem Kriege anders zu entscheiden sein, es hängt durchaus von der militärischen Lage bei Kriegsausbruch und von dem ab, was Corbett die „ulterior objects“, die letzten Ziele der Kriegspolitik nennt.

Strategie hat nur den einen und einzigen Zweck, den Feind niederzuringen und zum Frieden zu zwingen durch jede hierzu geeignete Maßnahme, möge sie auf militärischem, wirtschaftlichem oder politischem Gebiete liegen. Daher ist Seestrategie in ihrem innersten Wesen nichts anderes als die Lehre von der Führung des Seekrieges. Dies gibt die kürzeste und zugleich umfassendste Umschreibung ihres gesamten Gebietes, sie schließt alle Mittel und Wege zur Erreichung des Endzweckes ein: Erringung der Seeherrschaft, Führung des Flottenkrieges, Ansetzen, Unterstützung und Sicherung des Landkrieges, Durchführung des Wirtschaftskrieges mit den indirekten Waffen des Seekrieges und vor allem auch die Große Politik als Hilfsmittel der Strategie. Immer wird Clausewitz' Wort zu Recht bestehen: „Ich muß den Feind wehrlos machen, ehe ich ihn schädigen kann“. Aber anders als im Landkriege, wo die Schlacht dazu erforderlich ist, heißt „wehrlosmachen“ im Seekriege Vertreiben oder Ausschließen der feindlichen Seestreitkräfte vom Meere. Ob dies durch die Schlacht oder durch die Blockade oder durch die geschickte Ausnutzung einer falschen Strategie beim Feinde (wie Zurückhaltung seiner Flotte oder ihre Zersplitterung für Nebenzwecke) erfolgt, ist für die Erreichung des strategischen Endzweckes gleichgültig.

Wie für den Landkrieg gibt es auch für den Seekrieg nur zwei Arten der Strategie: Offensive und Defensive. Aber während im Landkriege sowohl nach Clausewitz' wie nach Moltkes Urteil die Verteidigung die stärkere Form der Kriegführung im allgemeinen darstellt, wenn sie auch nicht zum schnellen Siege führen kann, ist es im Seekriege umgekehrt, obwohl auch auf See für die Offensive ein Ueberschuß an Kraft mindestens wünschenswert ist. Monk, Cromwells General und später einer seiner besten Admirale, hat einmal gesagt: „Wer auf dem Meere siegen will, muß immer angreifen!“ Ein Grundsatz, der für alle Zeiten Gültigkeit hat. Es gibt kein Rezept zum Siege, weder im Landkriege noch im Seekriege, wohl aber ein Rezept zur Niederlage

im Seekriege: die starre Defensive. Gerade für den Schwächeren zur See, falls er nicht hoffnungslos an Kampfkraft unterlegen ist, bedeutet die kühnste Offensive, ein frisches, rücksichtsloses Draufgehen unter Einsatz aller Kraft und aller Kräfte nach den Lehren der Seekriegsgeschichte die einzige Aussicht auf Erfolg. Für ihn heißt es nicht nach der Zahl der Feinde, sondern wie Friedrich der Große nur zu fragen: Wo stehen sie? Im Seekriege erst recht gilt als Grundgesetz des Krieges das Wort, das Feldmarschall v. d. Goltz, der Sieger von Kut-el-Amara, geprägt hat (Kriegsgeschichte des 19. Jahrhunderts I, 411): „Nicht wer die Umstände am schärfsten erwägt, sondern wer die Gelegenheiten am frischesten ergreift, zwingt im Kriege das Glück in seinen Dienst.“ Darnach handelte und siegte Monk im ersten englisch-holländischen Seekriege, darnach verfuhr Ruyter im zweiten und segelte die Themse herauf, errang Nelson bei St. Vincent durch eine kühne Tat Sieg und Ruhm gegen die doppelte Uebermacht, durchbrach Farragut die mächtigen Hafensperren bei Mobile, zwang Scheer vor dem Skagerrak Jellicoes Grand Fleet zum Abbruche des Gefechts.

Auch wenn, wie häufig in Bündniskriegen, der Seekrieg sich den Bedürfnissen des Landkrieges angliedern, oft sogar unterordnen muß, so bleibt doch die Strategie der Offensive für den Seekrieg maßgebend. Denn auch beim kombinierten Land- und Seekriege hat die Flotte ihre eigene, oft entscheidende Aufgabe, die weit über das bloße Schlagen und Sichern einer Brücke über das Meer zum Ansetzen des Landkrieges hinausgeht und die vor allem darin besteht, die indirekten Waffen der Seemacht zum Tragen zu bringen. Für England war jedenfalls in allen Bündniskriegen, an denen es teilgenommen hat, vom Pfälzischen Erbfolgekriege (1688) bis zum Weltkriege, die Ernte aus der Seeherrschaft immer die Hauptsache. Es hat die Anstrengungen seiner Verbündeten stets nur als Nebenoperationen betrachtet und ist dabei vortrefflich auf seine Kosten gekommen. Bei den Friedensschlüssen vertrat es grundsätzlich nur die eigenen Belange auf dem Meere, weil es als herrschende Seemacht im Laufe des Krieges stets weniger gelitten und weniger geopfert hatte als Freund und Feind, und daher am mächtigsten unter allen dastand. So ging es Holland und dem Deutschen Reich in den gemeinsam mit England geführten Krie-

gen gegen Frankreich, so Preußen im Siebenjährigen Kriege, so Spanien in den napoleonischen Kriegen. Wenn im Weltkriege England schlechter abschnitt als Frankreich, so lag dies nicht an falscher Strategie im Seekriege, sondern an der Selbstentwaffnung Deutschlands im Versailler Diktat, die Frankreich ganz von selbst mit Englands Hilfe zur europäischen Vormacht stempelte. Nicht Englands Strategie, sondern seine Politik hat in diesem entscheidenden Augenblicke versagt. Ein erfolgreich zu Lande und zur See durchgeführter Bündniskrieg großen Maßstabes bedeutet jedenfalls die größte Leistung der Kriegführung und damit der Strategie überhaupt. Mit dieser höchst schwierigen und verwickelten Kunst, die vor allem eine politische ist, haben ihre Meister Wilhelm von Oranien und Marlborough sich unvergänglichen Ruhm erworben.

Jeder Strategie ist letzten Endes die schwere Kunst, sich völlig in Absichten, Gedankengänge und Hilfsmittel des Gegners hineinzudenken, ja einzuleben und daraufhin die eigenen Entschlüsse zu fassen und durchzuführen, nach des Dichters Wort im Vorspiel des Faust:

Das Mögliche soll der Entschluß  
Beherrscht sogleich beim Schopfe fassen;  
Er will es dann nicht fahren lassen  
Und wirket weiter, weil er muß!

Nur wenigen ganz großen Geistern war diese seltene Fähigkeit angeboren. Aus der Nacht der Geschichte leuchten sie wie helle Sterne empor.

## b) Kriegsplan, Kriegsleitung und Operationsbefehl

Die im Kriege einzuschlagenden seestrategischen Maßnahmen werden zweckmäßig in einem schon im Frieden aufzustellenden Kriegsplan zusammengefaßt, der alle wahrscheinlichen Kriegslagen berücksichtigt und auch in großen Zügen das beabsichtigte strategische Verhalten enthalten muß, d. h. ob Offensive oder Defensive, ob die Hochseeschlacht anzustreben oder zu vermeiden, ob der Kampf um die Seeherrschaft oder gegen die Seeherrschaft



zu führen ist. Ferner muß dieser allgemeine Kriegsplan alles Notwendige über Einleitung des Kreuzerkrieges, Bereitstellen von Hilfsschiffen, über Nachschub, Ersatz usw., über Neubauten und Umbauten, über das Zusammenarbeiten mit dem Heere und mit den außerhalb der Marineleitung stehenden Reichsämtern, bei Bündniskriegen die Vereinbarung mit den beteiligten Stellen der verbündeten Regierungen enthalten. Der strategische Kriegsplan wird selbstverständlich sehr durch die mehr oder weniger bekannten Verhältnisse beim Gegner und dessen wahrscheinliche Absichten, durch die Verteilung seiner Streitkräfte und die geographische Lage seiner Stützpunkte und Kriegshäfen zur eigenen Küste beeinflusst. Er muß auch die wichtige Entscheidung enthalten, ob der Seekrieg selbstständig als solcher oder in Anlehnung oder Verbindung mit einer Unternehmung des Landkrieges in der Nähe der Küste geführt werden soll. Bekanntlich hat es in Deutschland gerade an dieser so notwendigen Zusammenarbeit zwischen Admiralstab und Generalstab vor dem Weltkriege sehr zu unserem Schaden gefehlt, während in England dieser Teil der Mobilmachungsarbeiten durch das eben vor dem Kriege in Kraft getretene „war book“ des „Naval War Staff“ weit besser geregelt war.

Eine Hauptbürgschaft des Erfolges im Kriege ist die einheitliche Leitung. Wie es eine Oberste Heeresleitung von jeher gegeben hat, so muß es gleichberechtigt mit ihr auch eine Oberste Seekriegsleitung geben, deren Befehlsbereich unbeschränkt sein muß, d. h. es müssen ihr die Seebefehlshaber wie die Landkommandos der Marine einschließlich der Verwaltung unterstellt sein. Daß eine solche, den ganzen Seekrieg fachmännisch und sachgemäß leitende und für alle mit dem Seekrieg zusammenhängenden Unternehmungen allein verantwortliche höchste Stelle auf deutscher Seite im Weltkriege fehlte, daß vielmehr die Leitung des Seekrieges zwischen mehreren gleichgestellten Behörden vollkommen zersplittert war, ist eine der Ursachen der Niederlage gewesen.

Es gibt oder gab wenigstens eine weitverbreitete Ansicht, daß die Politik zu schweigen hat, wenn die Kanonen reden. Blüchers bekannter Ausspruch über die „Diplomatiker“ hat viel dazu bei-

getragen. Aber wie die Politik als eines der wichtigsten Elemente der Seemacht zu betrachten ist, so erst recht die Kriegspolitik als ein oft ausschlaggebender Faktor der Strategie und ganz besonders der Seestrategie. Schon in den deutschen Einigungskriegen, die doch nur Zweikämpfe zwischen Landmächten waren, hat Bismarcks geschickte Politik hervorragend zum guten Gelingen mitgewirkt. Die großen Bündniskriege Englands sind in ganz ausgesprochenem Maße durch die bedeutenden Staatsmänner entschieden worden, die an der Spitze der Kriegspolitik ihres Landes standen. Sie alle wußten, was Seemacht war und was Seemacht leisten konnte und mußte. Sie verstanden eben die See. Nur wenn Kriegspolitik und Kriegsführung zu Wasser und zu Lande reibungslos und einheitlich geleitet werden, ist die Krönung des Ganzen, die Oekonomie des Krieges zu erreichen, die den Erfolg der Waffen politisch ausmünzt, und den Feind zum Frieden zwingt. Daß bei Beginn des Weltkrieges der leitende Staatsmann in Deutschland vom Meere und vom Seekriegswesen überhaupt nichts verstand und auf alle Maßnahmen des Seekrieges bis zu seinem viel zu späten Abgange einen unheilvollen Einfluß ausgeübt hat, ist Deutschlands Unglück geworden<sup>1</sup>. Das ändert aber nichts an der Forderung, daß über den obersten Heeres- und Seekriegsleitungen der Staatsmann als Leiter der Kriegspolitik, als der politische Lenker des ganzen Krieges stehen muß, eine Stellung, wie sie im Laufe der Geschichte Cromwell, Wilhelm von Oranien und die beiden Pitts vorbildlich ausgefüllt haben. In einer Obersten Staatskriegsleitung müssen alle militärischen und wirtschaftlichen Kräfte der Nation auf das eine große Ziel, auf den Sieg, zusammengefaßt und gerichtet werden. Freilich muß ein Mann an ihrer Spitze stehen, der Festigkeit des Charakters mit geschichtlicher Schulung, geniale Weite des Blickes mit Verständnis für alle Kriegslagen verbindet — denn „Männer machen die Geschichte“! Die geschichtliche Schulung, d. i. die seltene Fähigkeit, aus den Ereignissen der Vergangenheit Waffen für die Gegenwart zu schmieden, spielt hier eine große Rolle. Nur wer die Lehren der Geschichte richtig zu deuten weiß, wird den Charakter der Völker und Staaten, die sich bekämpfen,

<sup>1</sup> Vgl. Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn: „Das Fehlen einer obersten deutschen Seekriegsleitung im Weltkriege“. Marine-Rundschau, April 1921.

richtig zu beurteilen und die eigenen Maßnahmen danach einzurichten vermögen. „History makes men wise“, sagte Francis Bacon. Friedrich der Große und Bismarck sind leuchtende Beispiele dieser Wahrheit.

Der Kriegsplan soll die unerläßliche Grundlage bilden für eine möglichst günstige Einleitung des Krieges. Da er die Entscheidung enthält über das in einem kommenden Kriege zu befolgende Verhalten, muß er sich auch schon vor dem Kriege in Taten umsetzen, d. h. es müssen auf Grund der darin festgesetzten Entschlüsse die notwendigen Maßnahmen getroffen werden. Darunter ist für den Seekrieg vor allem der Aufmarsch und die Dislozierung der Seestreitkräfte im Frieden zu verstehen. Moltke hat einmal gesagt, daß ein bei Beginn des Krieges gemachter strategischer Fehler fast niemals wieder gutzumachen ist. Versammlung und zweckentsprechende Gliederung der Kräfte auf dem entscheidenden Kriegsschauplatze ist das erste Erfordernis für eine schnelle und erfolgreiche Einleitung des Kampfes, denn der Seekrieg beginnt zum Unterschiede vom Landkriege schon in der Stunde der Kriegserklärung, weil Kriegsschiffe sozusagen immer „mobil“ sind. Sie bedürfen keiner langen Vorbereitungen, um zu schlagen oder sollen es wenigstens nicht. Wenn sie Brennstoff eingenommen und einige überflüssige Dinge von Bord gegeben haben, sind sie kampfbereit. Das gilt für die ganze Flotte. Jedes Versäumnis in dieser Hinsicht rächt sich schwer. Als England nach 1772 im Kampfe mit seinen aufständischen nordamerikanischen Kolonien lag, hätte es sein ganzes Bestreben sein müssen, Frankreich vom Eingreifen in den Krieg abzuschrecken, indem es seine Flotte als Drohung im Kanal zusammenzog. Statt dessen waren die englischen Linienschiffe in der ganzen Welt zerstreut, als Frankreich 1778 den Krieg erklärte. Nur dem strategisch völlig falschen Verhalten der französischen Flotte ist damals die Rettung Englands vor drohender Invasion und schwerer Niederlage zuzuschreiben. Umgekehrt war bereits vor Beginn des Weltkrieges die gesamte englische Flotte mobilisiert und im Kanal eng versammelt, während die deutsche Hochseeflotte in Norwegen eine höchst überflüssige Uebungsreise machte!



Die strategischen Ueberlegungen, die dem Kriegsplan zugrunde liegen, müssen sich gewissermaßen zum unmittelbaren Gebrauch der Seebefehlshaber zu einem Operationsbefehl verdichten, den die Oberste Seekriegsleitung sogleich nach Kriegsausbruch bzw. für die im Auslande befindlichen Befehlshaber schon vorher, erläßt. Dieser Befehl muß die allgemeine strategische Aufgabe für den betreffenden Verband, die ihm zu unterstellenden Seestreitkräfte und die Ziele der ersten Unternehmungen des Seekrieges enthalten. „Krieg besteht aus großen Entwürfen und schnellen Entschlüssen“ hat Lord Fisher, der Erste Seelord der englischen Admiralität zu Beginn des Weltkrieges, sehr richtig gesagt<sup>1</sup>. Die großen Entwürfe soll der Kriegsplan enthalten, die schnellen Entschlüsse der Seebefehlshaber an Hand des Operationsbefehls ausführen. In England hat man im allgemeinen den Seebefehlshabern hierbei sehr freie Hand gelassen. Im Weltkriege soll es nach englischen Nachrichten allerdings in dieser Hinsicht oft gehapert haben. Nur durch volle Freiheit ihrer Entschlüsse haben Hawke und Rodney, Jervis und Nelson ihre unsterblichen Erfolge erzielt. Nelson durfte 1805 wagen, die ihm zugewiesene Blockadestellung vor Toulon eigenmächtig zu verlassen, um dem ihm entschlüpften Villeneuve nach Westindien zu folgen, ohne die Admiralität in London erst lange um Erlaubnis zu fragen. Der Sieg von Trafalgar krönte sein Wagnis und niemand sprach mehr von Eigenmächtigkeit! In der Admiralität saßen eben kriegserfahrene Seeleute, die den Seekrieg kannten. In Frankreich unter den Bourbonen und sogar unter Napoleon I., leider auch in Deutschland im Weltkriege, wurden die Operationen zur See meist vom Lande aus geleitet und damit schon der Keim zum Mißerfolge gelegt. Strategie vom grünen Tische aus, womöglich noch von Nichtseeleuten oder längst dem Frontdienst entwöhnten Halbseeleuten ausgeübt, bindet nur dem Führer an Bord die Hände und stärkt in seinem Stabe unweigerlich die „timide Partei“, wie Friedrich der Große sich treffend ausdrückt, weil sie das Verantwortungsgefühl schwächt; sie lähmt damit den Entschluß zur Tat. Die unglücklichen Seekriege Ludwigs XIV. können als warnendes Beispiel gelten. Nur der aus der augenblicklichen Lage sogleich in die

<sup>1</sup> Vgl. Filson Young, *With the Battle Cruisers*. London 1921. 36.

Tat umgesetzte Entschluß hat im Kriege Aussicht auf Erfolg. Die Lage richtig zu übersehen ist aber nur von der Kommandobrücke des Flaggschiffs aus möglich, erst recht in den Tagen der Kabel und der Funkentelegraphie, in denen sich die Nachrichten überstürzen und die Entschlüsse oft in kürzester Frist gefaßt werden müssen. Daher darf der Operationsbefehl niemals eine Anweisung zum Handeln, noch weniger eine Bindung enthalten, sondern er muß dem zur Tat berufenen und allein verantwortlichen Seebefehlshaber die volle Freiheit des Handelns gewähren.

## 5. Seetaktik

### a) Allgemeines

Die Taktik hat wie zu Lande so auch auf See der Strategie die Mittel zu liefern, die letztere braucht, um den Kriegszweck zu erreichen. Dieses Mittel ist das siegreiche Gefecht. Taktischer Sieg ist immer richtige Strategie. Mehr noch als im Landkriege verwischen sich auf See die Grenzen zwischen Taktik und Strategie. Im Flottenführer muß Taktiker und Strategie in einer Person vereinigt sein, was beim Feldherrn keineswegs immer erforderlich ist. Außerdem steht in der Seeschlacht der Führer auf seinem Flaggschiff im Brennpunkte des Kampfes, muß mitten im ohrenbetäubenden Lärm der Schlacht die schwerwiegendsten Entschlüsse, die zu Sieg oder Niederlage führen, oft im Laufe weniger Augenblicke fassen. Keine ruhige, sachliche Ueberlegung, keine Sichtung aller einlaufenden Meldungen im geschützten Unterstande oder außerhalb des Bereiches der feindlichen Waffen — „fern dem Brüllen der Schlacht“ — ist ihm vergönnt, ganz auf sich selbst gestellt steht er da. So erfordert eine Seeschlacht siegreich zu leiten fürwahr Männer von höchster Entschlußkraft mit Nerven von Stahl — nur wenige Helden der Seekriegsgeschichte haben diese höchste Anforderung an Kraft, Energie und Können, diese Verbindung von strategischer Einsicht mit taktischer Befähigung voll zu erfüllen vermocht. Auf sie blickt die Geschichte und das Volk, das sie hervorgebracht, mit Bewunderung und Dankbarkeit zurück. „En guerre les hommes ne sont rien, un homme est tout“. Dies bekannte Wort Napoleons gilt für den Seekrieg erst recht!

Seetaktik kann mit Clausewitz am kürzesten als die Anwendung der Waffen zum Zwecke des Gefechts bezeichnet werden. Die wichtigste Waffe des Seekrieges ist das Kriegsschiff, der Schauplatz des Gefechtes das Meer. Die Eigenart des Meeres als Kampfplatz, Wind und Wetter vor allem, üben naturgemäß einen außerordentlichen Einfluß auf die Taktik des Seekrieges aus. In der Seeschlacht gibt es weder Deckung gegen Sicht, noch Aufnahmestellungen, noch Reserven, noch geordneten Rückzug, wenn die Schlacht bis zum bitteren Ende durchgeschlagen wird. Nur zwischen Untergang oder Uebergabe kann in solchem Falle der geschlagene Führer wählen, kaum daß einige seiner versprengten Einheiten in regelloser Flucht oder unter dem Schutze der Nacht die heimischen Häfen noch zu erreichen vermögen. In der Hochseeschlacht als dem Höhepunkte alles seekriegsgeschichtlichen Geschehens zeigt sich der wahre Wert der Führung, des Personals und des Materials, der Ausbildung und Vorbereitung einer Flotte für den Krieg.

Die Seetaktik hat mit der Entwicklung des Kriegsschiffes und seiner Waffen im Laufe der Jahrtausende ständig gewechselt. Diese Entwicklung vom einfachen Ruderboot, dem „Riemenschiffe“, zur Galeere, dann zum Segelschiffe, schließlich zu dem durch mechanischen Motor getriebenen Kampfschiffe unserer Tage bezeichnet zugleich die großen Epochen der Seekriegsgeschichte. Die Seetaktik geht vom Einzelschiff aus, dessen Eigenart, Bauweise und Bewaffnung je nach dem Stande der technischen Entwicklung stets maßgebend bleibt für seine taktische Verwendung im Gefecht. Einzelschiffskämpfe bilden aber die Ausnahme. Der Seekrieg besteht vielmehr wesentlich aus Massenkämpfen von Kriegsschiffen, deren Leitung, Aufstellung, Anordnung und Bewegung in der Schlacht die Hauptaufgabe der Seetaktik bildet. Die besonders seit der Dampfschiffszeit einsetzende Differenzierung der Waffen zog auch eine Differenzierung der Kriegsschiffe nach sich, je nachdem für die verschiedenen Waffen bestimmte Schiffstypen bevorzugt wurden. Dies brachte auch eine besondere Verwendung von Verbänden solcher Schiffe in der Schlacht mit sich, deren taktischer Verlauf sich damit verwickelte. Aus der Geschwadertaktik kleinerer Verbände entstand die Flottentaktik zusammengesetzter gro-



ßer Verbände. Neben den Entscheidungen der Hochseeschlacht verlangten aber auch der Aufklärungs- und Nachrichtendienst der Schlachtflotte sowie die Anwendung der indirekten Mittel des Seekrieges (Blockade, Handelskrieg usw.) schon in der Segelschiffszeit leichtere Seestreitkräfte, die neben den eigentlichen Schlachtschiffen ein Sonderdasein führten. Auch heute fallen ihnen die gleichen Aufgaben im Kriege zu.

Von der Einfachheit und Einheitlichkeit der taktischen Anforderungen an das Kriegsschiff und damit auch an die Flotte in der Zeit der Riemenschiffe bis zu den verwickelten seetaktischen Verhältnissen der neuesten Zeit war ein langer Weg schiffbau- und waffentechnischer Entwicklung zurückzulegen. Trotzdem sind die Grundprinzipien der taktischen Verwendung von Kriegsschiffsverbänden in der Schlacht merkwürdig stabil geblieben. Verbandsordnungen („Formationen“), die das Altertum schon kannte, treten auch heute unter ganz anderen Verhältnissen noch auf. Es liegt dies ausschließlich daran, daß das Meer als der denkbar übersichtlichste und zugleich weiträumigste Kampfplatz immer dasselbe geblieben ist, während der feste Boden als Kampfgebiet des Landkrieges nicht nur höchst ungleich gestaltet ist, sondern auch der Veränderung durch den Menschen zum Zwecke des Gefechtes unterliegt und daher einen ganz anderen, oft bestimmenden Einfluß auf die Entwicklung der Landtaktik ausüben mußte.

Geht man vom Einzelschiffe als Einheit aus, so bildet seine Bewegungsfähigkeit die Grundlage aller taktischen Verwendung. Denn nur Bewegung erzeugt Taktik. Der Motor, ob Menschenkraft, Wind oder Maschine, steht in erster Linie. Da jedes Kriegsschiff, ob groß oder klein, ein Kampfschiff sein muß, um seinen Namen zu verdienen, so steht gleichberechtigt neben dem Motor die Bewaffnung, ihre Eigenart (ob Mensch oder Maschine), ihre Stärke, ihre Aufstellung, ihre Wirkung (ob Nah- oder Fernwaffe). Das Schiff als frei im Wasser bewegte Plattform seiner Waffen ist Grundlage aller Taktik. Zu den Trutzwaffen, die ihm seine Kampfkraft verleihen, treten neuerdings immer mehr die Schutzwaffen in den Vordergrund, bestimmt, die vernichtende Wirkung der feindlichen Trutzwaffen aufzuheben

oder abzuschwächen (Panzer, Zellschutz). Geschwindigkeit, Trutz- und Schutzwaffen sind die eigentlichen taktisch wichtigen und wertbaren Eigenschaften eines Kriegsschiffes. Zu ihnen treten noch diejenigen Eigenschaften, die ich die strategischen nennen möchte. Sie sind weniger wichtig für die Schlacht, um so wichtiger aber für die Kriegsführung; sie bestehen vor allem aus der Seefähigkeit an sich und aus der Fähigkeit, lange Zeit die hohe See halten zu können. Seefähigkeit außerhalb der Küstengewässer fordert eine gewisse Größe des Schiffes, Seeausdauer eine gute Bewohnbarkeit, vor allem aber die Fähigkeit, lange Strecken auf hoher See zurückzulegen ohne einen Hafen anlaufen zu müssen, und zwar bei jedem Wetter. Das Segelschiff steht daher in Seeausdauer dem Riemenschiffe wie dem Dampfschiffe weit voran.

Die taktischen Eigenschaften des Einzelschiffes sind auch maßgebend für die taktischen Leistungen eines Verbandes von Kriegsschiffen. Man unterscheidet schwächere Verbände (Divisionen und Geschwader bei Schiffen, Flottillen bei kleineren Fahrzeugen) und den Flottenverband, der sich aus Geschwadern und Flottillen zusammensetzt. Die Zahl der Einheiten für jeden Verband hat im Laufe der Geschichte sehr geschwankt und steht auch heute noch nicht fest. Jede Marine hat hierin ihre eigenen Gewohnheiten. Verbandstaktik ist die Gefechtsverwendung einer Anzahl von Kriegsschiffeinheiten, in bestimmter Ordnung und unter einheitlicher Leitung. Ohne gleichmäßige und gleichgerichtete Bewegung der Einheiten ist Verbandstaktik ausgeschlossen. Sonst entsteht ohne weiteres das Schiffsgemenge (*mêlée*): Schiff gegen Schiff. Die Leitung des Verbandes kann daher nur in einer bestimmten, streng innezuhaltenden Linie von Schiffen wirksam sein. Man nennt dies Linientaktik. Die Linie kann in einer Linie von Schiffen hintereinander, mit dem Führer an der Spitze („Kiellinie“) oder in einer Linie von Schiffen nebeneinander mit dem Führer an einem Flügel („Dwarlinie“) oder in einer Kombination dieser beiden Ordnungen bestehen, derart, daß der Hintermann in einem gewissen Winkel (Peilung) seitlich und zugleich achterlich (hinter) seinem Vordermann fährt. Je nachdem diese Verbandsordnung sich mehr der Kiellinie oder der Dwarlinie

nähert, ergibt sich eine steile oder flache „Staffel“. Schließlich können die Schiffe auch in Gruppen geordnet sein, als Keil zu dreien oder vierten, oder in halbmondförmig gekrümmter Linie (Dwarslinie mit vorgezogenen oder zurückgebogenen Flügeln). Je schwieriger eine Verbandsordnung innezuhalten ist, um so weniger ist sie für das Gefecht geeignet. Nur für den Marsch großer Verbände werden auch Doppel- oder Mehrfachkolonnen, aus Geschwaderkiellinien nebeneinander bestehend, gebildet. Als Gefechtsordnung der Flotten hat sich schon bald nach Beginn der Segelschiffszeit die aus Geschwaderkiellinien hintereinander bestehende lange Flottenkiellinie oder eine steile Staffel mit dem Flottenchef meist in der Mitte herausgebildet. Es hat Schwankungen gegeben, aber immer ist man wieder zu dieser einfachen und leichtbeweglichen Ordnung zurückgekehrt.

Auch die bestausgedachte taktische Ordnung versagt in der Hand des Führers, wenn sie nicht streng innegehalten wird. Jede Lücke in der Linie, jede Aus- oder Einbuchtung schwächt die Wirkung der eigenen Waffen und gibt einem geschickten Feinde Gelegenheit, diese Fehler auszunutzen. Alle Taktik als Verwendung der Waffen des Seekrieges zum Gefecht ist daher nicht nur abhängig von dem militärischen Genie des obersten Führers, sondern in demselben Maße von der taktischen Ausbildung und der „Fahrkunst“ seiner Unterführer und Schiffskommandanten. Wo diese fehlt, ist an einen Erfolg nicht zu denken, denn es kämpfen nicht Schiffe, sondern Menschen.

Ziel aller Taktik ist der Sieg. Im Kampfe der geleiteten Linien auf See ist er am schnellsten und sichersten zu erreichen durch Konzentration der Kraft auf einen Teil der feindlichen Linie. Daher ging zu allen Zeiten das Streben der großen Taktiker darauf aus, die feindliche Linie zu umfassen oder sie an einer Stelle zu durchbrechen und damit aufzulösen oder ihre Spitze einzudrücken oder die ganze Kraft gegen einen Teil derselben, meist Vorhut oder Nachhut, anzusetzen. Die großen Helden der Seekriegsgeschichte sind ohne Ausnahme Meister der Konzentrations-taktik gewesen.



b) Die Zeit der Riemenschiffe<sup>1</sup>

Im Altertum und im Mittelalter waren die Kriegsschiffe durchweg „Riemenschiffe“, d. h. das Schiff wurde durch lange Riemen (fälschlich oft „Ruder“ genannt) durch das Wasser getrieben. Diese Schiffe waren schlanke, offene oder gedeckte Holzschiffe von großer Beweglichkeit, aber geringer Seefähigkeit, daher nur bei gutem Wetter und in der Nähe der Küsten zu gebrauchen. Die Besatzung bestand aus Ruderknechten, die einzeln oder zu mehreren die Riemen bedienten, ferner aus schwer bewaffneten Kriegern, die von erhöhten Kastellen im Vor- und Hinterschiff den Feind mit Pfeilen und Speeren, mit Armbrust und Schwert, später auch mit starken Wurfmaschinen zu bekämpfen hatten. Außerdem besaßen alle Riemenschiffe vorn einen langen Sporn, oft aus Metall, um das feindliche Schiff zu „rammen“, d. h. in den Grund zu bohren. Die Taktik der Riemenschiffe war also Rammtaktik. Damit wurde das Schiff selbst zur Waffe, und bei dem unvermeidlichen Nahkampfe zum Kampfplatz. Die Gefechtsordnung mußte sich dem anpassen. Sie bestand in Dwarlinie oder Halbmondformation. Die feindlichen Flotten fuhren mit möglicher Fahrt senkrecht aufeinander los oder erwarteten in dieser Ordnung den feindlichen Angriff. Dabei brachen entweder die langen Riemen ab oder man suchte mit dem Sporn den Feind zu rammen. Auf jeden Fall kam es zum Nahkampfe, wobei die Tapferkeit und Ausbildung des Kriegers entschied. Auch das Umfahren der breiten feindlichen Linie, der „Periplus“, zum Angriff von der Flanke her wurde geübt — also Konzentrationstaktik auf den feindlichen Flügel — verlangte aber große seemännische Geschicklichkeit zur Durchführung, die selten vorhanden war. Die Römer erfanden im ersten Punischen Kriege die „Enterbrücke“, eine schwere Fallbrücke mit eisernem Haken, im Vorschiff aufgestellt, die man auf das feindliche Schiff niederfallen ließ, um den Legionären die Erstürmung desselben zu erleichtern. Mit dieser Neuerung erfochten die Römer ihre ersten Seesiege. Geniale Neuerungen im Seekriege haben mehrfach das Geschick der Seevölker gewendet. Diese Riemenschiffe besaßen mit-

<sup>1</sup> Die beste mir bekannte Darstellung des antiken Seekriegswesens nach dem neuesten Stande der Forschung ist in Köster, Das antike Seewesen, Berlin 1924, enthalten.

hin nur taktische Eigenschaften und nur Trutzwaffen (s. oben S. 68) Seeausdauer und Seefähigkeit mangelten ihnen völlig. Sie mußten sogar nachts auf den Strand gezogen werden, um der Besatzung Ruhe zu gönnen.

Wie in allen Epochen der Seekriegsgeschichte hatten auch im Altertum die Kriegsschiffe die Tendenz zu wachsen. Je größer das Schiff, um so mehr Kampfkraft kann auf ihm konzentriert werden. Aus dem Riemenschiff mit einer Reihe von Riemen entstand daher schon bald das mehrreihige Riemenschiff. Dieses schwierige Problem, die langen Riemen in mehreren Stockwerken übereinander in völlig gleichmäßigem Takt zu bedienen — nur dann ist höchste Geschwindigkeit zu erreichen —, haben die kleinasiatischen Griechen wahrscheinlich schon um 700 v. Chr. durch die geniale Erfindung des „Auslegers“ für die mittlere Riemenreihe gelöst, indem sie das Drucklager dieser mittleren Riemen in einen breiten, der Bordwand aufgelegten Auslegerbalken nach außerhalb verlegten (s. Köster a. a. O. 107 ff.). So entstanden die Zweireiher (Dieren), Dreireiher (Trieren) und Fünfreiher (Penteren), mit denen die meisten Kriege des Altertums ausgefochten worden sind. Agrippa, der Feldherr Octavians, bediente sich bei Actium (31 n. Chr.) mit Erfolg eines leichteren, einreihigen Kriegsschiffes, der sogenannten „Liburne“, die dann als Normalkriegsschiff der römischen Kaiserzeit eingeführt wurde. Diese Liburnen waren beweglicher und seefähiger als die schweren Penteren, auch führten sie größere Segel als jene. Zur Unterstützung der Fahrt bei günstigem Winde waren alle antiken Riemenschiffe mit einem Mast und einem Segel ausgerüstet, die aber im Gefecht niedergelegt wurden. In der Ptolemäerzeit hat es einzelne Riesenschiffe von acht bis zehn Ruderreihen übereinander gegeben, Schiffe von tausend Tons Wasserverdrängung<sup>1</sup>, achthundert Ruderknechten und zweihundert Schwerbewaffneten. Die Triere verdrängte dagegen nur hundertdreißig t im Durchschnitt und hatte zweihundert Mann an Bord. Als leichtes Aufklärungsschiff diente die Pentekontore, ein einreihiges Riemenschiff mit je fünf und zwanzig Riemen auf jeder

<sup>1</sup> Ton = t = Deplazementstonne zu 1000 kg, Gewichtsmaß für Schiffe, gibt das Gewicht des vom vollbeladenen Schiffe verdrängten Wassers; scharf zu unterscheiden von dem in der Handelsmarine üblichen Raummaß für Schiffe, der „Registertonne“ = 2,83 cbm.

Seite. Alle Riemenschiffe der Antike wurden durch ein oder zwei lange Riemen am Heck gesteuert, eine höchst unvollkommene Art der Steuerung, die bei jedem Sturm versagte. Daher konnten die Riemenschiffe, auch schon wegen der schnell erlahmenden Muskelkraft der Ruderknechte, nur in der guten Jahreszeit und auch dann nur bei gutem Wetter und auf verhältnismäßig kurze Seestrecken Verwendung finden, d. h. sie waren ganz an das sommerlich freundliche Mittelmeer gebunden. Jeder Sturm warf sie auf den Strand.

Auch im Mittelalter erhielt sich im Süden das Riemenschiff als Grundstock der Kriegsflotten; nur die Namen wechselten. Es waren meistens Einreihler im Gebrauch, „Galeeren“ genannt. Mit der Entwicklung der Waffentechnik wurden im fünfzehnten Jahrhundert die Schleudermaschinen durch Kanonen auf dem Vor- und Achterkastell ersetzt. Die Galeeren erreichten schließlich eine beträchtliche Größe, ohne dadurch an Seefähigkeit zu gewinnen; Philipp II. hat sogar mit mehreren Masten ausgerüstete große Galeeren bei seiner Armada (1588) im Englischen Kanal verwendet. Auch in den Küstenkriegen an der nordfranzösischen und flandrischen Küste sind Galeeren im Mittelalter vielfach aufgetreten. Wilhelm des Eroberers Ueberfahrt nach England (1066) erfolgte auf schwachbesegelten Riemenschiffen; noch Napoleon I. wollte die „Grande Armée“ 1805 auf Ruderbooten über den Kanal befördern. In der Ostsee hat es „Ruderkanonenboote“ in den Schären Schwedens und Finnlands und auch noch in der preußischen Marine bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts gegeben. Trotzdem waren mit der im sechzehnten Jahrhundert einsetzenden Entwicklung der Segelschiffahrt die Tage der Riemenschiffe vorüber. Seitdem haben sie keine Rolle im Seekriegswesen mehr gespielt. Die Schlacht bei Lepanto (1571) war die letzte weltgeschichtliche Tat der Riemenschiffe. In dieser Schlacht kämpften Galeeren von vierzig bis fünfundvierzig Meter Länge. Ueber diese schon recht beträchtliche Größe hinaus gingen noch die sogenannten Galeassen, die bis zu sechzig Meter lang waren, sechzig Geschütze, auch schwere, trugen und deren sechzehn Meter lange Riemen von je sieben bis acht Mann bedient werden mußten. Diese „Großkampfschiffe“ der Galeerenzeit verdrängten beinahe 1000 t,



obwohl sie ganz niedrig über Wasser lagen. Nur bei Lepanto sind sie als neueste Erzeugnisse der venezianischen Schiffbaukunst im Gefecht gewesen.

### c) Die Zeit der Segelschiffe

Das Segelschiff als Kriegsschiff ist durchaus ein Erzeugnis der stürmischen Gewässer des europäischen Nordens. Die Möglichkeit der Segelschiffahrt im großen war erst durch Erfindung eines mit dem Schiffe fest verbundenen drehbaren Steuerruders gegeben. Bis dahin war die Segelschiffahrt ebenso an die Küsten gebunden wie die Riemenschiffahrt. Diese Erfindung wurde um 1300 in Nord-europa gemacht. Hand in Hand damit gingen Erfindungen auf dem Gebiete der Nautik und der Kunst, seefeste Schiffskörper zu bauen. Zu Beginn der ozeanischen Segelschiffahrt im sechzehnten Jahrhundert waren Handelsschiff und Kriegsschiff noch eins. Jedes Schiff konnte zu beiden Zwecken verwendet werden und war mit einigen Geschützen — schon der Seeräuber wegen — ausgerüstet. Wer am Handel der Welt teilnehmen will, muß auch den Händeln gewachsen sein, die unweigerlich aus dem Handelsneid, der tiefsten Ursache fast aller Seekriege der Geschichte, hervorgehen.

Zuerst gingen die Engländer zum Bau von reinen Segelkriegsschiffen über. Diese hatten im Gegensatz zu den mit Geschützen nur vorn und achtern auf hohen Kastellen bestückten Handelsschiffen ihre Kanonen in der Breitseite, d. h. an beiden Schiffsseiten, aufgestellt, eine folgenreiche Neuerung. Bald schritt man dazu, die Geschütze nicht mehr ungeschützt auf Oberdeck aufzustellen, sondern in einer gedeckten „Batterie“ unter demselben, später in zwei, drei oder gar vier solchen Batterien über einander. Daher stammt die Bezeichnung „Zweidecker“, „Dreidecker“ usw. Der Bug und besonders das Heck waren stark in die Höhe gezogen — die Ueberbleibsel der alten Kastelle der Galeeren — und waren meist nur mit leichteren Geschützen bestückt. Mitte des achtzehnten Jahrhunderts führten die größten Dreidecker über hundert Geschütze vom schweren Achtundvierzigpfünder bis zum leichten Neunpfünder an Bord, so benannt nach dem Gewicht der runden Eisengeschosse. Die Geschütze waren meist glatte Vorderlader, die Kaliber (Durchmesser der „Seele“) gingen bis fünfund-

zwanzig Zentimeter herauf, die Munition bestand aus stark rauchendem Schwarzpulver, Feuergeschwindigkeit und Schußweite waren gering, ebenso die durch Taue und Schleifklötze bewirkte Richtfähigkeit, die auch durch die Enge der Geschützpforten in der Bordwand sehr beschränkt wurde. Die Schiffe selbst waren hochbordig, breit gebaut und schwer, sie verdrängten bis zu 2300 t, waren mit drei vollgetakelten Masten<sup>1</sup> versehen und lagen schlecht beim Winde<sup>2</sup>. Deshalb stellte sich bald das Bedürfnis heraus, auch leichtere und handlichere Schiffe zu bauen, die, schlanker gebaut und schwächer bestückt, besser segelten. So entstanden die Fregatten und Korvetten, als Nachrichtenschiffe, als „Augen der Flotte“ zum Aufklärungsdienst, als Kreuzer zum Handelskrieg trefflich geeignet. Noch kleinere Schiffe, auch alte Handelsschiffe, wurden besonders im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert als „Brander“ verwendet, die mit Pulver in Fässern gefüllt unter dem Schutze der Kampfschiffe im Nahkampfe an die feindlichen Schiffe heransegelten, sich an diesen mit Enterhaken und Draggen<sup>3</sup> anklammerten und von der Besatzung, ehe sie flüchtend im Boot das Schiff verließ, in Brand gesteckt wurden. Diese „Torpedoboote der Segelschiffszeit“ sind mehrfach zu starker Wirkung gekommen. Uebrigens wurden auch schon im Altertum brennende Fahrzeuge als Brander an die feindlichen Schiffe herangeführt, um sie in Flammen zu setzen.

Die Taktik zu Beginn der Segelschiffszeit war nicht viel mehr als eine Fortsetzung der Galeerenkämpfe. Im Nahkampfe suchte

<sup>1</sup> Ein „vollgetakelter“ Mast hat vier breite Raasegel übereinander.

<sup>2</sup> „Beim Winde segeln“ heißt einen Kurs steuern, der etwa sechs Strich von der Windrichtung abliegt. Die „Windrose“ des Kompasses ist in 32 „Striche“ zu  $11\frac{1}{4}^{\circ}$  geteilt, zusammen  $360^{\circ}$ . Wenn der Wind N (Nord) ist, so kann ein Schiff beim Winde nur ONO (Ostnordost) oder WNW (Westnordwest) steuern, je nachdem der Wind von links (Backbord) oder von rechts (Steuerbord) einkommt. Ein Segelschiff gewinnt Raum in der Windrichtung, also gegen den Wind, durch „Kreuzen“ (daher der Ausdruck „Kreuzer“), indem es in obigem Beispiel durch geeignete Segelmanöver und Ruderlegen von ONO- auf WNW-Kurs gebracht wird. Auf ONO-Kurs lag es über „Steuerbordbug“, auf WNW-Kurs liegt es nunmehr über Backbordbug. Das ganze Manöver wird „Wenden“ genannt. Wenn man, um auf den anderen Bug an den Wind zu kommen, durch „Abhalten“ erst vor den Wind und dann wieder durch „Anluven“ an den Wind geht, so nennt man dieses Manöver „halsen“. Es dauert länger als „wenden“, ist aber bei stürmischem Wetter und hohem Seegang vorzuziehen.

<sup>3</sup> Draggen sind mehrarmige Greifanker, die an langer Leine auf das feindliche Schiff geworfen werden, um das eigene daran festzuhalten.

sich jedes Schiff seinen Gegner, versuchte sich Bord an Bord mit ihm zu legen und ihn mit stürmender Hand zu nehmen. Ein wildes Schiffsgemenge war die Regel. Sehr bald schon zeigte es sich, daß diejenige Flotte im Vorteile war, die auf der Windseite (zu „luward“) vom Gegner stand, denn sie konnte jederzeit auf den auf der anderen Seite (in „Lee“) befindlichen Gegner durch „abhalten“ (d. h. vor den Wind gehen) zum Angriff übergehen. Sie konnte auch den Kampf nach Belieben verweigern, indem sie einfach weitersegelte. Es zeigte sich außerdem sehr bald, daß diejenige Flotte, die in einer gewissen Ordnung und nicht in regellosem Haufen segelte, die Vorteile der Luv- oder Windseite am besten beim Angriff auszunutzen vermochte. So entstand die geordnete Linie Schiff hinter Schiff auf gleichem Kurse, die Gefechtskiellinie, und alle zum Kampfe bestimmten größeren Schiffe wurden seitdem „Linien-schiffe“ genannt, d. h. fähig in der Linie zu segeln. Von der Mitte des siebzehnten Jahrhunderts bis zum Ende der Segelschiffszeit wurde nur noch in der möglichst eng — oft auf nur 150—200 Meter von Schiff zu Schiff — geschlossenen Linie gekämpft, deren gute Ordnung auf Vordermann schon den halben Sieg verbürgte.

Trafen sich die Gegner beim Winde segelnd auf gleichem oder ähnlichem Kurse, so entstand ein laufendes Gefecht, wobei die Luvflotte auf Pistolenschußweite an die Leeflotte heransegelte, um dann Schiff gegen Schiff durch Geschützkampf auf nächste Entfernung die Entscheidung zu suchen. Da die Leeflotte den Angriff meist unter verminderter Segelführung („unter gekürzten Segeln“) erwartete, so spielten sich die meisten Kämpfe dieser Zeit bei geringer Fahrt der Flotten ab. Das Manöver des Heransegelns der Luvflotte war schwierig, brachte oft nur einen Teil der Schiffe in die gewünschte Stellung, hinderte während des Angriffs auch die Ausnutzung der Breitseitgeschütze, also der Hauptarmierung, und verursachte durch das während dieser Zeit ungehemmte Feuer des Feindes u. U. gleich zu Anfang schwere Verluste. Trotzdem war das „Ran-an-den-Feind“ das einzige Mittel, zum Nahkampf und damit zur Entscheidung zu kommen. Die Engländer und Holländer haben stets den Sieg über die Gefahr gestellt und damit ihre Erfolge errungen. Ihre größten Führer haben sich auch mit



dem laufenden Gefecht nicht begnügt, sondern haben die feindliche Linie durchbrochen oder die Umfassung derselben von zwei Seiten („doublieren“), d. h. die Konzentration der Kraft auf einen Teil der feindlichen Linie angestrebt. Die Franzosen sind im Gegenteil fast durchweg bestrebt gewesen, die unleugbaren artilleristischen Vorteile der Leestellung in gut geordneter Linie auszunutzen. Das führte zu einer Abwehrtaktik, die zwar Vorteile im Gefecht, aber niemals die Entscheidung in der Schlacht bringen konnte.

Trafen sich die Gegner auf entgegengesetzten Kursen, so ergab sich ein „Passiergefecht“, das von der Luvflotte ebenfalls zum Durchbruch oder nach Vorbeisegeln der Linien aneinander zum Doublieren ausgenutzt werden konnte. Da hierbei für beide Flotten die Aussichten gleich waren, haben Engländer und Holländer das Passiergefecht meist vermieden und sich, wenn sie auf der Windseite standen, durch Wendung oder Schwenkung auf gleichen Kurs mit dem Feinde gelegt und das laufende Gefecht eingeleitet.

Die erfolgreiche Führung einer großen Segelflotte im Gefecht erforderte gute Uebung des Verbandes und ein hohes Maß von Entschlußkraft und seemännischem Geschick auf seiten des Führers. Nur ganz große Führer wie Blake, Monk, Ruyter und Nelson haben hier unter günstigen Umständen das Letzte, die Vernichtung des Feindes, erreicht. Als die Zahl der in der Linie kämpfenden Schiffe mit dem Anwachsen der Flotten im siebzehnten Jahrhundert sehr bald für eine einheitliche Leitung zu groß wurde, teilte man die Flotte meist in drei Geschwader (Vorhut, Mitte, Nachhut) und diese wieder in Gruppen (Divisionen) zu je drei bis sechs Schiffen. Bis zu hundert Schiffe haben zuzeiten in der Linie gestanden und zehn oder mehr Admirale mit dem Flottenchef meist in der Mitte der Linie sahen ihre Flagge in diesen mächtigen Kampfllotten stolz am Maste wehen.

Nelson war im Begriffe, die ganze bisherige Taktik der Segelschiffszeit aufzulösen, als er bei Trafalgar die feindliche Linie in einer Doppelkolonne an zwei Stellen quer durchbrach. Eine neue Taktik der Konzentration der Kraft war damit eingeleitet; aber Nelsons geniale Tat blieb der Abschluß, das Abendrot der Segel-

schiffstaktik, dieses glorreichsten Abschnittes der Seekriegsgeschichte, weil nach Trafalgar kein Kampf von Segelfloten im freien Wasser mehr stattgefunden hat.

In den Tagen der Galeeren und auch noch zu Beginn der Segelschiffszeit waren Schiffer und Soldat an Bord scharf getrennt und letzterer dünkte sich besser. Die Einführung der Linientaktik, die hohes seemännisches Können verlangte, verschmolz beide Berufsarten zum Seeoffizier, der Seemann und Krieger zugleich war. Gleichzeitig hob sich seine gesellschaftliche Stellung. Derselbe Vorgang wiederholte sich beim Unterpersonal: Schiffsknecht und Schütze wurden zum Kriegsschiffmatrosen, der sowohl Segel wie Geschütze zu bedienen wußte.

#### d) Die Zeit der Dampfschiffe

Das neunzehnte Jahrhundert brachte durch Einführung des Dampfes als Schiffsmotor und des Eisens als Baumaterial umstürzende Aenderungen sowohl im Kriegsschiffbau wie in der Seetaktik. Die allgemeine Einführung der Dampfmaschine um die Mitte des Jahrhunderts machte das Kriegsschiff, wie einst die Galeere, wieder unabhängig von dem launenhaftesten aller Motore, dem Winde. Die beinahe sprunghaften Fortschritte im Waffenwesen vergrößerten immer mehr die Gefechtsentfernungen, aus dem Nahkampf wurde gegen das Ende des Jahrhunderts das Ferngefecht. Gleichzeitig wurden zum ersten Male Schutzwaffen bei Kriegsschiffen entwickelt. Alle Taktik besteht, wie jeder Kampf, darin, tödliche Schläge auszuteilen, möglichst ohne solche zu empfangen. Diesem richtigen Grundsatz kam die moderne Technik durch die Erfindung des Panzers aus Eisen oder Stahl entgegen, an dem die feindlichen Geschosse wirkungslos abprallen oder zerschellen sollten. Zugleich war man darauf bedacht, die dem Dampfschiffe anfangs in hohem Maße fehlenden strategischen Eigenschaften der Kriegsschiffe, vor allem die Seeausdauer, zu steigern. Die ersten Dampfkriegsschiffe besaßen aus diesem Grunde noch eine hohe Takelage; ja, es gab Segellinienschiffe, die man auseinander geschnitten, verlängert und mit einer Dampfmaschine versehen hatte. Aber diese Zwitter zwischen Dampf- und Segel-

schiff befriedigten weder als Dampf- noch als Segelschiff. Daher ließ man die Takelage bald fallen und baute stärkere Maschinen und größere Kohlenbunker ein. So sehr man aber auch Maschinenkraft und Brennstoffvorrat bei den Kriegsschiffen aller Klassen vergrößert hat, in bezug auf Seeausdauer und auf die Notwendigkeit häufiger Reparaturen, Ueberholungen und Brennstoffergänzungen steht das Dampfschiff auch heute noch weit hinter dem Segelschiff zurück. Diese strategische Schwäche der modernen Kriegsschiffe zu beheben sind die in den letzten Jahren entwickelten Großdieselmotoren (Oelmotoren) berufen. Sie gewährleisten einen außerordentlich vergrößerten Aktionsradius und sind einfacher zu bedienen als die Turbinen-Anlagen, die sonst allgemein verwendet werden<sup>1</sup>.

Bestimmend für die taktische Verwendung der Dampfkriegsschiffe in der Schlacht wurde die schnelle Entwicklung der Trutzwaffen des Seekrieges, die mit der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzte. Anfangs, bis in die fünfziger Jahre, ähnelte das äußere Aussehen und die Bewaffnung der Kriegsschiffe aller Klassen, sowohl der Linienschiffe wie der Kreuzer, noch sehr den Schiffen der Segelschiffszeit. Es waren eigentlich Segelschiffe mit Hilfsmaschinen. Aber mit der Erfindung von Granaten, die dünne Eisenwände durchschlugen, wurde der Schutz der Schiffe, insbesondere der Linienschiffe, durch Panzer erforderlich, um so mehr als sich Durchschlagskraft und Schußweite der Geschütze schnell steigerten. Gleichzeitig wurden die Linienschiffe mit einem Sporn versehen und das Schiff damit selbst zur Waffe gemacht. Bald schon begann der bis zum heutigen Tage nicht entschiedene Kampf zwischen Geschütz und Panzer, d. h. zwischen Trutz- und Schutzwaffen, dem sich sehr bald der Kampf zwischen diesen beiden taktischen und den strategischen Eigenschaften des Kriegsschiffes zugesellte. So wurde jedes Schiff zu einem Kompromiß zwischen die-

<sup>1</sup> Die älteren Dampf-Kriegsschiffe hatten durchweg Kolbenmaschinen, wie heute noch viele Handelsschiffe. Nach der Jahrhundertwende — in England zuerst — wurden die ersten Turbinenschiffe gebaut, wobei der Dampf nicht mehr in einen Zylinder, sondern direkt auf eine drehbare, mit der Schraube verbundene Welle geleitet wird. Das erste deutsche Turbinenkriegsschiff war der 1905 unter dem Kommando des Verfassers in Dienst gestellte Kleine Kreuzer „Lübeck“ von 3250 t Wasserverdrängung.



sen sich widerstreitenden Anforderungen, und das Ergebnis war eine stetig wachsende Vergrößerung der Schiffe, die noch dadurch beschleunigt wurde, daß auch an die Geschwindigkeit der Schiffe, sowohl an die Höchstgeschwindigkeit für das Gefecht, wie an die Dauergeschwindigkeit auf hoher See, aus taktischen wie strategischen Gründen immer größere Anforderungen gestellt wurden. Das schnellere Schiff hatte im Einzelkampfe denselben Vorteil über den Gegner wie die schnellere Flotte im Geschwaderkampfe: sie konnten den Kampf annehmen oder verweigern und im Gefecht selbst den langsameren Feind ausmanövrieren. Damit wird die Geschwindigkeit zur taktischen Waffe und stellt sich ebenbürtig neben die Schutz- und Trutz Waffen des in der Linie kämpfenden Schlachtschiffes. Neue Waffen erschienen zudem auf dem Meere: in den achtziger Jahren der Torpedo als tödliches, sich selbst steuerndes Unterwassergeschoß mit hoher Sprengstoffladung, im Weltkrieg das U-Boot und das Flugzeug als Bombenwerfer. Neue Schutzmittel mußten gegen diese neuen Waffen erfunden und entwickelt werden. Gegen die von schnellen Booten besonders nachts an die Kampfschiffe herangetragenen Torpedos sollten leichte, schnellfeuernde Geschütze, elektrische Scheinwerfer und eine sorgfältige Unterwassereinteilung des Schiffes durch Panzerschotten, Zellen und wasserdichte Abteilungen helfen; gegen die Flugzeuge die Flugzeugabwehrkanonen (die sog. „Flak“) und ein Bombenschutz der lebenswichtigen Teile. Alles dieses wirkte wieder auf Vergrößerung der Schiffe, nichts aber so sehr wie die ungeheure Steigerung der Geschosswirkung aus schweren Geschützen, die zu Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts einsetzte. Aus den glatten, kurzen, massigen Vorderladern der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts wurden immer längere, schwerere, mächtigere gezogene Hinterladerrohre, die schließlich Gewichte von 80—100 tons (zu 1000 Kilo) erreichten, deren schwere Panzersprenggranaten noch auf 10—15 Kilometer Entfernung Nickelstahlplatten von über 300 Millimeter Stärke durchschlugen und durch ihre mächtige Sprengladung und Durchschlagskraft u. U. mit einem Treffer ein großes Linienschiff außer Gefecht setzen oder gar versenken konnten. Diese Riesengeschütze wurden in schwergewaperten drehbaren Türmen zu je zwei, drei, sogar

vier Geschützen meist in der Mittelschiffslinie der Linienschiffe aufgestellt. Bis zum russisch-japanischen Kriege trug jedes derselben zwei, seitdem vier bis sechs schwere Türme, eine früher nie geahnte Erhöhung der Kampfkraft eines Einzelschiffes. Dazu war die Feuergeschwindigkeit dieser gewaltigen Rohre durch maschinelle Einrichtungen so gesteigert worden, daß sie bis zu zwei Schuß in der Minute feuern, den Feind also mit einem wahren Hagel von Riesengeschossen förmlich überschütten konnten. Zu dieser „schweren“ Artillerie, die Kaliber von 24—40,6 Zentimeter umfaßte, trat noch auf jedem Kampfschiffe als Hilfswaffe eine zahlreiche „Mittelartillerie“, aus zehn bis sechzehn Geschützen von durchschnittlich 14—17 Zentimeter Kaliber bestehend, die hauptsächlich für die Torpedobootabwehr und für den Kampf auf mittlere Gefechtsentfernungen bestimmt waren. Auch diese hatten sich nach und nach immer mehr vergrößert. Im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts betragen sie noch wenige hundert Meter, Mitte desselben etwa 1000, im Weltkriege begann der Kampf auf 18 000—20 000 Meter und „mittlere“ Entfernungen waren solche von 8000—10 000 Meter. Diese gegen früher unerhörten Gefechtsentfernungen, die sich an der Grenze der Sichtweite bewegen, waren schon dadurch notwendig geworden, daß der Torpedo, dessen Laufstrecke anfangs kaum 300—400 Meter betragen hatte, nunmehr eine solche von 10 000 Meter und mehr besaß. Nicht viel anders war es mit der Geschwindigkeit<sup>1</sup> bestellt. Die ersten Panzerschiffe mit hoher Takelage und einer langen Batterie von 10 bis 20 Granatkanonen liefen zehn, in seltenen Ausnahmen vierzehn Seemeilen (zu 1852 Meter) in der Stunde; im russisch-japanischen Seekriege betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit der neueren Linienschiffe schon 18 Seemeilen, im Weltkriege die der „Großkampfschiffe“ 23 Seemeilen, bei den schnellsten Kampfschiffen, den „Schlachtkreuzern“, sogar 28 Seemeilen

<sup>1</sup> Auf die technischen Einzelheiten der Maschinenanlagen neuzeitlicher Kriegsschiffe kann hier nicht näher eingegangen werden. Es genüge die Feststellung, daß alle neueren Schiffe etwa seit 1908/9 statt der früheren Kolbenmaschinen Turbinenanlagen besitzen, die durch hochgespannten Dampf aus Wasserrohrkesseln unmittelbar getrieben werden. Durchweg wird jetzt statt Kohlen die bequemere und ergiebigere Oelfeuerung für die Kessel benutzt. Alle neueren Schiffe sind Mehrschraubenschiffe und besitzen zwei oder drei nebeneinander angeordnete Maschinenanlagen.

und mehr. Allen diesen ungeheuren Steigerungen der Gefechtskraft und der Geschwindigkeit entsprach die stete Vergrößerung der Wasserverdrängung. Die Linienschiffe um die Jahrhundertmitte verdrängten etwa 4000—5000 t, also schon doppelt so viel als die größten Segellinienschiffe der napoleonischen Zeit; im russisch-japanischen Kriege war ihre Größe vollbeladen auf 15 000 t und mehr, im Weltkriege auf etwa 30 000 t angeschwollen, heute ist sie auf rund 40 000—45 000 t, ihre Geschwindigkeit auf 30 Seemeilen und mehr zu bemessen. Gleichzeitig hat sich die Bestückung verstärkt. Im Weltkriege schwankte das Kaliber der schweren Artillerie bei den Großkampfschiffen zwischen 28 cm und 38 cm; heute (1940) tragen die Schiffe dieser Klassen z. T. bis zu neun 40,6 cm-Rohre, im Durchschnitt allerdings immer noch 35,5 und 38 cm-Geschütze. Dazu tritt eine Mittelartillerie von meist acht bis zwölf 15 cm-Geschützen und eine sehr starke Flugabwehr-Artillerie von 4 cm- bis 13,5 cm-Rohren und vielen kleineren Maschinenwaffen. Gefechtsbetrieb und Feuerleitung wird dadurch immer schwieriger. Die Bedrohung besonders der großen Schiffe durch Bombentreffer hat auch dazu geführt, diesen einen verstärkten Horizontalschutz durch doppelte starke Panzerdecks einzubauen.

Hand in Hand mit der Vergrößerung der Kampfschiffe ging auch diejenige der leichten Seestreitkräfte, die als „Augen der Flotte“ weit vorgeschoben, den Feind sichten und melden oder das marschierende Gros gegen Torpedoboots- und U-Bootsangriffe sichern oder in der Schlacht die Torpedoboote zum Angriffe führen oder auch Kreuzerkrieg führen sollten. So verschiedenartig diese Aufgaben sind, sie verlangen alle Geschwindigkeit und Seefähigkeit, Kampfkraft erst in zweiter Linie. Aus der Dampfregatte oder Dampfkorvette von höchstens 1000 t in der Jahrhundertmitte ist der geschützte „Kleine oder Leichte Kreuzer“ unserer Tage geworden, ein Schiff von 6000 bis 10 000 t Wasserverdrängung, von hoher Geschwindigkeit, mit mittlerer Artillerie bis 15 Zentimeter Kaliber bestückt und durch eine leichte Seitenpanzerung und ein gewölbtes Panzerdeck etwa in Höhe der Wasserlinie (das übrigens alle Kampfschiffe besitzen) geschützt. Frankreich begann zuerst auch die leichten Schiffe mit einem dünnen Seitenpanzer zu versehen, alle anderen Seemächte mußten folgen.



So entstand der „Panzerkreuzer“, ein schnelles Schiff mit einigen schweren und zehn bis zwölf mittleren Geschützen<sup>1</sup>, aber zu schwach, um in der Linie mitzukämpfen und zu groß, um als eigentliches Aufklärungsschiff zu dienen. Ihre Zeit ist heute vorüber. Aus ihnen entwickelte sich seit 1905, sie weit überholend an Kampfkraft und Geschwindigkeit, der „Schlachtkreuzer“, der aber eigentlich nichts weiter ist als ein sehr schnelles Linienschiff von gleicher Größe wie dieses, nur mit etwas schwächerer Panzerung. Durch die Konferenz von Washington (1922) wurde die Größe der Kreuzer auf 10000 t, ihre Bestückung auf 20,3 cm-Geschütze beschränkt. Es entstanden dadurch bei allen Seemächten die sog. „Washington-Kreuzer“, schwach geschützte, sehr schnelle Panzerkreuzer. Ihr Wert ist umstritten; er muß sich im Ernstfalle noch bewähren. Zwischen den Großkampfschiffen und den „Schweren“ Washington-Kreuzern stehen die nur in der deutschen Flotte vorhandenen „Panzerschiffe“ von 10000 t, von den Engländern spöttisch „pocket battle ships“ genannt, Es sind schnelle Schiffe von 26 Seemeilen Geschwindigkeit, genügend geschützt, mit je sechs 28 cm-Geschützen bestückt und von Oelmotoren getrieben, die ihnen einen außerordentlichen Fahrbereich von über 10000 Seemeilen geben. Sie sind jedem Panzerkreuzer artilleristisch weit überlegen, wie das Gefecht von „Admiral Graf Spee“ mit einem solchen im Dezember 1939 bewiesen hat, und haben sich als ideale Handelsstörer im deutsch-englischen Kriege von 1939 voll bewährt.

Die neue Waffe des Torpedos verlangte auch einen besonderen Schiffstyp. Das tödliche Geschöß sollte möglichst ungesehen des Nachts an sein Opfer, das Linienschiff, herangebracht werden. Dazu bedurfte es kleiner, sehr schneller, handlicher Fahrzeuge, die mit höchster Fahrt den Angriff machen und wieder verschwinden, der „Torpedoboote“. Anfangs waren es in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts kleine Fahrzeuge von kaum 100 t, nach und nach wuchs auch diese Schiffsgattung zu ansehnlicher Größe heran. Heute sind es sogenannte „Zerstörer“ von 1500—2000 t und 38—40 Seemeilen Geschwindigkeit, mit einem halben Dutzend

<sup>1</sup> Man rechnet die „schwere“ Artillerie von 23 cm aufwärts, die „mittlere“ von 12 cm bis 23 cm, die „leichte“ unter 12 cm Kaliber.

Torpedoausstoßrohren und mehreren Geschützen mittleren Kalibers. Ihr Wirkungsbereich hat sich durch die oben erwähnte Steigerung der Torpedoschußweite ebenfalls stark erweitert, und sie binden sich mit ihren Angriffen nicht mehr an die Nacht. Die Handhabung dieser Boote im Gefecht bei Tag und Nacht, wie die Bedienung der sehr empfindlichen Torpedos erfordern ein vorzüglich ausgebildetes Personal. Die größten dieser Boote werden auch „Flottillenführer“ genannt, weil Torpedoboote tatsächlich meist in Flottillen von 4—6 Booten zusammengefaßt sind. Auch die eigentlichen Kampfschiffe, schwere wie leichte, wurden bald mit Torpedoausstoßrohren unter und über der Wasserlinie an Bug, Heck und Breitseite ausgerüstet. Zur Wirkung ist aber der Schiffstorpedo kaum noch gekommen.

Die neueste und in Bedienung wie Verwendung weitaus schwierigste Waffe des Seekrieges ist das Unterseeboot. Von der französischen Marine zuerst erprobt, ist es kurz vor dem Weltkriege, vor allem auf deutscher Seite, zu einer kriegsbrauchbaren Waffe soweit entwickelt worden, daß es auf hoher See und fern von der Heimat Verwendung finden konnte. Die Voraussetzung dafür war die Ausrüstung der U-Boote mit brauchbaren Oelmaschinen für die Ueberwasserfahrt (Dieselmotoren) und mit einem leistungsfähigen Kreiselkompaß<sup>1</sup>. Für die taktische Verwendung in der Schlacht ist bisher die Geschwindigkeit des U-Bootes über wie unter Wasser noch zu gering, dafür hat es sich im Weltkriege wie im deutsch-englischen Kriege als hervorragender Handelszerstörer erwiesen. Seine Kampfkraft ist gering, es ist sehr verletzlich und kann nur ungesehen durch Ueberraschung Erfolge erzielen, aber seine strategischen Eigenschaften sind durch die sehr sparsamen Oelmaschinen gut und noch entwicklungsfähig. Die Größe der U-Boote schwankt zwischen 250 t und 2000 t, als Bewaffnung tragen die neuesten Boote bis zu 10 Torpedorohren für

<sup>1</sup> Das U-Boot muß für die Ueberwasserfahrt eine Maschine haben, die sofort gefahrlos abgestellt werden kann, sobald der Befehl zum Tauchen erfolgt. Das ist bei Dampfmaschinen mit Kesseln ausgeschlossen. Unter Wasser fährt es mit elektrischen Motoren. Es muß außerdem einen Kompaß besitzen, der frei vom Schiffs- und Erdmagnetismus stets die richtige Nordrichtung anzeigt, wenn es unter Wasser fährt. Dies ist durch die geniale Erfindung des Kreiselkompasses (Gyroskop) durch Anschütz erreicht. Näheres in der grundlegenden Monographie von Admiral Bauer „Das Unterseeboot“, Berlin 1931.

53 cm-Torpedos und ein leichtes Geschütz. Je kleiner das Boot, umso geringer die Tauchzeit — ein taktischer Vorteil. Die größten Boote von 2000 t und mehr werden U-Kreuzer genannt.

Schließlich ist noch die Luftwaffe zu erwähnen, die ebenso wie das U-Boot ihre Feuertaufe im Weltkriege erhalten hat. Luftschiff wie Seeflugzeug haben der Flotte die wertvollste Hilfe als „Augen“ im Aufklärungsdienst geleistet, das Luftschiff ist auch als Bombenwerfer für selbständige Unternehmungen gegen Landziele geeignet, beide sind aber sehr abhängig vom Wetter, die Seeflugzeuge waren außerdem noch recht kurzatmig. Dies änderte sich, da die Reichweiten aller Flugzeugtypen sich von Jahr zu Jahr vergrößern. Die Geschwindigkeit ist in den letzten Jahren außerordentlich gesteigert worden (bis 700 km pro Stunde und mehr). Die Seeflugzeuge haben Schwimmer, um auf dem Wasser niederzugehen zu können, die Radflugzeuge versacken im Wasser. Im deutsch-englischen Kriege von 1939 haben die von der deutschen und norwegischen Küste startenden deutschen See- und Radflugzeuge bewiesen, daß sie bis weit über die Shetland-Inseln aufklären können und daß ihre Bomber ganze wohlgeschützte Geleitzüge zersprengen und Handels- und Kriegsschiffe aller Größen zielsicher versenken können. Sie sind damit als aktive und wertvolle Waffen im Handelskriege neben Kreuzer, Zerstörer und U-Boote getreten. Eine besondere Art der Verwendung der Flugzeuge erfolgt von großen Flugzeugträgern, Schiffen von z. T. über 20000 t Verdrängung, die 50 bis 70 Radflugzeuge aller Klassen (Aufklärer-, Jagd-, Bomben- und Torpedoflugzeuge) an Bord haben und mit der Schlachtflotte operieren sollen. Sie sind sehr verletzlich, ihr Kriegswert ist noch umstritten. Der neueste, erst nach dem Weltkrieg entwickelte Typ ist das Torpedoflugzeug, ein schwerer Bomber, der an Stelle der Bombenlast einen Torpedo trägt. Letzterer kann aber nur aus geringer Höhe über Wasser ausgestoßen werden. Damit kommt das Flugzeug in das wirksamste Feuer der feindlichen Flugzeugabwehrgeschütze (Flak). Trotzdem hat das Torpedoflugzeug im deutsch-englischen Kriege schon beachtliche Erfolge, auch gegen Großkampfschiffe, errungen und sich damit als eine gefährliche Waffe gegen Ueberwasserschiffe erwiesen.



Zu den Waffen des Seekrieges gehören auch die Hilfsschiffe, die im Seekriege notwendig gebraucht werden, auch wenn sie keinen oder nur geringen Kampfwert besitzen und daher selten richtig gewertet werden. Es ist zu unterscheiden zwischen „Hilfskriegsschiffen“, die unter militärischem Kommando die Kriegsflagge führen, und „Hilfsbeischiffen“ unter Handelsflagge. Erstere sind geeignete Handelsschiffe, die für einen Sonderzweck, wie Hilfskreuzer, Minenleger, Sperrbrecher, Minensucher, Vorpostenboot, Geleitschiff u. dgl. hergerichtet, ausgerüstet und bestückt werden, letztere sind Handelsschiffe, die für Nachschub und Versorgung der Seestreitkräfte mit Brennstoff, Munition usw. oder als Truppentransporter, als Lazarettschiffe, als Werkstattschiffe im Dienste der Flotte Verwendung finden und den „Troß“ bilden. Schon im Altertum gab es Hilfsschiffe für Nachschub und Truppentransport, in der Segelschiffzeit übernahmen die Linienschiffe vielfach, doch keineswegs ausschließlich, ihren Dienst, im Weltkriege haben Hilfsschiffe eine außerordentliche Rolle gespielt. Die halbe Tonnage der ungeheuren englischen Handelsflotte stand im Dienst der Regierung, auf deutscher Seite haben die Hilfsschiffe als Truppentransporter<sup>1</sup> und im Dienst an den Minensperren in Ost- und Nordsee Vorzügliches geleistet. Eine Flotte ohne ausreichenden Troß ist unter den heutigen Verhältnissen undenkbar.

### e) Die Flottentaktik der Dampfschiffszeit

Wie hat sich nun die taktische Verwendung der heutigen Kriegsschiffen in der Schlacht gestaltet?

So schnell die technische Entwicklung im neunzehnten Jahrhundert auch fortschritt, zu einer taktischen Erprobung der vielen grundstürzenden Neuerungen nach dem Uebergang vom Segelschiff zum Dampfschiff hat sich jahrzehntelang nur wenig Gelegenheit geboten. Alle Seekriege des neunzehnten Jahrhunderts

<sup>1</sup> Vgl. Vizeadmiral Rösing: „Militärische Seetransporte im Weltkriege“. Marine-Rundschau, 1923. II u. III, sowie Admiral z. V. Prentzel „Deutsche Handelsschiffe und ihre Besatzungen im Weltkriege“, Marine-Rundschau 1939, III.

waren Nebenkriege, der einzige größere, der Nordamerikanische Sezessionskrieg, war ein Küstenkrieg und brachte wohl technische Anregungen aller Art, aber keine taktischen Lehren. Im Oesterreichisch-italienischen Kriege von 1866 erprobte Tegetthoff, der Sieger von Lissa, die von ihm erfundene Rammtaktik in einer Gruppenformation. Der Zufallserfolg, den er errang, verwirrte alle Köpfe. Jede Marine erprobte ihre eigenen Rammformationen. Es schien, als seien alle Lehren und Erfahrungen der Vergangenheit umgestoßen. Ein Zustand völliger taktischer Anarchie war eingerissen. Da wurde zuerst in Deutschland im Beginn der neunziger Jahre auf Anregung des damaligen Kapitäns z. S. Tirpitz, und kurz darauf auch in England der scheinbar abgerissene Faden einer gesunden Taktik wieder aufgenommen. Man kam durch lange und sorgfältig durchgeführte Uebungen größerer Verbände übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß alle verwickelten Keil- und Gruppenformationen für das Gefecht grundsätzlich zu verwerfen seien, daß vielmehr die einfache, leicht bewegliche und leicht innezuhaltende Kiellinie, die Hauptverbandsordnung der Segelschiffszeit, auch die einzig mögliche Gefechtsordnung einer neuzeitlichen Flotte sei. Die Hauptgefechtskraft der heutigen Turmschiffe liegt wie bei den Segellinienschiffen in der Breitseite, nach der alle Türme gleichmäßig feuern können. Nur die Kiellinie bringt das Breitseitefeuer eines Verbandes zur vollen Wirkung, nur eine in dieser Gefechtsordnung geschlossen fahrende Flotte erreicht auf kleinstem Raume die Zusammenfassung ihrer gesamten Kampfkraft. Einige erhebliche Unterschiede zeigten sich indessen bald gegenüber den Verhältnissen der Segelschiffszeit. Die Durchbruchtaktik, mit der Rodney, Howe und Nelson gegen Ende dieser Zeit ihre größten Siege erfochten, das wütende Sich-auf-den-Feind-Stürzen, würde heute den Angreifer in eine so ungünstige artilleristische und taktische Lage bringen, daß seine Schiffe weit größeren Verlusten ausgesetzt worden wären als die des Gegners. Auch konnte bei der ungeheuren Wirkung der heutigen Waffen (Panzersprenggranate, Torpedo) der Kampf zweier Kiellinien überhaupt nicht mehr ein Nahkampf sein, er mußte vielmehr auf größte Gefechtsentfernungen an der Grenze der Sichtweite ausgefochten werden.

Jede Taktik erstrebt — wie schon oben ausgeführt — Zusammenfassung der ganzen Kampfkraft auf einen Teil der feindlichen Streitmacht, um diesen zu vernichten und den Feind dadurch niederzuringen. Hierzu befähigt unter sonst gleichen Verhältnissen ein Geschwindigkeitsüberschuß der eigenen über die feindliche Linie. Die Geschwindigkeit einer Linie richtet sich stets nach dem langsamsten Schiff; hieraus erhellt ohne weiteres der hohe Wert einer möglichst großen gleichmäßigen Geschwindigkeit eines Verbandes; jeder Geschwindigkeitsüberschuß eines Schiffes über ein anderes kann aber nur auf Kosten der Schutz- oder der Trutzwaffen des ersteren erkaufte werden. So waren die schnelleren englischen Großkampfschiffe gegenüber den deutschen im Weltkriege durchweg schwächer gepanzert. (Näheres vgl. Kap. XI.)

Aus dem Passiergefecht (s. oben unter 5c.) entsteht nach Vorbeilaufen der Linien aneinander ein Kreisgefecht, indem beide Gegner aufeinander zu schwenken. Die schnellere Linie hat nun den Vorteil, daß sie die Schlußschiffe des Feindes überholen und diese mit Uebermacht auf dem äußeren Kreisbogen unter günstigen artilleristischen Verhältnissen anpacken kann. Sichten sich aber beide Gegner auf ungefähr gleichen Kursen, so bietet das laufende Gefecht dem schnelleren Verbände noch größere taktische Vorteile. Er kann sich nämlich an der feindlichen Spitze vorbeiziehen und sich durch Schwenkung quer vor dieselbe schieben, sie damit „enfilierend“<sup>1</sup>. Die Engländer nennen dieses Manöver sehr treffend *crossing the T*, den Strich über das lateinische T ziehen. Eben für dieses schlachtentscheidende, zum erstenmal bei Tsushima (1905) erprobte Manöver hatten die Engländer ihre schnellen Linienschiffe, die „Schlachtkreuzer“, seit 1906 entwickelt. Sie sollten an der Spitze der langen Flottenkiellinie den „fast wing“, den schnellen Flügel, bilden, bestimmt, die feindliche Linie zu überholen und ihre Spitze einzudrücken. Dieser artilleristisch höchst ungünstigen Lage kann sich die langsamere Flotte nur durch Schwenkung der Spitze vom Feinde ab entziehen. Sie kommt dadurch aber in den inneren Bogen der halbgekrümmten feindlichen

<sup>1</sup> „Enfilieren“ heißt, ein feindliches Schiff oder einen Verband von vorn oder achtern (hinten), d. h. in der Längsrichtung mit Geschützfeuer bestreichen.



Linie und wird von drei Seiten mit Feuer überschüttet; sie sitzt mit einem Worte im Kessel, aus dem es kaum ein Entrinnen gibt. Dies war Rojestvenskys Schicksal bei Tsushima 1905; Admiral Scheer entzog sich dieser gefährlichen Lage in der Skagerrakschlacht durch einen kühnen Schlachtkreuzer- und Torpedobootsangriff und eine Gefechtswendung um  $180^\circ$  — ein sehr gewagtes Manöver, das mitten im heißesten Kampfe nur einer vorzüglich eingefahrenen Flotte gelingen kann.

Eben darauf kommt es im heutigen Seekriege vor allem an: auf eine Ausbildung und Schulung, von der frühere Zeiten keinen Begriff hatten. Ein beinahe noch größeres Wunderwerk, als es jedes neuzeitliche Kriegsschiff vom U-Boot bis zum Großkampfschiff in technischer Hinsicht schon darstellt, ist das feine Räderwerk der Ausbildung einer zahlreichen Besatzung (auf Linienschiffen weit über tausend Mann) an all den zahllosen Geschützen, Maschinen, elektrischen und hydraulischen Apparaten usw., deren tadelloses Zusammenarbeiten in der Schlacht — auch unter Ausfällen aller Art — Vorbedingung für den taktischen Erfolg des Ganzen ist. Denn nicht Verbände kämpfen, — diese werden nur geführt — sondern Schiffe, und auf diesen die Menschen, die sie bedienen. Hierzu tritt noch als weitere Forderung von mindestens gleicher Wichtigkeit und Schwierigkeit die Schulung einer großen Flotte in taktischen Bewegungen bei höchster Fahrt, in Wirklichkeit eine Kunst. Durch die Fahrkunst der Unterführer und Kommandanten für das Gefecht, von denen kein einziger versagen darf im nervenerschütternden Toben der Schlacht, soll der Sieg an die Flagge geknüpft werden. Daß in der Skagerrakschlacht die deutsche Flotte sich gegen eine fast doppelte Uebermacht erfolgreich behaupten konnte, ist in hohem Maße ihrer überlegenen Fahrkunst zu verdanken.

Zur Fahrkunst hinzu tritt in gleicher Wichtigkeit die Manövriekunst. Sie liegt in der Hand des Führers. Wenn Taktik in der Hauptsache die Aufgabe umfaßt, alle Möglichkeiten auszunutzen, um den Feind in eine nachteilige Lage zu drängen, so fällt der Manövriekunst bei Einleitung des Gefechts ein besonderer, hoher Wert zu, denn oft hängen Verlauf und Ausgang eines Ge-

fechtes davon ab, ob es dem Führer gelingt, seiner Linie eine günstige Anfangsstellung zu sichern. Wind und Wetter haben auch in der Dampfschiffszeit keineswegs ausgespielt, aber umgekehrt wie zur Zeit der Segelschiffe ist jetzt die Leeseite günstiger, weil der Wind die dicken Rauch- und Pulverschwaden, die sonst das Gesichtsfeld verdecken, über das Schiff hinweg nach Lee treibt. Das heutige Röhrenpulver erzeugt dicke schwarze Ballen und der Schornsteinrauch lagert wie eine dunkle Decke auf dem Schlachtfeld, dessen Umfang gegenüber früheren Zeiten sich bis zur Grenze der Sichtweite, also kilometerweit nach allen Seiten dehnt. Auch die Lage zur Sonne ist zu berücksichtigen, besonders bei abendlichen Kämpfen. Die der untergehenden Sonne zugewandte, also die westliche Linie, wird dabei stets im Nachteil sein, weil sich deren Schiffe scharf wie Schattenrisse gegen den Horizont abheben, während die andere Linie im Abenddunkel nur verschwommene Ziele bietet. Die Hauptsache wird aber für die Einleitung des Gefechts stets die taktische Anfangsstellung sein, d. h. die Möglichkeit, den Feind gleich von vornherein in die ungünstigste Lage zu bringen, indem man seine Spitze quer umfaßt. Die Erreichung einer günstigen Anfangsstellung zum Gegner ist die erste Trumpfkarte im Spiele des beginnenden Kampfes, sie zeigt die Kunst des Führers im hellsten Lichte.

Im Vorstehenden ist nur von den beiden kämpfenden Linien gesprochen worden. Es bleibt noch die taktische Rolle der übrigen Schiffstypen und der Flugwaffe kurz zu erwähnen. Die leichten Streitkräfte dienen dazu, auf dem Marsche die eigentliche Kampf flotte gegen Ueberraschung durch Torpedoboote und U-Boote zu sichern, den Feind möglichst frühzeitig zu entdecken und ihn dem Flottenchef funkentelegraphisch zu melden. Die gleiche Aufgabe der Fernaufklärung fällt in noch weit höherem Grade den Aufklärungs-Flugzeugen zu, die bei günstigem Flugwetter von den der Flotte beigegebenen Flugzeugträgern oder von den Großkampfschiffen und Kreuzern (meist pro Schiff etwa zwei bis vier Schwimflugzeuge, die katapultiert werden) starten. Von 2000 m Flughöhe beherrschen sie ein etwa um das Zehnfache größeres Gesichtsfeld als ein Ueberwasserschiff vom Mastkorbe aus. Ihre Meldungen erfolgen ebenfalls funkentelegraphisch.

Die Funkentelegraphie ist für den Seekrieg heute ganz unentbehrlich und hat sich zu einem wichtigen Hilfsmittel, vielleicht dem wichtigsten, der Seekriegführung, entwickelt. Während des Marsches bilden die kleinen Kreuzer, in Gruppen (Divisionen) geteilt, einen Schirm vor der Spitze der Kampfflotte, der auch die Seiten der Hauptmacht deckt. Zahlreiche Torpedoboote, in Flottillen gegliedert, sind diesen Aufklärungsgruppen zugeteilt, deren besondere Aufgabe während des Marsches in der Sicherung gegen etwaige feindliche U-Boote besteht. Da leichte Streitkräfte bei jedem ernstlichen Zusammenpralle mit stärkeren feindlichen Kräften wehrlos sind, so wird den Aufklärungsgruppen meist eine Gruppe oder ein Geschwader von kampfkraftigen schnellen Schlachtkreuzern mitgegeben, denen die taktische Aufgabe zufällt, den Kampf einzuleiten und ihn aufzunehmen, bis die eigene Hauptmacht, die in entsprechendem Abstände dahintersteht, herankommt; dann bilden sie am zweckmäßigsten die Verlängerung desjenigen Flügels der langen Gefechtslinie, mit dem der Flottenchef die feindliche Linie umfassen will. Die leichten Streitkräfte halten sich während des Kampfes der Linien in „Feuerlee“, d. h. an der dem Feinde abgewendeten Seite derselben, und haben die Aufgabe, feindliche Torpedobootsangriffe durch Gegenangriff abzuwehren. Torpedoboote haben gegen sehr schnelle und gut bewaffnete kleine Kreuzer wenig Aussichten. Richtig angesetzte und schneidig durchgeführte Massenangriffe der Torpedoboote auf die Schlachtlinie bedeuten für letztere eine große Gefahr, da sie die einzelnen Schiffe zwingen, den Torpedos auszuweichen, deren Bahn man an der Luftblasenspur auf der Wasseroberfläche verfolgen konnte. Neuerdings fällt auch dieses äußere Warnungszeichen infolge technischer Verbesserungen weg, was die Gefahr aller Angriffe mit dem Torpedo wesentlich erhöht. Jeder Torpedotreffer bringt einen Ausfall, denn auch das unter Wasser bestgeschützte Schiff wird durch die Explosion einer Sprengladung von 150—180 Kilo zum mindesten eine schwere Gefechtsstörung erleiden. Die Torpedobootsdivisionen bilden daher eine Art von Reserve in der Hand des Flottenchefs, die er einsetzen kann und wird, wenn es die Lage erfordert. Die Boote durchbrechen dabei von Feuerlee her die Lücken der eigenen Schlachtlinie (etwa 500 Meter von



Schiffsmitte zu Schiffsmitte) und stürzen sich mit höchster Fahrt auf die feindliche, um sich nach dem Angriffe schleunigst wieder nach Feuerlee zu bergen. Die besten Aussichten auf Erfolg haben sie im Passiergefecht und gegen ein „Kreuz“ vor der Spitze der eigenen Linie, geringere im laufenden und Kreisgefecht.

Wenn die Tagsschlacht nicht schon mit der völligen Auflösung oder Vernichtung des einen der Gegner endet, so bietet die Nacht Gelegenheit, ihn noch weiter zu schädigen, wie es bei Tsushima (1905) der Fall war. Hier spielen die Torpedoboote die Hauptrolle. Ihre Angriffe haben unter dem Schutze der Nacht unter günstigen Umständen, besonders gegen schon halb zusammengesessene Schiffe, gute Aussichten auf Erfolg. Gegen eine sorgfältig vorbereitete Torpedobootsabwehr bei Nacht sind sie jedoch ziemlich machtlos und auf Zufallstreffer angewiesen.

Ueber die taktische Verwendung von Flugzeugen und Luftschiffen in der Schlacht liegen noch keine Kriegserfahrungen vor. Bisher waren die Treffergebnisse gegen einzeln fahrende Ziele noch sehr gering gewesen, doch hat sich das mit Verbesserung des Schießverfahrens schnell geändert, wie die großen Erfolge der Luftwaffe gegen Kriegsschiffziele im deutsch-englischen Kriege von 1939 beweisen. Ueberhaupt muß betont werden, daß alle Erfahrungen über die neuzeitliche Taktik der Dampfschiffszeit sich nur auf wenige Kriegsfälle stützen, eigentlich nur auf den Weltkrieg, der sehr arm an großen Schlachtentscheidungen auf dem Wasser gewesen ist. Manches beruht daher auf Erwägungen, die im Frieden angestellt und erprobt, sich aber noch nicht im Kriege bewährt haben. Diese Tatsache gilt es festzuhalten, wenn über die Taktik der heutigen Kampfgruppen gesprochen wird. Aus den Ereignissen des Weltkrieges als Seekrieg sind wohl taktische und schiffbauliche Lehren gezogen worden, aber jede Nation ist dabei zu teilweise abweichenden Schlüssen gelangt, ein Beweis, wie schwierig und verwickelt dieses ganze Gebiet selbst für Fachleute ist. In taktischen Fragen entscheidet einzig und allein der Schlachtenerfolg.

## Zweites Kapitel.

# Seemacht in Altertum

## 1. Antikes Seewesen

Im frühesten Altertum, mehr als in irgendeinem andern Zeitalter, ist Seefahrt mit Seekrieg verquickt, oft völlig identisch. Die Seefahrt von den ältesten Zeiten des europäisch-asiatischen Kulturkreises bis zum Ausgange der Völkerwanderung hat sich überwiegend im Mittelmeere, dem damaligen Brennpunkte aller Geschichte, abgespielt. Für Ausmaß und Eigenart waren daher auch die klimatischen und geographischen Verhältnisse dieses atlantischen Randmeeres mit seinen vielen Sonnentagen, seinem milden Wetter, seinem Reichtum an Buchten und Inseln und seinem auffallendem Mangel an Nebeln, Riffen und Sänden maßgebend, Eigenheiten, die im östlichen und südlichen Teile desselben besonders ausgeprägt sind. Eben dort war auch die Wiege der Schifffahrt. Es war schon ein Entschluß, sich von der sicheren Küste auf das weite Meer hinauszuwagen, das keine Planken hat und seine Opfer selten herausgibt, ein doppeltes Wagnis bei der Beschaffenheit der ältesten Fahrzeuge und dem völligen Fehlen aller navigatorischen Hilfsmittel. So blieb die antike Seefahrt im wesentlichen Küstenfahrt und Tagesfahrt; nachts wurde geankert, wenn man die Schiffe nicht auf Strand ziehen konnte, was sogar zum Einnehmen der Mahlzeiten, wenigstens bei Kriegsschiffen, die Regel war. Ueber die letzteren ist schon in anderem Zusammenhang das Notwendigste gesagt worden (I. Kap. I 5 b). Die Handelsschiffe waren breiter und fülliger als die Trieren und Penteren, hießen daher auch „runde Schiffe“, wurden im Gegensatz zu jenen mit Segeln fortbewegt und hatten eine Reihe von Riemen nur für den Notfall. Nach und nach wuchs ihre Größe, in der römischen Kaiserzeit soll es Schiffe bis zu 2000 t für Getreidefracht und Personenverkehr gegeben haben. Das Schiff „Alexandreia“ des Hieron von Syrakus im 3. Jahr-

hundert v. Chr. soll sogar die erstaunliche Ladefähigkeit von über 3000 Tonnen gehabt haben<sup>1</sup>. Nicht ein einziges antikes Schiff ist uns erhalten geblieben, man kann sich daher nur aus den meist sehr unseemännischen Beschreibungen der alten Schriftsteller und aus einigen uns erhaltenen Abbildungen eine ungefähre Vorstellung machen. Die Navigierung erfolgte ohne Kompaß und Meßinstrumente, nur mit Hilfe des Stein- oder Metallotes zur Messung der Wassertiefe in Küstennähe, tags nach dem Stande der Sonne, nachts nach dem Nordstern zur ungefähren Bestimmung des geographischen Kurses. Küstenbeschreibungen waren zwar vorhanden mit Angabe der Inseln, Vorgebirge usw., eine Art von Seekarten aber gab es erst, seit man die ungefähren geographischen Längen und Breiten, bezogen auf die mittlere Breite des Mittelmeeres (der Aequator war noch unbekannt), zu berechnen gelernt hatte, also seit der Bestimmung von etwa achttausend Orten durch Ptolemäus (150 n. Chr.).

Je mangelhafter damals die Hilfsmittel der Seefahrt materiell wie technisch waren, um so mehr sind Kühnheit und Wagemut der antiken Schiffer zu bewundern, deren Leistungen als geradezu erstaunlich bezeichnet werden müssen. Auch im Altertum schieden sich Seevölker und Landvölker ebenso wie heute; die einen verstanden das Meer und wußten sich seiner Schätze zu bemächtigen, die andern vertrauten sich nur widerwillig und gezwungen dem unfreundlichen Elemente an, wenn Handelsverdienst oder politische Notwendigkeit dazu trieben. Zu den letzteren gehörten ganz ausgesprochen die Perser, aber auch die Aegypter und Römer, zu den ersteren die Phöniker, Karthager und in ganz hervorragendem Maße die Griechen, deren Lebenselement das Meer wurde. Von ägyptischen Handelsexpeditionen über das Rote Meer nach dem Lande „Punt“ (wahrscheinlich Südarabien) wird schon aus dem 15. Jahrhundert v. Chr. berichtet; auch Abbildungen der damals gebräuchlichen Seeschiffe, die mit Segeln und Riemen zugleich betrieben wurden, sind erhalten. Dann aber verstummen etwa seit dem Jahre 1000 v. Chr. die Quellen über eine Betätigung Aegyptens auf dem Meere. Der Ruhm, die ältesten Seefahrer der

<sup>1</sup> Vgl. Köster, a. a. O. 163.



Mittelmeerwelt gewesen zu sein, gebührt vielmehr wahrscheinlich den Kretern, deren geistige und materielle Kultur nach den neuesten Forschungen der ägyptischen weder an Alter noch an Leistung nachstand. Ein Jahrtausend, ehe Homer den Untergang Trojas besang, hatten die Kreter, ein Inselvolk wie die Briten, ihre Herrschaft schon bis in das westliche Mittelmeer ausgedehnt und fuhren mit ihren Lastschiffen mindestens bis nach Sardinien. Um 1400 v. Chr. erlosch die Kultur und mit ihr die politische Macht der Kreter, um einem semitischen Stamme Platz zu machen, der, aus dem Innern Westasiens kommend, sich in dem syrischen Küstenlande angesiedelt hatte, den Phönikern. Zu klein war ihr Land, um der Volksvermehrung Raum zu gewähren, so wurden, wie Jahrtausende später bei den Wikingern und Holländern, die tatkräftigsten und mutigsten Männer auf das Meer hinausgedrängt, das ihre langgestreckte Küste umspülte. Die Phöniker waren weniger Eroberer — wie nachmals die Römer — auch nicht im eigentlichen Sinne Kolonisten, wie ihre Erben, die Griechen, sie waren Seefahrer und Handelsleute zugleich, in beiden Beschäftigungen gleich geschickt und umsichtig. Die Zedern des Libanon gaben das unübertreffliche Baumaterial für ihre Schiffe ab, ihr scharfer geschäftlicher Spürsinn diente als untrüglicher Kompaß auf ihren Fahrten nach gewinnverheißenden Gestaden. Von Byblos, später von Sidon und Tyrus aus, durchstreiften die phönizischen Schiffe das ganze Mittelmeer bis zu den Säulen des Herkules und darüber hinaus bis zur westafrikanischen Küste. Sie waren es, die zuerst Kunde brachten von der wahrscheinlich ältesten Seestadt und Handelsempore des Westens, der südspanischen Stadt Tartessos an der Mündung des Guadalquivir, dem „Tarschisch“ der Bibel, dessen Lage, Bedeutung und uralte Kultur erst neuerdings durch deutsche Forschung ans Licht der Geschichte gezogen worden sind<sup>1</sup>. Diese südspanischen Tartessier verdienen deshalb Erwähnung, weil sie die ersten Ozeanschiffer waren. Vielleicht schon im 3. Jahrtausend v. Chr. befuhren sie mit seefähigen Segelschiffen die stür-

<sup>1</sup> Vgl. Prof. A. d. Schulten: „Tartessos“, Hamburg 1922. Diesem Forscher verdanken wir auch die erste Kunde von einem antiken Periphus, der Küstenbeschreibung eines massaliotischen Seefahrers für die Fahrt von Tartessos nach Massilia (Marseille) aus dem sechsten Jahrhundert v. Chr. (Fontes Hispaniae antiquae I, Berlin 1922).

mische Biskaya, holten von der Bretagne das für die Bronzebereitung unentbehrliche Zinn und von der Elbmündung durch Vermittlung nordischer Völker den im Orient so sehr für Schmuck und Zierat gesuchten Bernstein. Von Tartessos brachten seit 1100 die Phöniker diese hochwertigen Güter und das spanische Silber nach Tyrus und lieferten dafür Getreide und die Kostbarkeiten des Orients, Purpur, Spezereien, Perlen und feine Gewebe zum Tausch. Dieser von den Phönikern und später von den Griechen über das ganze Mittelmeer betriebene Tauschhandel hatte, wie der Handel überhaupt, einen großen kulturellen Wert. Die Erzeugnisse der Kunst und Zivilisation hochstehender Völker wurden dadurch barbarischen Stämmen vermittelt, Getreidearten und Nutzpflanzen (besonders Oliven und Wein) über weite Gebiete, in denen sie vormals unbekannt waren, verbreitet, kurzum, der Kultur eine Gasse gebahnt in Zeiten, in denen der Seeweg die einzige Brücke zwischen Völkern war, die sonst nie miteinander in Berührung gekommen wären. So bewahrheitet sich schon für jene Zeit Rankes Wort von der Entwicklung des Menschengeschlechts durch die Seefahrt. Die hohe Kultur der Mittelmeerwelt in der Antike ist ohne handelspolitische Befruchtung durch Phöniker und Griechen nicht zu denken. Freilich tauschten besonders die ersteren nicht nur Handelsgüter von den rückständigeren Völkern ein, sondern verfrachteten auch als hochbegehrte Ware Sklaven. Sie waren ein Jahrtausend lang die Fracht- und Sklavenfahrer des Mittelmeeres und sind dabei gut auf ihre Kosten gekommen<sup>1</sup>.

Als Tyrus 738 v. Chr. von den Assyriern erobert wurde, verschwanden die Phöniker kampflos und beinahe spurlos vom Meere und die betriebsamen Griechen traten ihr Erbe an. Es waren aber nicht alle griechischen Stämme, die sich sogleich auf das von den Phönikern befreite Meer stürzten, vielmehr anfangs nur die jonischen Griechen von den buchtenreichen Küsten Kleinasiens, und von diesen wieder die Phokäer und Milesier. Letztere entwickelten besonders den Handel nach dem Norden, nach dem Schwarzen Meer, auch hier den Fußstapfen der Phöniker folgend, die Phokäer aber

<sup>1</sup> Vgl. Scherer: „Allgemeine Geschichte des Welthandels“ I, und die klassische Schilderung des Mittelmeeres als Ausgangspunkt von Schiffahrt und Kultur in Humboldts Kosmos II, 151 ff. (Stuttgart 1845).

nach dem Westen. Sie waren es, die Tartessos zuerst wieder anliefen und den gewinnbringenden Levantehandel pflegten. Phokäern und Milesiern folgten Korinther und Lesbier und zuletzt, doch am erfolgreichsten, die Athener. Diese griechischen Städte nahmen nun nicht einfach die phönikischen Handelsmethoden auf, sondern gründeten in großartigstem Maßstabe Kolonien. Auch die Phöniker hatten Handelsniederlassungen und Faktoreien an fremdem Strand errichtet, die Griechen aber waren als Kolonisatoren Städtegründer und haben gerade durch ihre zahlreichen, über das ganze Mittelmeer verstreuten Tochterstädte, Mittelpunkte hoher Kultur inmitten noch barbarischer Völker, unendlich viel zur Ausbreitung ihrer Sprache, Wesensart und Geistesschulung über dieses weite Gebiet beigetragen. Es war anfangs noch die „punktförmige“ Art der Kolonisation, bald aber gingen einzelne dieser Pflanzstädte, besonders in Sizilien und Unteritalien, zur „flächenförmigen“ Siedlungskolonisation über. Damit wurden aus den Handelsniederlassungen politische Gebilde. Dies entsprach durchaus der griechischen Eigenart. Da dem Griechen seine Stadt seine Welt bedeutete<sup>1</sup>, so gab es zwischen ihnen und ebenso zwischen Mutter- und Tochterstädten bald Reibungen, schließlich unauhörliche Kriege, die infolge der geographischen Struktur Griechenlands fast immer Seekriege waren. Neben der Handelsflotte mußte daher auch eine Kriegsflotte errichtet werden. Die Griechen waren es, die die Riemenschiffe der Ägypter, mit denen diese den Nil befuhren und dessen Mündungen bewachten, zu den Trieren und Penteren entwickelten, von denen schon im vorigen Kapitel die Rede war. Zur Handelshoheit gesellte sich hier zum ersten Male die Seeherrschaft. Um sie ist zwischen den griechischen Stadtstaaten untereinander und mit den Persern jahrhundertlang gestritten worden, der Austrag dieser Kämpfe zur See bildet einen wesentlichen Teil ihrer politischen Geschichte.

Es war gesagt worden, daß die Phöniker, nachdem sie vom Meere verschwunden, kaum eine Spur ihres Daseins hinterließen, weil sie statt Kolonien von politischer Bedeutung nur Faktoreien und Umschlagplätze gegründet hatten. Nur eine einzige Tochter-

<sup>1</sup> Vgl. Oswald Spengler: „Untergang des Abendlandes“ II, 207.



stadt phönikischen Blutes bildet eine Ausnahme: Karthago, eine Gründung der Tyrer. Vom 6. bis 3. Jahrhundert v. Chr. war Karthago die vorherrschende Seemacht im westlichen Mittelmeer und hat dort weite Landstrecken unter seine Herrschaft gebracht. Schon im 6. Jahrhundert vertrieb es die Phokäer aus dem westlichen Mittelmeer nach der ersten geschichtlich einigermaßen verbürgten Seeschlacht bei Alalia (Korsika) im Jahre 540. Nun sperrten die Karthager das westliche Mittelmeer völlig für jeden fremden Handel, zerstörten Tartessos (um 510) so gründlich, daß es erst heute wieder aufgefunden ist, und monopolisierten den gesamten, sehr gewinnbringenden westspanischen Handel in dem von ihnen gegründeten Gades (Cadiz).

Der politische Erbe der Karthager und Griechen im Mittelmeer war das Herrenvolk der Römer. In ihren drei Erdteile umfassenden Eroberungen waren sie mehr auf Sicherung und Ausbau der Landstraßen als der Seewege bedacht. Trotzdem ist das wirtschaftliche Bestehen des römischen Weltreiches nicht denkbar ohne die Handelswege, die kreuz und quer über See führten und die Provinzen und größeren Städte jener hochzivilisierten Welt miteinander verbanden. Freilich betrieben Römer und Italiker nur selten die eigentliche Seefahrt, sie überließen dies Gewerbe gern ihren Untertanen, den Griechen und Syrern; aber die großen Handelsherren, die jene Flotten befrachteten und lenkten, saßen fast ausnahmslos am Tiber und leiteten von ihren Marmorpalästen aus die Oberhandesherrschaft über die antike Welt.

Das Seewesen der Antike, als Ganzes betrachtet, ist jahrtausendlang fast unverändert geblieben. Schiffsformen und -größen von Kriegs- und Handelsschiffen, die schon bei Aegyptern und Phönikern in Gebrauch waren, finden sich bei Griechen und Römern wieder. Keine umstürzende Erfindung, keine größere technische Verbesserung ist hervorgetreten, und nicht viel anders ist es in der Mittelmeerwelt überhaupt bis zum 14. Jahrhundert n. Chr. geblieben. Diese Tatsache gilt es festzuhalten für das Verständnis der Seekriege jener Zeiten, die von Anfang bis zu Ende mit zum mindesten sehr ähnlichen Kriegsschiffstypen ausgefochten worden sind.

## 2. Die Seekriege Athens

Griechenland ist im ganzen Altertum ein geographischer Begriff gewesen und geblieben; ein griechisches Volk als Nation hat es nie gegeben, nur eine große Anzahl von Klein- und Stadtstaaten gleicher Sprache, aber mit meist völlig entgegengesetzten Interessen und entsprechender Politik. Diese Tatsache gänzlicher politischer Zersplitterung ist das Kennzeichen der griechischen Geschichte. Nicht einmal schwerste Gefahr von außen vermochte die griechischen Stämme zu einen. Eine solche trat dem europäischen Griechentum zuerst und höchst bedrohlich entgegen in der persischen Großmacht im 6. Jahrhundert v. Chr. Die kulturell hochstehenden kleinasiatischen Griechen, die Nachfolger der phönizischen Handelsherren und die Begründer griechischer Wissenschaft und Kultur, hatte man achselzuckend dem persischen Feinde überantwortet; nun wendete sich dieser, von diesen Griechen selbst aufgestachelt, gegen den Rest. Die sog. Perserkriege sind in Wirklichkeit eine Reihe von Seezügen der Perser und der unter ihrem Zepter vereinten Seevölker Westasiens, der Phöniker, Lykier, Karer und jonischen Griechen, gegen das europäische Griechenland gewesen, zugleich aber „Weltkriege“, denn der persischen Staatskunst war es gelungen, durch ein Bündnis mit Karthago die ganze damalige „Welt“ gegen das kleine Griechenland mobil zu machen und es völlig einzukreisen. Drei solcher Seezüge sind zu unterscheiden, in denen die Beherrschung des Aegäischen Meeres die Grundlage aller Unternehmungen und schließlich für beide Parteien entscheidend war. Nachdem es der heutigen Forschung gelungen ist, die ungeheuren Zahlenangaben über die persischen Heere, wie sie Herodot überliefert hat, auf ihr wirkliches und sehr bescheidenes Maß zurückzuführen<sup>2</sup>, wird auch die früher in den Himmel gehobene Leistung der Griechen entsprechend niedriger

<sup>1</sup> Ueber die Seekriege des Altertums vgl. die ausgezeichnete und ausführliche Darstellung in Stenzels „Seekriegsgeschichte“, Hannover 1907, Bd. I u. II. Freilich war der Verf. derselben noch nicht in der Lage, die neuesten Forschungen zu benutzen, dadurch verschiebt sich manches Urteil. S. auch Köster, a. a. O. In Nachfolgendem ist die beigegebene Karte des Mittelmeeres heranzuziehen.

<sup>2</sup> Vgl. Delbrück: „Geschichte der Kriegskunst“ I, Berlin 1908. Auch Daniels: „Das antike Kriegswesen“, Leipzig 1910. 19 ff.

zu bewerten sein. Eine historische Entscheidung ersten Ranges war es trotzdem, daß das an Gebiet und Zahl der Bewohner so kleine Griechenland den furchtbaren Ansturm überstanden, die Welt des östlichen Mittelmeeres vor orientalischer Botmäßigkeit bewahrt und sich selbst die Freiheit erkämpft hat, und zwar auf dem Meere, auf dem die Zukunft des Griechenvolkes lag. Dies wäre den Griechen kaum gelungen, wenn die Perser nicht jedem Seedienst abgeneigt gewesen wären und diesen wichtigsten Zweig ihrer militärischen Macht unterworfenen Hilfsvölkern überlassen hätten, die nur mit halbem Herzen dabei waren; übrigens fast das einzige Beispiel in der Geschichte, daß ein mächtiges Volk Seezüge wagt, ohne selbst die Seefahrt zu betreiben.

Die drei Perserkriege waren kombinierte Land- und Seekriege in einem für die Hilfsmittel der damaligen Zeit gewaltigen Maßstabe. Nur über See konnten die Perser das Angriffsziel schnell erreichen. Sie versuchten es zum ersten Male unter der Herrschaft des tatkräftigen Königs Darius im Jahre 492 v. Chr. durch ein über den Hellespont gesetztes Heer; die Flotte sollte dem Heere Flankendeckung, Rückhalt und Verpflegungszufuhr sichern. Als sie in einem Sturme am Vorgebirge Athos zerschellte, mußte das Heer unverrichteter Dinge wieder umkehren. Der Ausfall der Flotte hat somit diesen Eroberungszug zum Scheitern gebracht. Zwei Jahre später wiederholte Darius den Zug; diesmal wurde das ganze Heer auf Trieren und zahlreichen, zum Pferdetransport<sup>1</sup> eingerichteten Lastschiffen bei günstigem Winde über die Völkerbrücke der Aegäis direkt nach Attika übergeführt, eine glänzende seemännische Leistung. Bei Marathon schlug Miltiades das ungefähr gleichstarke persische Heer, das gerade im Begriff war, sich zum Angriff auf Athen wieder einzuschiffen. Selbstverständlich wurde bei der Einschiffung mit der Reiterei der Anfang gemacht<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Das persische Ritterheer war der Kern der Streitmacht. Die Griechen mit ihrer Hoplitentaktik hatten den persischen Reitern nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen.

<sup>2</sup> Delbrück, *Gesch. der Kriegskunst* I, 63, bestreitet zwar die Einschiffung der Reiterei, doch scheint mir dies die einzig glaubhafte Erklärung für ihr Nichteingreifen ins Gefecht zu sein. Auch heute noch wird bei jeder Wiedereinschiffung eines gelandeten Heeres unter feindlicher Gegenwirkung möglichst zuerst Reiterei, Artillerie, Tanks usw. eingeschiff.



Nur diesem geschickt benutzten Umstande ist der Sieg der Griechen zu verdanken.

Darius' Nachfolger Xerxes übernahm als Erbschaft die Rache für Marathon. Aber erst 480 kam es zum dritten Seezuge der Perser. Der Ausgang des zweiten Zuges hatte Xerxes, der vom Seewesen nichts verstand, bewogen, den Feldzugsplan des ersten Zuges zu wiederholen, nur mit stärkeren Kräften. Wieder sollte das Heer, das aber nicht millionenstark war, sondern höchstens 20 000 Mann in der Front und vielleicht das Doppelte an Troß und Train zählte, an der Küste entlang marschierend, von Norden her in Griechenland einfallen und dabei durch die Flotte unterstützt werden. Die jämmerliche Uneinigkeit der Griechen brachte nur ein paar tausend Mann zusammen, um der drohenden Gefahr entgegenzutreten; diese wurden bei den Thermopylen geschlagen und aufgerieben. Aber das Genie eines einzigen großen Mannes hatte erkannt, daß es sich hier um einen Seekrieg handelte und daß ein solcher ohne Flotte nicht zu führen war. So hervorragend die kleinasiatischen Griechen sich schon seit 200 Jahren und länger auf dem Meere betätigt hatten, so wenig verstanden merkwürdigerweise die europäischen etwas von der Seefahrt, noch weniger natürlich vom Seekriege. Der Seedienst galt in Athen wie in Sparta als entwürdigend, nur der Hoplit war Bürger; zur See fuhren nur Freigelassene und Sklaven. Themistokles erst wies dem athenischen Volk den Weg auf das Meer und wurde dadurch der Begründer der athenischen Macht. In den Jahren 482 und 481 baute er eine achtunggebietende Flotte auf und übte sie ein; als der Krieg ausbrach waren etwa 200 attische Trieren kriegsbereit. Auch in den peloponnesischen Staaten und auf den südgriechischen Inseln war angesichts der drohenden Gefahr einiges in dieser Hinsicht geschehen, so daß Themistokles 480 v. Chr. bei Artemisium (Nordeuböa) der dort zur Unterstützung des Landheeres liegenden stärkeren persischen Flotte in einer zweitägigen Seeschlacht, dem ersten genauer bekannten größeren Seetreffen der Geschichte, entgegentreten konnte. Er wußte genau, daß die persische Flotte, von kleinasiatischen und phönikischen Seeleuten bedient, in seemännischer Tüchtigkeit der seinen weit überlegen war. Daher konnte er eine Schlacht im freien Wasser nicht wagen und stellte seine Trieren in einem

schmalen Meeresarme, mit beiden Flügeln angelehnt an das Ufer, in schwach gebogener Doppelformation auf. Als die persische Flotte in der üblichen Sichelformation anrückte, ließ er die Mitte scharf angreifen. Die Perser durchbrachen zwar die erste griechische Linie, ihre Trieren wurden aber beim Zurückwenden von der zweiten Linie der Griechen gerammt und zum Teil versenkt. Bei der persischen Uebermacht blieb der Kampf jedoch unentschieden, und als das persische Landheer nach Erstürmung der Thermopylen gegen Athen vorrückte, mußte Themistokles zum Schutze der Hauptstadt sich schleunigst zurückziehen. Athen fiel ohne Schwertstreich, das Volk floh nach der Insel Salamis; dort stellte auch Themistokles die verbündete griechische Flotte auf. In dem engen Kanal zwischen Salamis und dem Festlande konnten sich die persischen Geschwader weder entwickeln noch ihre zahlenmäßige und seemännische Ueberlegenheit ausnützen. Salamis ist dem Festlande dicht vorgelagert, der südliche Zugang zum Hafen, den die persische Flotte sperrte, ist durch eine kleine Insel in zwei Kanäle geteilt, die Stellung für eine Defensivschlacht mithin günstig. Xerxes ließ trotzdem am 28. September 480 angreifen, wobei die Flotte sich der vorgelagerten Insel wegen teilen mußte. Außerdem ist das Fahrwasser dort so schmal, daß die persischen Schiffsabteilungen nicht in breiter Front passieren konnten (s. Plan I). So vermochte Themistokles den rechten feindlichen Flügel, besonders phönizische Schiffe, die sehr tapfer kämpften, zu umfassen und auf den andern Flügel zurückzudrücken, der von den spartanischen und äginätischen Schiffen schon hart bedrängt wurde. Es entstand ein wildes Schiffsgewirre, in dem der Tod seine furchtbare Ernte hielt, wobei der Rammsporn der griechischen Trieren den Ausschlag gab. Die persische Flotte, immer noch viel stärker als die siegreiche griechische, zog sich nach dem Piräus zurück. Sie hätte wohl den Kampf erneuern können, aber Xerxes verlor die Nerven und gab den Befehl zum allgemeinen Rückzug. Statt nun mit der Flotte dem persischen Heere am Hellespont den Rückzug abzuschneiden, wie Themistokles forderte, begnügten sich die Griechen mit Expeditionen nach einigen Inseln. Dafür gelang es ihnen im nächsten Jahre die am Strande aufgeschleppte persische Flotte bei Mykale (in der Nähe von Milet) zu überraschen und zu vernichten. Damit hatten

die persischen Angriffskriege ein Ende; eine weltgeschichtliche Entscheidung war auf dem Meere gefallen, der Orient auf Asien beschränkt und dem hochbegabten Volke der Griechen Freiheit und eigene Kultur gerettet. Zum ersten Male hatte der Seekrieg Geschichte gemacht!

Auch der zweite „Weltkrieg“ der Antike, der Peloponnesische Krieg, war ein Seekrieg, politisch ein Kampf zwischen Athen und Sparta um die Vorherrschaft in der griechischen Welt. Sparta war durch die stürmische Entwicklung Athens zur Seemacht nach den Perserkriegen ins Hintertreffen geraten, nachdem es bisher unbestritten als Vormacht gegolten hatte. Die Betätigung Athens als Seemacht von 480 ab zeigt, was ein großer Mann vermag, um sein Volk aufzurütteln und ihm neue Wege zu weisen. Sie ist ausschließlich Themistokles' Werk; dafür hat ihm sein Volk mit Undank gelohnt, wie das griechische Art war. Aber den einmal eingeschlagenen Weg hat es nicht mehr verlassen, bis er ihm durch Gewalt versperrt wurde. Die Gründung eines Seebundes der ägäischen Inseln mit Athen als Vormacht war der erste Schritt, die Zusammenfassung möglichst aller griechischen Staaten zu einem panhellenischen Bunde sollte der zweite sein — eine ausgesprochen imperialistische Machtpolitik, gestützt auf die Bundesflotte unter der Führung Athens. Als außenpolitisches Ziel galt die Fortsetzung des Kampfes gegen die Perser, die immer noch Teile der kleinasiatischen Küste besetzt hielten. Unter der Führung Kimons gelang auch deren Vertreibung nach der siegreichen Seeschlacht am Eurymedon 468 v. Chr. Der große panhellenische Plan, ein Gedanke des Perikles, der seit 461 die Geschicke seiner Vaterstadt leitete, erwies sich bald als eine Utopie. Trotz fast unaufhörlicher Kleinkriege Athens mit widerspenstigen Bundesgenossen, kam er seiner Verwirklichung nicht einen Schritt näher, weil Sparta niemals ohne Kampf auf sein altes Vorrecht unter den griechischen Stämmen verzichten konnte und wollte. Es war das gleiche Verhältnis wie zwischen Preußen und Oesterreich im 18. und 19. Jahrhundert in dem politisch ähnlich zerrissenen und zersplitterten Deutschland. Das Ergebnis dieses nicht zu überbrückenden Gegensatzes war der Peloponnesische Krieg, der 27 Jahre (von 431 bis 404 v. Chr.) ganz Griechenland nach damaliger barbarischer Kriegs-



sitte verwüstete und mit der Niederlage Athens und der Wiedergewinnung der Vormachtstellung durch Sparta endete. Athen hatte, auf seine Flotte gestützt, seine Ziele überspannt und außer acht gelassen, daß es auch gefährdete Landgrenzen besaß.

Der Krieg Spartas gegen Athen war deshalb wesentlich ein Seekrieg, weil er gegen eine Seemacht geführt wurde, und weil seine wichtigsten Entscheidungen auf dem Meere fielen, bis auf die letzte, die Eroberung Athens durch die verbündeten griechischen Heere im Jahre 404. Aber die Ereignisse auf dem Meere entbehren des großen Zuges; kleinliche Brandschatzungen der Küsten und Zerstörung von Seestädten spielten eine wichtige Rolle. Sparta erwies sich anfangs als unfähig, eine eigene Flotte zu begründen, so daß der Seekrieg meist von den verbündeten Korinthern geführt wurde. Im Golf von Korinth kam es zu den beiden einzigen bemerkenswerten Seegefechten in freiem Wasser während des ganzen Krieges. Dort befehligte Phormio, ein erfahrener Seemann und kühner Held, eine kleine athenische Trierenflotte, mit der er bei Rhion 429 eine mehr als doppelt so starke korinthische schlug, die, schlecht ausgebildet, bei seinem Herannahen eine kreisförmige Formation (Igel) einnahm. Phormio umfuhr sie mit seinen Schiffen in Kiellinie, rammte mehrere feindliche Trieren, brachte den zusammengedrückten Haufen dadurch in Unordnung und zwang ihn zur Flucht. Ebenso glänzend war sein zweiter Sieg bei Naupaktos, wo er eine vierfache Uebermacht durch ein tollkühnes Manöver schlug. Ein wahrhaft großer Führer, der zum Lohn für seine Taten im Gefängnis starb! Die entscheidende Unternehmung des Seekrieges war der meist als Narrheit verschriene Seezug der Athener nach Syrakus (415), von Alcibiades eingeleitet, von Nikias, einem unfähigen Greise, zu einem unrühmlichen Ende gebracht. Wäre der mit einer starken, vortrefflich ausgerüsteten Flotte von 134 Trieren und einem Expeditionsheere von über 6000 Hoplitzen (Schwerbewaffneten) unternommene Zug geglückt — und er hätte bei schneller und kraftvoller Durchführung gegen das völlig unvorbereitete Syrakus gelingen müssen — so wäre Athens Stellung gegenüber dem peloponnesischen Bunde durch Beherrschung der westlichen Meeresgebiete zwischen Sizilien und Griechenland so stark geworden, daß es den Krieg wahrscheinlich gewonnen hätte.

Politisch und strategisch war demnach der Seezug wohl zu rechtfertigen, taktisch wurde er aber über alle Begriffe mangelhaft durchgeführt. Nicht nur ließ man den Syrakusanern Zeit, sich von ihrem Schrecken zu erholen und ihre Befestigungen zu verstärken, sondern ihrem tüchtigen Führer Gylippus, einem Spartaner, auch Frist genug, eine Trierenflotte in dem blockierten Hafen zu bauen, so daß die Athener sich schließlich in der Bucht selbst eingeschlossen und durch eine Hafensperre aus Balken und Schiffen (die erste der Seekriegsgeschichte) vom freien Meere abgesperrt sahen. Seuchen und Hunger taten das übrige. So erlag 413 die stolzeste Flotte, die Athen je ausgesandt, schmählich dem Angriffe der syrakusanischen Trieren, die als taktische Neuerung vorn einen Sturmbock zum Durchstoßen der Bordwand des Gegners trugen. Von diesem Schlage hat sich Athen nicht mehr erholt. Nach und nach fiel ein Bundesgenosse nach dem andern ab, denn der Zauber der Unbesiegbarkeit der Flotte Athens war gebrochen! Zwar gelang es den Athenern noch mehrfach die feindlichen Flotten zu schlagen, so zuletzt in der Nähe von Lesbos, und damit die für Athen lebenswichtige Getreidezufuhr aus dem Schwarzen Meer zu sichern, im Jahre 405 jedoch überraschte der spartanische Flottenführer Lysander die gesamte Flotte, als sie bei Aegospotamoi am thrakischen Chersones auf Land geschleppt war, und verbrannte sie fast vollständig. Die Vernichtung der Flotte war das Zeichen zum Falle der Stadt. Im folgenden Jahre wurde das an der Landseite eingeschlossene und nun auch vom Meere abgesperrte, durch Hunger geschwächte Athen von dem spartanischen Heere besetzt. Damit war die Königin des östlichen Mittelmeeres gestürzt und Sparta, die Landmacht, wieder zur politischen Vormacht gelangt und während des Krieges noch zur Seemacht geworden, eine militärische Leistung von größter Wucht. Es hatte Athen durch die erste strategisch richtig geleitete Hungerblockade zu Fall gebracht. Das Beispiel Athens beweist, wie schnell eine so empfindliche Waffe wie eine Flotte versagt, sobald ihre Handhabung in ungeeignete Hände gelegt wird. Hier im Beginne der Seekriegsgeschichte zeigt sich schon, wieviel mehr der Mann zählt, als die Maschine; es zeigt sich auch, daß eine Seemacht, die stark gefährdete Landgrenzen hat, sich nicht allein auf die „hölzernen Wälle“

des Themistokles verlassen darf. Seegeltung und Seemacht bedeuten ein Ungeheures für ein Volk, aber die letztere allein vermag militärisch nicht die Entscheidung zu bringen. Diese Wahrheit bestätigt nicht nur Athens, sondern auch später Karthagos und der italienischen Seestädte Schicksal.

Athen hat sich zwar nach seinem jähen Sturze verhältnismäßig schnell erholt, seinen Handel und seine Bündnispolitik wieder aufleben, auch die Flotte nie ganz verfallen lassen, aber es überwogen hier, wie im übrigen Griechenland, die materiellen stets die nationalen Interessen, daneben ein allgemeines, an Schwäche grenzendes Friedensbedürfnis. Rhodos und später Delos lösten im 4. und 3. Jahrhundert v. Chr. Athen in der herrschenden Stellung im Seehandel ab. Auch in diesen Jahrhunderten hat die Seemacht in den unaufhörlichen, die griechische Welt zerfleischenden Kriegen eine oft entscheidende Rolle gespielt. Soweit Athen in diese Kämpfe verwickelt war, wurde es mehrfach wieder durch die Abschneidung der Getreidezufuhr auf die Knie gezwungen, so 387 im sog. korinthischen Kriege, 346 im mazedonischen Kriege gegen Philipp II., den Vater Alexanders des Großen, und vor allem in den Kriegen der Nachfolger des großen Königs, der Diadochen, gegen einander. Durch eine regelrechte Hungerblockade zwang z. B. Demetrios Poliorketes Athen 294 zum Frieden und 30 Jahre später sein Sohn Antigonos sogar zur völligen Unterwerfung unter einen schmachvollen Diktatfrieden<sup>1</sup>.

### 3. Rom als Mittelmeermacht

Das römische Volk ist in seiner glänzenden geschichtlichen Laufbahn erst spät zur Seemacht gelangt und auch dann nur unter dem Zwange der Not, nicht aus innerem Drange zum Meere. Ohne unmittelbaren Anlaß hatte es sich in einen Kampf mit der karthagischen Seemacht eingelassen, die wie jede durch das Meer von einem anderen Staate getrennte Macht nur auf dem Meere zu besiegen war. Schon seit dem obenerwähnten Siege über die Phokäer bei Alalia (540 v. Chr.; s. S. 98) hatten die Kartha-

<sup>1</sup> Vergl. hierzu Dr. Fr. Graefe, „Die Hungerblockade in der Geschichte Athens“, *Mar. Rundschau* 1925, Heft V u. VI.



ger damit begonnen, das ganze westliche Mittelmeer von der italienischen Westküste an gegen jeden fremden Handel abzusperren und unter dem Schutze einer starken und gut bemannten Flotte ein Handelsmonopol zu errichten. Sie kamen dabei mit den Syrakusanern, den phokäischen Massalioten und den Etruskern in Wettbewerb, wußten letztere indessen auf Seeraub und Küstenhandel, jene auf den Handel nach dem Osten zu beschränken. Seeherrschaft und Handels Herrschaft im Westen waren damit unbestritten in karthagischer Hand. Als Rom zur Macht emporstieg und sich mit Massilia verbündete, schloß Karthago in weiser Voraussicht schon im Jahre 509 einen später noch mehrmals (zuletzt 305) erneuerten und verschärften Vertrag, der den Römern und ihren Verbündeten jede Seefahrt westlich der Länge von Karthago verbot. Je höher Rom stieg, um so weniger war solche Bindung einzuhalten. Die karthagische Herrschaft hatte sich Mitte des 3. Jahrhunderts v. Chr. auch nach Ostsizilien ausgedehnt. So dicht an der für Rom wichtigen Straße von Messina mußte dies zu Reibungen führen. Als Rom dort Truppen landete, kam es zum Kampfe und damit zu einer weltgeschichtlichen Auseinandersetzung zwischen der ersten Land- und der ersten Seemacht jener Zeit, zu drei großen Kriegen voll dramatischer Wechselfälle des Glückes, voll unerhörter Leistungen, genährt von dem tiefen Haß und der Erbitterung zweier blutsfremden Völker, die sich nicht verstehen und verständigen konnten. Es war ein Tag von weltgeschichtlicher Bedeutung, als auf Befehl des Senats eine römische Legion 264 v. Chr. auf sizilischem Boden landete und damit klaren Blickes der Entscheidungskampf mit der ersten Seemacht jener Zeiten gewagt wurde, es war der Geburtstag der römischen Weltmacht. Nicht in sattem Behagen des Erreichten sich zu freuen, sondern mit frischem Mute immer neuen politischen Aufgaben und Horizonten zuzustreben, ist nun einmal Eigenart und Geschick der wahrhaft großen Völker, der Weltvölker im letzten und eigentlichen Sinne!

Der erste dieser sogenannten Punischen Kriege (264—241 v. Chr.) wurde ausschließlich um Sizilien und in der Hauptsache auch auf Sizilien ausgefochten und dauerte volle 23 Jahre. Nur auf dem Meere konnte er für Rom zu einem glücklichen Ende ge-

führt werden; aber der Entschluß, eine Flotte zu bauen, war für Rom schwer, weil man dort von der See nichts verstand und das Volk jedem Seedienst abgeneigt war. Nach vierjährigem, vergeblichem Ringen zu Lande blieb kein anderer Weg zum Siege übrig, als der Bau einer Flotte, als deren Muster eine gestrandete karthagische Pentere diente. Seit dem syrakusanischen Kriege (s. oben) waren diese größeren Riemenschiffe mit 375 Mann Besatzung und fünf Riemenreihen übereinander in Gebrauch gekommen, die Großkampfschiffe jener Zeit. Die Römer fühlten sich in der seemännischen Handhabung der Schiffe ihren Feinden weit unterlegen; so mußten sie versuchen, ihre größte Stärke, nämlich ihre vorzüglich ausgebildeten Legionäre, auch in der Seeschlacht zur Geltung zu bringen. Dazu erfanden sie die Enterbrücke (s. S. 71), die dem schwerbewaffneten Krieger das Entern des feindlichen Schiffes und damit den Nahkampf ermöglichte. Damit wurde das Schiff, nachdem es bisher Waffe gewesen war, zum Kampfplatz, und die Tapferkeit des Kriegers entschied über die Tüchtigkeit des Seemannes. Neue Waffen, zumal in den Händen des Schwächeren, ändern oft das Weltbild. Der erste Punische Krieg ist ein Beispiel. Den Karthagern gelang es nicht, ein Abwehrmittel gegen die gefürchtete Enterbrücke zu entwickeln, weder ein taktisches noch ein technisches. Gleich die erste Seeschlacht (bei Mylae 260 v. Chr.) entschied die neue Waffe zugunsten der Römer. Statt nun die erungene Seeherrschaft zu sofortigem Stoß ins Herz des Feindes, zur Eroberung Karthagos zu nutzen, verzettelte man noch fast vier Jahre im Kleinkrieg in Sizilien, ehe man sich in Rom zu einer Landungsexpedition entschloß. Bei Eknomos, an der Südküste Siziliens, wurde das Heer eingeschifft; eine Flotte von über 330 Kriegsschiffen sollte die Ueberfahrt der Transporter nach Afrika in einer sehr merkwürdigen, tiefen Keilformation decken. Zwei Geschwader fuhren in steilen Staffeln voran, ein Geschwader schleppte die Transportschiffe (offenbar war Windstille) und das vierte Geschwader stand in Dwarlinie zur Deckung dahinter. Diese höchst künstliche Formation griffen die Karthager geschickt vom Flügel aus an, zersprengten sie sogleich und drängten die Transportschiffe samt ihrer Deckung ans Ufer. Aus Angst vor der Enterbrücke wagten sie indessen nicht den Nahkampf. So konnten die beiden römischen

Geschwader, die vorher die Spitze gebildet hatten, sich wieder sammeln, der bedrängten Transportflotte Hilfe bringen und die feindlichen Geschwader einzeln schlagen. Der Sieg zur See machte den Weg nach Karthago frei. Das dort gelandete Heer wurde jedoch später von den Karthagern, die ein Grieche führte, vernichtend geschlagen, und die ganze Flotte zerschellte beim Rückmarsche im Sturm an der sizilischen Küste. Nicht besser erging es einer zweiten, mit größter Beschleunigung neu aufgestellten Flotte, die, bevor sie irgend etwas erreicht hatte, an der afrikanischen Küste infolge mangelhafter Navigierung scheiterte. Seefahren will gelernt sein! Eine dritte Flotte wurde durch ein geschicktes Manöver der Karthager unter Adherbal bei Drepanum (Trapani) in Westsizilien 249 v. Chr. zwischen dessen Schiffe und der Küste eingeklemmt und in dieser ungünstigen taktischen Lage fast aufgerieben. Eine vierte große Flotte mit angeblich 800 Transportschiffen scheiterte in demselben Jahre infolge unseemännischen Verhaltens an der felsigen Südküste Siziliens im Sturm. Diese furchtbaren Schicksalsschläge beugten den Kriegsmut des römischen Senats, und kleinmütig beschloß man, auf den Seekrieg zu verzichten. So konnten die karthagischen Kreuzer und Kaper die italischen Küsten noch sieben Jahre lang ungestraft brandschatzen, allen Seehandel Roms unterbinden und den nährenden Seekrieg führen, während in Sizilien in Hamilkar Barkas ein genialer Feldherr erstand, dem es gelang, selbst römische Kerntruppen zu schlagen. Um Panormus (Palermo) und Lilybäum an der Westküste drehte sich der Kampf. Die Karthager verschlossen den Römern das Meer und der Krieg drohte für Rom ungünstig auszugehen.

In dieser Notlage rafften sich hochherzige Bürger, Reeder und Großkaufleute in Rom auf und ließen auf eigene Kosten eine Flotte von 200 Schiffen erbauen und bemannen, eine Leistung von wahrhaft historischer Größe nach 22jährigem schweren Kriege, „die vielleicht ohne Beispiel in den Annalen der Geschichte dasteht“ (Mommsen, Röm. Gesch. I, S. 539). Die Karthager, in Sicherheit gewiegt, hatten ihre Schlachtflotte, die sie nur zum Transportdienst und Kaperkriege verwendeten, in unverzeihlicher Sorglosigkeit verkümmern lassen, und als der Konsul Lutatius Catulus bei den ägatischen Inseln im März 241 v. Chr., die eilig zusammen-



geraffte, schlecht ausgerüstete karthagische Flotte traf, schlug er sie vernichtend, blockierte das karthagische Heer in Lilybäum, und zwang Hamilkar, der Vollmacht erhalten hatte, zum Friedensschluß. Dieser Frieden beließ Karthago die volle Selbständigkeit und auch seine Waffen, Sizilien aber wurde römisch, die Seeherrschaft Karthagos war gebrochen, die Landmacht hatte die Seemacht besiegt. Forscht man nach den Gründen dieses erstaunlichen Ergebnisses, — denn niemals hätte ein Römer gegen den Willen der herrschenden Seemacht Sizilien betreten dürfen! — so liegt die tiefste Ursache darin, daß man in Karthago wohl Seehandel und Ueberseeinteressen, also Seegelung, trefflich zu entwickeln verstand, daß aber diesem Volke die politische Energie und die staaterhaltende und staatsbildende Kraft fehlte, die Rom in so hohem Maße besaß.

Dies sollte sich noch viel deutlicher im zweiten Punischen Kriege zeigen, der 23 Jahre später ausbrach und eigentlich kein Krieg Karthagos gegen Rom war, sondern Hannibals gegen die verhaßte Tiberstadt, der er, der Sohn Hamilkars, Rache geschworen hatte. Seiner von Parteiungen zerrissenen, von elendem Krämergeiste beherrschten Vaterstadt hatte schon Hamilkar den Rücken gewandt und in Südspanien ein neues karthagisches Kolonialreich begründet, nachdem den Karthagern ihre früheren spanischen Besitzungen im 4. Jahrhundert gegen die verbündeten Iberer und Massalieten verloren gegangen waren. Von dort als Operationsbasis unternahm Hannibal 218 v. Chr. den ewig denkwürdigen Zug über die weglosen Alpen, durchschritt im Siegeslauf ganz Italien und brachte Rom an den Rand des Abgrundes. Weshalb aber erlahmte seine Kraft, weshalb wählte er, der genialste Feldherr des Altertums, überhaupt den langen und verlustreichen Weg über die Alpen? Die Meinungen darüber sind geteilt. Mommsen (Röm. Gesch., Bd. I 582) wagt es nicht, bei dem Fehlen jeder karthagischen Aufzeichnung ein Urteil zu fällen, Stevens und Westcott (*History of Sea Power*, S. 60) vermögen im zweiten Punischen Kriege keinen Einfluß der Seemacht zu erkennen; Mahan (*Influence of Sea Power*, 14 ff.) schätzt diesen Einfluß im Gegenteil sehr hoch ein. Auch ich möchte behaupten, daß er sehr wesent-

lich, ja entscheidend gewesen sein muß. Die Benutzung des Seeweges hätte Hannibal nicht nur ein Jahr früher nach Italien gebracht, sondern ihm auch jederzeit die so notwendigen Verstärkungen aus seiner spanischen Operationsbasis zugeführt und ihn nicht gezwungen, nach Süditalien zu gehen, wo die römische Eidgenossenschaft eisern gegen ihn zusammenhielt und infolgedessen sein Heer immer mehr zusammenschmolz. Dorthin, also mit strategisch verkehrter Front, wandte er sich vor allem in der Hoffnung, wenigstens aus der Heimat auf dem kürzesten Seewege von Afrika her unterstützt zu werden — auch dies umsonst. Als es seinem Bruder Hasdrubal gelang, noch ein zweites karthagisches Heer über die Alpen zu führen, wurde dieses am Metaurus 207 vernichtet und Hannibals Lage immer verzweifelter. Nun konnten die Römer zum Stoß ins Herz des Feindes die von Karthago nie ernstlich bestrittene Seeherrschaft als Brücke benutzen und ein Heer in Afrika landen. Die Schlacht bei Zama 202, wo der erste der großen Scipionen Hannibal vernichtend schlug, bestätigte nur die schon am Metaurus gefallene Entscheidung des hannibalischen Krieges. Rom in Italien zu besiegen, war gewiß strategisch richtig, konnte indessen nur gelingen, wenn Karthago die Seeherrschaft im Tyrrhenischen Meere besaß. Daß die Väter der punischen Stadt die zwanzigjährige Friedenszeit hingehen ließen ohne die Flotte wieder in alter Macht und Stärke aufzubauen, ist der tiefste Grund der Niederlage. Zum Küstenkrieg, zu Transporten, zur Nachrichtenübermittlung u. dgl. hat die schwache karthagische Flotte wohl ausgereicht, auch Hannibal konnte mit seinen letzten Truppen Afrika auf dem Seewege noch erreichen, aber den Kampf um die Seeherrschaft, dessen siegreiche Durchführung allein die Ausnutzung des Meeres gewährleistet, haben die Karthager in diesem Kriege nie gewagt. So beherrschten die Römer mit ihrer Flotte das Meer bis zur Nordküste von Sizilien, dazu den Golf von Lion und die ganze spanische Ostküste, und damit die innere Linie zwischen Südspanien und Italien, eine unvergleichliche strategische Lage, deren Gunst alle Landsiege des großen Puniers ausglich und schließlich überwog. Auf dieser inneren Linie brachten sie ihre Heere nach Spanien, zerstörten dort die Operationsbasis Hannibals und zwangen ihm eine Ermattungsstrategie auf, an der sein Schlach-

tenglück zerbrach. Nicht Hannibal verlor den Krieg, sondern die Krämerseelen in Karthago, die ihrem größten Sohne die Waffe weigerten, deren er fern von der Heimat zum Siege bedurfte, die Flotte! Wie sehr jede mögliche Bedrohung der römischen Seemacht die Gemüter in Rom beeinflusste, bewiesen die Bedingungen des Schmachfriedens, dem die besiegte unglückliche Stadt sich unterwerfen mußte. Neben einer ungeheuren Kriegsentschädigung und der Beschränkung der politischen Souveränität, Abtretung allen überseeischen Besitzes usw. wurde ihr vor allem eine Verminderung der Kriegsflotte auf höchstens zwölf Schiffe auferlegt, in allem ein würdiger Vorläufer des Versailler Diktats von 1919!

Trotz alledem erholte sich Karthago schnell, Handel und Wohlstand blühten wieder auf. Das reizte nur noch mehr den Vernichtungswillen des unerbittlichen Feindes am Tiber. Ein neuer Krieg wurde vom Zaune gebrochen. Ohne Flotte konnte Karthago die Landung eines römischen Heeres in Afrika nicht hindern. Nach verzweifelter Widerstande wurde die einstige stolze Empore des westlichen Mittelmeeres 146 v. Chr. in Schutt und Asche gelegt. Erst als der Pflug des numidischen Bauern seine Furchen über die Trümmer der verhaßten Stadt zog, konnten die Handelsherren und Geldmänner am Tiber, die den Vernichtungskrieg gegen den tüchtigeren Mitbewerber betrieben und finanziert hatten (vgl. Mommsen, Röm. Gesch. II, 23.), ungestört schlafen und geruhsam das Erbe Karthagos, die Handelsherrschaft im Mittelmeere, antreten. Damit trat Rom in eine neue Epoche seiner Geschichte ein: es wurde zur Kolonialmacht und seine Politik zur „Weltpolitik“.

Die Bedeutung eines einzelnen Volkes für den Gang der Weltgeschichte bemißt sich nach einem treffenden Worte Dietrich Schäfers (Kolonialgeschichte, Leipzig 1910, S. 10) nach seinen Leistungen auf dem Gebiete der Kolonisation. Danach steht Rom mit an erster Stelle. Mit fast unersättlicher Ländergier, aber auch mit hohem Geschick hat es nach und nach die ganze Mittelmeerwelt, dazu Nordgallien, Britannien, Westgermanien, die Donauländer und Westasien oft bis an den Euphrat und darüber hinaus erobert, sich politisch angegliedert und kolonisiert, überdies noch dem ganzen Westen Europas die eigene Sprache aufgezwungen. Es hat



damit ein Kulturwerk ersten Ranges vollbracht. Alle Kolonialpolitik ist im innersten Wesen seepolitisch, denn Kolonien sind überseeische Gebiete, oder mindestens solche, die auf dem Seewege vom Mutterlande her am leichtesten zu erreichen sind. So ist Sibirien ebensowenig eine Kolonie Rußlands wie Kalifornien eine solche der Vereinigten Staaten. Beides sind vielmehr Gebiets-erweiterungen im Anschluß an das Stammland. Wohl aber sind Spanien und der Balkan römische Kolonien gewesen, weil der Landweg dorthin lang, beschwerlich und oft unsicher war. Daher ist ohne Beherrschung der Seewege an Kolonisation im Großen nicht zu denken. Es ist hier nicht der Ort, um auf die in vieler Hinsicht großartige, in anderer wiederum sehr fehlerhafte römische Kolonialpolitik einzugehen, die häufig in einer Aussaugung der Provinzen gipfelte. Nach Karthagos Fall beherrschte, wie wir sahen, die römische Flotte das westliche Mittelmeer, nach dem Kriege gegen Antiochus, den Seleukiden (189 v. Chr.), war dieses ganze Meer ein „mare romanum“ geworden. Alle Kriege jener Zeit, die Rom gegen Griechenland, den asiatischen Westen und um Aegypten geführt, sind auf dem Meere begonnen und über See geführt worden, sind Seezüge gewesen mit dem Meere als Brücke und Operationsbasis zugleich. Ausschließlich auf Grund der Seeherrschaft waren Eroberung und Erhaltung des riesigen Weltreiches möglich. Nach der Eroberung Westasiens duldete Rom keine andere Seemacht mehr. Wie sehr die römische Herrschaft von der Beherrschung der Seewege abhing, sollte sich sehr bald zeigen, als die römische Flotte, von keinem Feinde mehr bedroht, immer weiter verfiel, weil die Machthaber der absterbenden Republik mit inneren Parteikämpfen vollbeschäftigt waren. In dem mare romanum war die Seepolizei schließlich der einzige Lebenszweck der Flotte geworden. Selbst dieser Nebendienst wurde in den Wirren der Revolution von 133 v. Chr. ab vernachlässigt; die Folge war ein Aufblühen der Seeräuberei, wie es uns kaum glaublich scheinen möchte. Die Piraten saßen in ihren Schlupfwinkeln an der kleinasiatischen Küste, verfügten über wohlausgerüstete Geschwader, plünderten die Küstenstädte, unterbanden mit Erfolg jeden Seehandel im östlichen Mittelmeere, besonders die Getreidezufuhren von Aegypten

ten nach Rom, erschienen sogar vor dem Hafen Roms, vor Ostia, landeten und zerstörten ein dort gegen sie ausgerüstetes Geschwader! Teuerung und Hungersnot in der Hauptstadt der Welt waren die Folge. Dies schlug dem Fasse den Boden aus. Nach vielen vergeblichen Anläufen wurde schließlich Pompejus, genannt der Große, 67 v. Chr. mit außerordentlichen Vollmachten und Hilfsmitteln ausgestattet, wie sie noch nie einem römischen Feldherrn zugebilligt worden waren. Man erkennt daran die Größe der Gefahr. Pompejus ließ eine starke Flotte bauen und säuberte mit ihrer Hilfe erst das westliche, dann das östliche Mittelmeer, schlug die Hauptmacht der Piraten in einer regelrechten Seeschlacht an der kilikischen Küste und verbrannte ihre Raubnester — eine Titanenarbeit, in drei Monaten geleistet!

Mit Pompejus' Auftreten begann der Endkampf der Machthaber um die Alleinherrschaft in Rom, in welchem Cäsars Sieg bei Pharsalus im Jahre 48 v. Chr. nur eine Etappe ist. Die letzte Entscheidung in diesem jahrzehntelangen Ringen fiel auf dem Meere zugunsten Oktavians, des Adoptivsohnes Cäsars, gegen Antonius, und zwar in der letzten großen Seeschlacht der antiken Welt bei Aktium (2. Sept. 31 v. Chr.). Ein Tag von weltgeschichtlicher Größe brach an, als am Ausgang des Golfes von Korinth die verbündeten Flotten der Königin Kleopatra von Aegypten und des Marcus Antonius mit den Liburnen (s. S. 72) Agrippas zusammentrafen. Dieser Freund und Feldherr Octavians ist unstreitig der größte Seeheld römischen Blutes gewesen. Schon vor der Schlacht bei Aktium hatte er den Sextus Pompejus, der bis dahin das Tyrrhenische Meer beherrschte, 36 v. Chr. bei Mylae in zwei großen Seeschlachten geschlagen, wobei besonders schwere und hochbordige Penteren zur Verwendung kamen, Schiffe mit mächtigen Türmen für Wurfgeschütze und sogar mit einer Art hölzernen Gürtelpanzers gegen Rammstoß ausgerüstet. Bei Aktium indessen verwendete Agrippa die leichten, gut manövrierenden Liburnen gegen die Großkampfschiffe der Kleopatra, meist Okteren und Dekateren, d. h. Schiffe mit acht bzw. zehn Reihen von Rieimen übereinander, mit gewaltigem Sporn, schweren Wurfmaschinen und über 3 m Bordhöhe. Agrippa hatte diese leichten Schiffe

bei einem Feldzug gegen die illyrischen Liburner kennengelernt. Daher stammt auch der Name. Es ist aus den Quellen nicht klar ersichtlich, aus welchem Grunde Agrippa sich plötzlich diesen leichten Schiffen, den Fregatten der antiken Seekriegsführung, zugewendet hat. Im allgemeinen ist es ausgeschlossen mit leichten See-  
streitkräften schwere Linienschiffe zu schlagen. Die Ursache wird wahrscheinlich die empfindliche Geldnot gewesen sein, in der Octavian im Gegensatz zu Antonius dauernd schwebte. Liburnen lieferten die besiegten Illyrier, der Bau von Linienschiffen dagegen war teuer und zeitraubend. Die Seeherrschaft hatte vor der Schlacht in Händen Agrippas gelegen, da Antonius untätig in Patras liegen blieb. Agrippa schnitt ihm Nachschub und Zufuhr, die vornehmlich über See aus dem Osten kamen, ab und zwang ihn, das Heer mit der Flotte, die schon in Aktium nördlich vom Eingange der Bucht von Korinth lag, zu vereinigen. Dorthin, nach der Nordküste des ambrakischen Meerbusens, folgte ihm auch Octavian mit seinem Heere, verweigerte aber die Schlacht und begnügte sich mit einer Blockade des Gegners, dessen Reihen durch Krankheit, Mangel und Fahnenflucht furchtbar gelichtet wurden, während Octavian die Seezufuhr offen stand. Agrippa eroberte mit der Flotte Patras, Korinth und das wichtige Leukas südlich von Aktium, wodurch Antonius völlig abgeschnürt wurde. So blieb ihm nichts anderes übrig als der Versuch, die Blockade mit der Flotte zu brechen und sich einen Ausweg nach Aegypten, dem Mittelpunkt seiner Macht, durch die Schlacht zu bahnen. In dieser strategisch richtigen Absicht bestärkte ihn seine Geliebte, die ägyptische Königin, eine der bedeutendsten Frauen der Antike, die mit dem ganzen Kriegsschatze und 60 Segelschiffen sich ebenfalls in Aktium befand. Antonius schiffte 20000 seiner besten Legionäre auf der Flotte ein, verbrannte einen Teil derselben, den er nicht mehr voll bemannen konnte, und stellte den Rest, 170 Schlachtschiffe, in zwei Geschwader geteilt, mit den ägyptischen Segelschiffen dahinter, dicht vor dem Eingange zum Golfe von Aktium auf, nachdem er — sehr bezeichnend für seine Durchbruchsabsichten — zuvor die großen Segel auf die Schlachtschiffe hatte bringen lassen (s. Plan II). Ihnen gegenüber ordnete Agrippa seine an Zahl weit überlegenen Liburnen (260, nach anderen Quellen sogar 400) in



weitem Bogen, die eng aneinander gedrängten feindlichen Schlachtschiffe umfassend. Aber statt anzugreifen, hielt Agrippa seine Liburnen zurück. Nachmittags pflegt in diesen Küstenstrichen ein kräftiger Nordwestwind als „Seewind“ aufzukommen. Wollte Antonius diesen zum Durchbruch ausnutzen, so mußte er angreifen und dabei im tieferen Wasser seine Schlachtschiffe weiter auseinanderziehen. So konnten, als es zuerst auf dem südlichen, dann unter Antonius selbst auch auf dem nördlichen Flügel zum Nahkampfe kam, die flinken Liburnen zu zweien und dreien die schwerfälligen Großkampfschiffe umschwärmen und manche von ihnen trotz ihrer taktischen Ueberlegenheit kampfunfähig machen. Von einem Siege der leichten Schiffe konnte freilich noch keine Rede sein, trotzdem Agrippa neu erfundene Brandgeschosse gegen die mächtigen Schiffsleiber seiner Feinde verwendete. Aber die ganze Schlachtordnung des Antonius war trotzdem in Unordnung geraten und viele seiner Schiffe befanden sich in arger Bedrängnis. Schon neigte sich der Tag, da faßt Kleopatra den taktisch wie strategisch richtigen Entschluß, nunmehr mit ihren Schiffen unter Segel bei dem noch herrschenden günstigen Winde durch eine Lücke im Kampfgewühle durchzubrechen, um wenigstens diesen Teil der Flotte samt dem Schatze zu retten. Antonius folgt ihr mit einigen schnellen Schiffen auf dem Fuße, nicht — wie die Mär behauptet — im Banne seiner Geliebten feige die Seinen verlassend, sondern um den ganzen Krieg von Aegypten aus weiterzuführen, denn in Aktium saß er in einer Falle. In ähnlicher Lage verließ Napoleon 1799 Aegypten, ohne daß ihm dies als feige Flucht ausgelegt worden wäre. Nun wurde der Rest der führerlos gewordenen Schiffe von Agrippa überwältigt und der endgültige Sieg errungen<sup>1</sup>. Auch das antonische Heer, von aller Zufuhr abgeschnitten, löste sich bald auf oder ging zum Sieger über. Das Ergebnis dieses weltgeschichtlich höchst bedeutsamen Tages war der Sieg des Westens über den Osten. Die Geschichte würde einen

<sup>1</sup> Die früher weit verbreitete Ansicht über einen großen Sieg der Liburnen über die hochbordigen Schlachtschiffe des Antonius läßt sich nach den Forschungen von G. Ferrero: „Größe und Verfall Roms“, Rom 1900, nicht mehr aufrechterhalten. Daß Aktium nicht eine Angriffsschlacht Agrippas, sondern ein Durchbruchversuch des Antonius war, hat J. Kromayer zuerst aus den Quellen nachgewiesen (Hermes, 1899, 1 ff.). Damit fällt auch die Legende von der „Flucht“ der Kleopatra und dem „Verrat“ des Antonius.

anderen Verlauf genommen haben, wenn Agrippas Flotte geschlagen worden wäre. Nicht Rom, sondern Alexandria wäre die Hauptstadt der Welt geworden, und das römische Reich, das niemals von der Peripherie aus sich hätte regieren lassen, wäre wohl bald zerfallen. —

Was in den Jahrhunderten des römischen Kaiserreiches und seines langen Todeskampfes gegen die germanischen Eroberer an seekriegsgeschichtlichen Ereignissen sich abgespielt, muß weit zurücktreten hinter die eben geschilderten, fast dramatisch anmutenden Vorgänge. Nur soviel sei bemerkt, daß die tatkräftigsten Kaiser aus dem flavischen Hause und die Antonine im 1. und 2. Jahrhundert der römischen Weltherrschaft streng auf einen ungehinderten Seeverkehr im Mittelmeere hielten und keinerlei Seeraub duldeten. Dazu wurden regelmäßig zwei aktive Flotten mit leistungsfähigen Werften und Stützpunkten in Misenum bei Neapel und in Ravenna an der Adria unterhalten. Mit dem Niedergange der römischen Staats- und Seegewalt tauchten auch wieder Piraten, diese Blutsauger am römischen Wirtschaftskörper, auf, und mit ihnen die seetüchtigen Germanen. Schon im 3. Jahrhundert n. Chr. verheerten die Goten vom Schwarzen Meere aus das östliche Mittelmeer und unternahmen die Franken einen kühnen Zug nach Tarragona, und von dort nach Afrika hinüber, im fünften Jahrhundert brandschatzten die Vandalen von Nordafrika aus alle Küsten des westlichen Mittelmeeres<sup>1</sup>. Hundert Jahre später mußte Belisar, der Feldherr des Oströmers Justinian, 534 n. Chr. eine große Flotte zu deren Vertreibung ausrüsten. Unter den Keulenschlägen der nordischen Barbaren zerbrach schließlich das gewaltige römische Kolonialreich. Von den Völkern, die 400 Jahre unter römischer Herrschaft gelebt und gefrontet hatten, rührte kaum eines einen Finger zur Rettung des Reiches, weil in dieser ganzen langen Zeit Rom die unterjochten Gebiete zwar materiell entwickelt hatte, es ihm aber nicht gelungen war, sie innerlich an sich zu ketten. Der geniale Gedanke der sich selbst regierenden

<sup>1</sup> Die Nachrichten über die Seekriege der Völkerwanderungszeit sind sehr spärlich und verworren; das Beste findet man noch in Gibbons berühmter „History of the Decline and Fall of the Roman Empire“, 12 Bde. London, Neue Aufl. 1813. Kap. 10, 36 u. 41.

Freiheit war dem antiken Wesen fremd. Was das Herrenvolk der Römer mit dem Schwerte erobert, mußte ihm dienen, mußte schaffen und arbeiten, damit der römische Pöbel täglich „panem et circenses“ genießen und die Geldmänner der Weltstadt sich bequem bereichern konnten. Mancher Prokonsul kam arm in eine reiche Provinz und verließ die verarmte als reicher Mann. Man hat gesagt, Roms Geschichte sei die der Ausplünderung der Welt gewesen. So mußte die erste Feuerprobe das ganze Gebäude erschüttern. Thronkriege, Erschöpfung der Silberminen, Geldknappheit und wirtschaftliche Nöte, Barbarisierung des Heeres, Verarmung und Seuchen traten hinzu<sup>1</sup>. Eine Tatsache wird indessen bei dem Streite über die Ursachen des tragischen Unterganges des römischen Reiches meist außer acht gelassen: die Unterbrechung der für das Gedeihen, ja für das nackte Leben der mittelmcerischen Welt ganz unentbehrlichen Seeverbindungen durch die Goten im Osten und die Vandalen im Westen. Das Meer war im fünften Jahrhundert n. Chr. aus einer verbindenden Brücke wieder zum trennenden Hindernis geworden. Dies hat sehr wesentlich zum schnellen wirtschaftlichen und militärischen Zusammenbruche des Römerreiches beigetragen.

Von nun ab führten dessen germanische Nachfolgestaaten ihr aus unaufhörlichen gegenseitigen Kämpfen und Zerfleisungen bestehendes Eigenleben, die Seemacht aber spielte im Mittelmeergebiete keine Rolle mehr. Nur einmal noch wurde der Versuch gemacht, ihre Hilfe zur Gründung eines Reiches in Anspruch zu nehmen, und zwar durch den großen Ostgoten Theodorich von Verona, den Dietrich von Bern der deutschen Helden-sage. Er hegte den Plan, ein mächtiges germanisches Reich, Spanien, Italien, Südfrankreich, Burgund und Thüringen umfassend, aufzurichten und durch die mit ihm verbündeten Vandalen in Nordafrika das westliche Mittelmeer zu beherrschen. Ohne dieses wäre sein Reich zu verwundbar gewesen. 511 war er am Ziel, aber der Abfall der Vandalen und sein Tod (526) brachten den großen Gedanken einer politischen Zusammenfassung der germanischen Völker unter der Vorherrschaft des ostgotischen Stammes zum Scheitern.

<sup>1</sup> Vgl. P. Rohrbach: „Geschichte der Menschheit“. Leipzig 1913, 139 ff.



## Drittes Kapitel

# Seekriege und Seekriegswesen bis zur Entdeckung Amerikas

### 1. Die Galeerenkriege im Mittelmeer

Die Stürme der Völkerwanderungszeit hatten den Seehandel im Mittelmeere und die Verbindung des europäischen Westens mit dem asiatischen Erdteile so gut wie ausgelöscht. Das Auftreten der Araber (Sarazenen) an den südlichen Küsten dieses Meeres, die Eroberung Syriens, Aegyptens, später Kleinasiens taten das übrige. Die Einnahme von Konstantinopel, dieses letzten Bollwerkes der antiken Kultur inmitten einer barbarischen und feindseligen Welt, sollte das Glaubenswerk des Propheten krönen. Mitte des siebenten Jahrhunderts, nach dem Tode Mohammeds, residierten seine Nachfolger als Kalifen in Syrien. Moawiyah (seit 661 Kalif), der erste Omajade und einer der bedeutendsten dieses Geschlechts, hatte klar erkannt, daß ohne Seemacht die wunderbar geschützt gelegene Hauptstadt der damaligen Christenheit (Rom lag in jener Zeit in Trümmern und hatte die Einwohnerzahl eines großen Dorfes) nicht zu erobern war. In der ihm untertänigen syrischen Bevölkerung lebte noch das Blut der alten Phöniker. Mit ihrer Hilfe baute der Kalif eine starke Flotte, aus sogenannten „Dromonen“ bestehend, einer Art Galeeren mit 80 Riemen in 2 Reihen übereinander, zwei Masten mit lateinischen (dreieckigen) Segeln, je einem Kastell für Bogenschützen und Soldaten vorn und in der Mitte und etwa 300 Mann Besatzung, schnellsegelnde und handige Fahrzeuge. Noch als Emir von Syrien zog Moawiyah 655 mit großem Aufgebot an Heer und Flotte gegen Konstantinopel, das Heer über Land schickend. Unterwegs stellte sich ihm der oströmische Kaiser Konstans II. mit einer schnell zusammenge-

zogenen Flottenmacht entgegen, wurde jedoch an der Südküste Kleinasiens vernichtend geschlagen. Damit war die Seeherrschaft der Sarazenen in der Aegäis aufgerichtet. Da aber das arabische Heer die Tauruspässe nicht bezwingen konnte, so wurde ein Waffenstillstand geschlossen. 673 erneuerte Moawiyah den Angriff und erschien diesmal, nachdem er die Dardanellendurchfahrt erzwungen, mit gesammelter Macht vor der Stadt. Trotzdem sich die Ost-römer mit dem Mute der Verzweiflung wehrten, wäre die Stadt, ungeachtet ihrer riesenhaften Verteidigungsmauern, den Jahr für Jahr erneuerten Angriffen der fanatischen Sarazenen erlegen. Da erschien eine neue, furchtbare Waffe des Seekrieges, die den Kampf entschied: ein Syrer in griechischen Diensten, Kallinicus, hatte eine brennbare, durch Wasser nicht zu löschende Mischung von Salpeter, Schwefel, Pech und Erdöl erfunden, die aus irdenen Töpfen brennend geschleudert oder aus Kupferröhren am Bug der Schiffe (wahrscheinlich mit einem Zündsatze) gefeuert wurde und jedes feindliche Schiff unrettbar in Brand steckte und vernichtete. Man nannte diesen Vorläufer des Geschützes „griechisches Feuer“. Seine geheime Zusammensetzung wurde sorgfältig gehütet, und wo es angewandt wurde gab es den Ausschlag, zum ersten Male 677, im vierten Jahre der Belagerung. Seine Anwendung überraschte und schwächte die sarazenische Flotte derart, daß die Belagerung fluchtartig aufgehoben wurde. Auf der Heimfahrt zerschellte auch noch der Rest der Flotte im Sturme an der kleinasiatischen Küste, und das Heer löste sich beim Rückzuge auf. Konstantinopel hatte dem Ansturme eines neuen, fanatischen Glaubens getrotzt, und eine weltgeschichtliche Entscheidung war mit Hilfe einer neuen Waffe des Seekrieges gefallen!

Diesem kurzen Aufschwunge nationaler Kraft folgten in Konstantinopel Zerrüttung und Erschlaffung. So konnte fünfzig Jahre später der Kalif den ungeheuren Plan verfolgen, die gesamte abendländische und griechische Christenheit von Osten und Westen her zugleich anzugreifen, sie gewissermaßen in die Zange zu nehmen und zu vernichten. Damals stand das Kalifat auf der Höhe seiner Macht, nach allen Seiten sandte es seine Heere aus, und seine Flotte beherrschte nicht nur von Syrien und Aegypten das östliche, son-

dern von Tunis und Marokko aus auch das westliche Mittelmeer; Spanien konnte in einem Siegeslauf ohnegleichen von dem gewaltigen Musa überrannt worden; an der Loire erschienen die sarazenischen Reiterheere, und hätte nicht 732 Karl Martell, der Franke, dort in verzweifelterm Kampfe gesiegt, die abendländische Welt wäre zugrunde gegangen. Der griechischen Welt ein ähnliches Schicksal zu bereiten, setzte sich 716 Moslemah, Bruder des Kalifen Omar, an die Spitze einer Flotte von angeblich 1800 Dromonen, mit einem eingeschifften Heere an Bord und einem zweiten auf dem Landwege, um die Kaiserstadt am Bosphorus, die noch keinen Feind in ihren Mauern gesehen hatte, zu bezwingen. Die oströmische Wehrmacht war klein und schwach, dafür aber herrschte ein Mann von Erz, Leo III., der Isaurier genannt. Fast ohne auf Widerstand zu treffen, konnte Omar die Stadt einschließen; die griechische Flotte jedoch lag durch eine schwere eiserne Kette geschützt im Goldenen Horn verankert, nicht nur unerreichbar für die sarazenische Ueberzahl, sondern auch unbesiegbar, denn das griechische Feuer machte jeden Angriff zu schanden. So konnte Omar das Herz der Stadt, das Goldene Horn, nicht bezwingen und mußte sich mit der Blockade begnügen. 718 sperrte er auch den Bosphorus, und die nun völlig abgeschnittene Stadt schien verloren. Aber Leo verzagte nicht. Durch entlaufene christliche Galeerensklaven hatte er den Ankerplatz des Blockadegeschwaders ausgekundschaftet, dort überraschte er es mit seinen wenigen Schiffen und vernichtete es durch das griechische Feuer vollständig. Die Blockade war gesprengt, der Schrecken vor der furchtbaren Waffe verbreitete sich in der sarazenischen Flotte und im Heere (denn auch im Landkampfe wurde das Feuer in brennenden Pfeilen und Geschossen verwandt), so daß Omar nach schweren Verlusten zu Wasser und zu Lande sich gezwungen sah, die Belagerung aufzuheben. Als ein Sturm — wie 50 Jahre zuvor — die Reste der einst so stolzen Flotte an die Küste warf und vom Heere nur Trümmer, von der Flotte angeblich nur fünf Schiffe nach Syrien zurückkehrten, war zum zweiten Male Konstantinopel vor islamitischem Joche gerettet, und wiederum war die letzte Entscheidung auf dem Meere gefallen! Ohne zu übertreiben, kann man von einem zweiten „Salamis“ sprechen, denn ebenso wie durch den Sieg des Themis-



stokles ward 718 durch die Tatkraft des Isauriers die griechische Welt vor dem Untergange gerettet. Ueber 700 Jahre sollten vergehen, ehe die Metropole am Goldenen Horn dem dritten Angriffe doch noch zum Opfer fiel.

Nach dem Sarazenensturme und besonders nach der Aufrichtung einer gewissen staatlichen Ordnung im Abendlande durch die Karolinger erholten sich auch langsam die fast eingeschlafenen überseeischen Handelsbeziehungen im Mittelmeere. Seine Vermittler wurden die italienischen Städterepubliken Genua und Pisa (auch Amalfi bis zu seiner Zerstörung durch die Pisaner 1135). Um das Jahr 1000 war das 452 gegründete Venedig die Vormacht des Orienthandels geworden. Erst der Niedergang der sarazenischen Seemacht nach dem Fehlschlage gegen Konstantinopel hat den italienischen Seestädten die Möglichkeit zu ihrer außerordentlichen Blüte gegeben. Im Kampfe wie im Bündnis mit den sarazenischen und oströmischen Machthabern gründeten sie Niederlassungen, schlossen Verträge, entwickelten Ueberseehandel und Wohlstand. Aber giftiger Handelsneid entzündete zwischen ihnen unaufhörliche Kriege, die bald der einen, bald der anderen Stadt den Vorrang gaben, in seekriegsgeschichtlicher Hinsicht indessen ohne Belang sind. In der Zeit der Kreuzzüge haben Venedig wie Genua eine große Rolle gespielt. Sie leiteten die Ueberfahrt der Kreuzfahrer nach dem Heiligen Lande, stellten — natürlich gegen gute Bezahlung — ihre Transportschiffe und ihre Flotten zur Verfügung und verstanden es nebenbei meisterhaft, bei dem frommen Werke auch noch allerlei politische und Handelsvorteile herauszuschlagen. Die Kreuzzüge an sich bieten wenig seekriegsgeschichtliches Interesse; sie waren Heerestransporte über die von den Venezianern beherrschte See. Geschickte Handelspolitik war die Stärke der italienischen Seestädte: das System der kleinen Vorteile, das reichen Gewinn abwirft, mit Treu und Glauben indessen nicht immer zu vereinbaren ist. Großzügig und auf richtiges Verständnis der Seemacht gegründet kann man diese Politik nicht nennen. Niemals wurde zwischen ihnen um die Seeherrschaft gekämpft, nur um Handelsvorteile, Stützpunkte u. dgl. wogte der Streit.

Diese Verhältnisse änderten sich, als die Osmanen ganz überraschend auf das Meer hinausdrängten. Schon um 1400 hatten sie versucht, Konstantinopel zu nehmen, was aber ohne die Hilfe einer Flotte mißlang. Der tatkräftige Sultan Mohamed II. erkannte den Fehler und bezwang mit Landheer und Flotte gemeinsam 1453 Konstantinopel, ein Wendepunkt in der Geschichte des europäischen Ostens. Die Flotte hat dabei eine große Rolle gespielt. Sie siegte, weil das Geheimnis des griechischen Feuers offenbar verloren gegangen war. Mohamed legte damit den Grund zu einer starken Seemacht, eines der seltenen Beispiele der Gründung einer Flotte ohne einen starken Seehandel als Rückhalt. Die schon längst seemächtigen nordafrikanischen Barbareskenstaaten, die gefürchtetsten Seeräuber des westlichen Mittelmeeres, und griechisch-kleinasiatische Renegaten halfen ihm dabei. Die guten Tage der italienischen Stadtrepubliken waren damit zu Ende. Als die Türken auch noch Aegypten ihrer Herrschaft unterwarfen, waren die Inseln der Aegäis nicht mehr zu halten, und auch der Levantehandel verkümmerte, als die Dardanellen für die Italiener gesperrt wurden. 1535 übergab Sultan Suleiman der Große dem 77jährigen Chaireddin-Barbarossa, dem verwegensten der algerischen Korsaren, den Oberbefehl über die Flotte. In demselben Jahre hob Karl V. in seinem bekannten afrikanischen Feldzuge das Raubnest in Tunis aus, dafür brachte aber 1538 Barbarossa dem damals berühmtesten Seehelden, dem Genuesen Andrea Doria, bei Prevesa eine arge Schlappe bei. Nach und nach verdrängten die Türken die Italiener aus allen Inseln des Aegäischen Meeres. Als auch Zypern 1570 gefallen war, rafften sich endlich die christlichen Staaten auf, die verlorene Seeherrschaft zu erkämpfen. Es zeigt sich an diesem Beispiel, daß aller friedliche Seehandel auf Seemacht ruhen muß, um nicht früher oder später zugrunde zu gehen. 1571 kam das Bündnis zwischen Philipp II. von Spanien, Venedig und dem Papste Pius V. zur Ausrottung der osmanischen Macht zustande. Nur auf dem Meere konnte dieses Ziel erreicht werden. In Messina wurden eine starke Flotte und ein Landungsheer von 200 Kriegsschiffen und 100 Transportschiffen unter dem Oberbefehle Don Juan d'Austrias, eines Halbbruders des spanischen Königs zusammengezogen.

Die Kriegsschiffe jener Zeit waren im allgemeinen immer noch den Liburnen des Altertums (vgl. S. 72) ähnlich; man bevorzugte die schlanke Form der schon früher erwähnten Pentekontoren mit je 25 sehr langen Riemen an jeder Seite. An Stelle der antiken Türme mit Wurfmaschinen waren Plattformen getreten, die vorn 5—8 Geschütze, hinten den Ruderstand aufnahmen. Um 1300 war der Einbau fester Steuerruder eingeführt worden, ein großer Fortschritt gegenüber den losen Steuerriemen früherer Zeiten. Auch die nordweisende Eigenschaft der Magnetnadel war schon bekannt. Die Besatzung dieser Galeeren bestand aus 200—250 Mann, da an jedem Riemen 4—5 Mann saßen, außerdem 100—120 Soldaten für den Enterkampf und die Bedienung der Geschütze. Immer noch bestand die Rammtaktik der Antike zu Recht, auch die gleichen Verbandsordnungen (Sichel oder Halbmond). Als neuer Schiffstyp erschien zum ersten Male die Galeasse auf dem Meere, ein wenig gelungener Zwitter von Riemenschiff und Segelschiff mit 30—50 Riemen und vier Masten, höher, stärker bestückt, schwerer, daher auch schwerfälliger und langsamer als die handige Galeere. Von diesen Galeassen befanden sich sechs mit je 50 Geschützen bei Don Juans Flotte. Die türkische Flotte war an Galeeren noch stärker als die verbündete, besaß aber keine Galeassen. Sie lag am 7. Oktober 1571 im Busen von Korinth bei Lepanto, dem alten Naupaktos, wo Phormio zwei Jahrtausende früher mit ganz ähnlichen Schiffen seine Siege erstritten hatte. — Der türkische Kapudan-Pascha und Flottenchef Ali fuhr der verbündeten Flotte bis an den Westausgang des Golfes entgegen und teilte seine Flotte in drei Geschwader unter Anlehnung an die Küste. In derselben Sichelformation nahte Don Juan, nur hatte er seine Mitte sehr verstärkt, die Galeassen mit ihrer schweren Artillerie vor der Front; ein Reservegeschwader war noch weit zurück in der Oxiapassage (vgl. Plan III). Auf dem linken türkischen Flügel kommandierte Uluch Ali, ein Renegat und schneidiger Seemann, der sich sogleich auf die genuesischen Galeassen unter Doria warf; dieser hatte sich — war es Verrat oder Ungehorsam? — entgegen dem Befehle südwärts aus der Schlachtlinie herausgezogen. Nur die Ankunft der Reserveflotte rettete den rechten Flügel der Verbündeten. Auch der linke Flügel war in schwieriger Lage, da er



von den Türken umgangen und hart bedrängt wurde. Es rächte sich die von Don Juan befohlene Sichelformation einer zahlenmäßigen Uebermacht gegenüber. Das schwere Geschützfeuer der venezianischen Galeassen brachte zwar Unordnung in die türkische Linie, aber für den eigentlichen Kampf Schiff gegen Schiff fielen diese schwerfälligen Schiffe aus. Als die Linien aufeinander prallten, löste sich in einem wilden Schiffsgewirre alle Ordnung auf, jedes Schiff suchte den nächsten Gegner im Nahkampf durch Entern zu bezwingen. Don Juan wählte sich das türkische Flaggschiff. Nach einem zweistündigen erbitterten Ringen unterlagen beim dritten Sturm Laufe die auserlesenen Janitscharen Alis der verwegenen Tapferkeit des Kaisersohnes und seiner Spanier. Als das Banner der Liga auf der von Leichen übersäten türkischen Admiralsgaleere stolz emporstieg, brach das vieltausendstimmige Siegesgeschrei der Christen den verzweifelten Mut der osmanischen Kämpfer. In einem furchtbaren Blutbade ging der größte Teil der türkischen Flotte zugrunde. Als der Abend hereinbrach, ruhten 35000 Tote auf dem Boden des Meeres. Nur Uluch Ali war es als einzigem Führer gelungen, sich unter Segel mit einigen Dutzend Galeeren zu retten. Die Schlacht bei Lepanto, an der beiläufig auch der größte Dichter Spaniens, Miguel Cervantes, ruhmvollen Anteil genommen, ist eine der blutigsten der gesamten Seekriegsgeschichte. Nur im ersten Punischen Kriege sind ähnliche Verluste erwachsen; wie damals war auch Lepanto eine auf Schiffsplanken ausgefochtene Landschaft; nicht Seemannschaft entschied, sondern die Muskelkraft des Kriegers<sup>1</sup>. Der große taktische Sieg Don Juans blieb aber ohne jede strategische Auswirkung. Statt die errungene Seeherrschaft zur Fahrt nach Konstantinopel, dem Mittelpunkt der osmanischen Macht, auszunutzen, verzettelten die untereinander ewig uneinigen Verbündeten die Zeit, und während Venedig es vorzog — sehr bezeichnend für den dort herrschenden Handelsgeist —, unter Verzicht auf das eigentliche Kriegsobjekt

<sup>1</sup> Wie über die Schlacht bei Aktium hat auch das Bild dieser Seeschlacht infolge der mangelhaften und unsecmännischen Berichterstattung stark geschwankt. Bei einigen Schriftstellern mutet die Darstellung wie eine Wiederholung von Aktium an. Der spanische Schlachtbericht ist übersetzt in Czibulka: „Die großen Kapitäne“. München 1923, 187ff. — Siehe auch Stevens und Westcott, History of Sea Power 105.

(Zypern) einen schimpflichen Frieden mit den Türken zuschließen, erschien Uluch Ali bald wieder mit einer großen Flotte auf dem Meere und eroberte Tunis zurück. Damit waren die Früchte des großen Sieges, der einen ungeheuren Eindruck in ganz Europa gemacht hatte, verloren und blieben es auch.

Bis zu ihrem politischen Niedergange Ende des 17. Jahrhunderts beherrschten die Osmanen weiter das östliche Mittelmeer; der Glanz der italienischen Stadtstaaten verblich immer mehr, nachdem der Orienthandel ihnen durch die Osmanen völlig gesperrt worden war; auch die Galeerenflotten wichen allmählich den Segelflotten, wenn sie auch noch gelegentlich im Mittelmeere und sogar in den nordischen Gewässern aufgetreten sind. Ueberblickt man die ganze Zeit der Galeerenkriege im Mittelmeere, einschließlich der Antike, so hat die Seemacht häufig nur im Dienste der Landmacht gestanden, wie bei Persern, Römern, Sarazenen und Osmanen, d. h. sie bestand nicht um ihrer selbst willen, sondern war ein Kriegsmittel des Landkrieges. Trotzdem hat sie, wie wir sahen, einen großen, oft entscheidenden, fast immer verkannten Einfluß ausgeübt. Was die osmanische Seemacht im besonderen anbetrifft, so hat sich deutlich gezeigt, daß sie nicht durch den Genius des Volkes, sondern durch den imperialistischen Machtwillen der Herrscher geschaffen und erhalten wurde. Auf dem Gipfel seines Glückes hat Suleiman offen anerkannt, daß „Gott, wenn er den Moslemin das Land gegeben, doch den Ungläubigen das Meer belassen habe!“

Mit der Schlacht bei Lepanto, der letzten Galeerenschlacht, schließt auch die selbständige Rolle des Mittelmeeres in der Geschichte, weil sich seit der Segelschiffszeit der Schwerpunkt der historischen Geschehnisse nach dem Westen und Nordwesten Europas zu verschieben beginnt. Nicht mehr auf diesem atlantischen Randmeere, dessen Küsten der Schauplatz uralter Kulturen und vieltausendjähriger Geschehnisse der Menschheit gewesen waren, sondern auf dem Atlantik selbst spielte sich fortan mit der Entwicklung der ozeanischen Schifffahrt und der Entdeckung neuer Kontinente die Geschichte der Seekriege ab. Das Mittelmeer als

solches ward gewissermaßen zum Anhängsel des Ozeans, was es geographisch immer gewesen war. In Vorzeiten war es für die der Seefahrt unkundigen Anwohner ein unübersteigbarer Schlagbaum gewesen, im Zeitalter der Phöniker und Griechen ward es zum „völkerverbindenden Elemente“, wie Humboldt es einmal nennt (Kosmos II, 185), zur Hochstraße des Handels, später war es ein Schutzwall gegen die unseemännischen Völker des Ostens, dann in den Tagen der Römer und Karthager der lockende Kampfpreis, um den in jahrzehntelangem Ringen hart gestritten wurde, endlich hatte es während der Blüte römischer Herrschaft eine Lasten und Heere tragende Völkerbrücke dargestellt. Als die Germanen die römische Weltmacht zertrümmerten, wurde es wieder zum Hindernis, das die Nationen trennte statt sie zu verbinden, um dann von neuem als Kampfplatz, diesmal im Widerstreite zweier Weltreligionen, zu dienen. Tausendfach wechselnde und wechselvolle Schicksale von Staaten und Völkern, erbitterte Kämpfe, Sieg und Untergang hoher Kulturen sind auf diesem „Meer der Meere“, wie man es genannt hat, entschieden worden. Als seine große geschichtliche Aufgabe sich ihrem Ende zuneigte, drohte es zur Bedeutungslosigkeit herabzusinken, aber bald schon sollte es durch seine unvergleichliche Lage, die Europa mit dem Oriente verbindet, abermals zu einem Hauptverkehrswege des Handels und damit zum Gegenstande der politischen Interessen der Seemächte werden; heute erst recht steht es im Mittelpunkte der großen Politik und seine Rolle ist mitnichten ausgespielt.

## 2. Die Seezüge der alten Germanen

Die Urheimat der Seefahrer germanischer Rasse sind die skandinavischen Länder und Dänemark. Von dort aus haben sie ihre Züge über die Küsten ganz Europas ausgedehnt und sind bis tief in das Binnenland hineingedrungen. Schon in grauer Vorzeit waren die Bewohner der buchten- und fjordreichen nordischen Gestade mit der Seefahrt vertraut und wagten sich auf das Meer hinaus. Von Bergen an der norwegischen Küste bis Göteborg in Schweden findet man zahlreiche merkwürdige Felsenbilder mit



Schiffszeichnungen, Stern- und Tierbildern, Hakenkreuzen und Runenschrift, die vom Leben und Weben dieser vorzeitlichen Völker künden. Die erste historisch beglaubigte Kunde von ihnen brachte der Massaliote Pytheas, der um 320 v. Chr., wahrscheinlich auf einem karthagischen Schiffe, Drontheim (das „äußerst Thule“) besuchte und dort ein fleißiges, ackerbautreibendes Volk vorfand. —

Schon die uralten Felsenbilder Skandinaviens geben die eigentlich treibende Ursache für die erstaunlichen Seezüge der Nordgermanen auch in der geschichtlichen Zeit richtig an. Es war die wirtschaftliche Not. Der karge Boden ernährte nur spärlich eine engbegrenzte Zahl von Menschen; jede Mißernte und jede stärkere Volksvermehrung zwang zur Auswanderung, zum Suchen neuer Wohnsitze unter günstigeren Lebensbedingungen. Nur einen Weg gab es für jene Völker: das Meer. Es ward für sie die unerschöpfliche Quelle ihrer Kraft, ein Jungborn ihrer Entschlossenheit, ihres Wagemuts, ihrer erstaunlichen Fähigkeit im Bestehen von Gefahren und Entbehrungen, ihres Triebes in die Ferne und damit ihrer geschichtlichen Größe. Haben sie erst die dräuende Schwelle des Meeres überschritten, dann ist das Meer für sie nicht mehr eine Grenze, sondern eine zweite Heimat. Der Hafen, von dem sie ausfahren, wird zur Pforte der Welt, zum Eingangstore zu unermeßlichen Schätzen, zu Taten und Erlebnissen voll kühner Abenteuer, neuer Gesichte, lockender Beute. Wikingergeist eroberte Meere und Länder, gründete mit dem Schwerte in der Hand rings um Europa von Irland bis zum Schwarzen Meere blühende Staaten, deren Organisation und starke Lebenskraft die Bewunderung der schwächer besaiteten Zeitgenossen erregte. Wikingerblut lebt auch heute nach weit über tausend Jahren noch in den Anrainern der Nordmeere und ist die treibende Kraft ihrer Seegeltung und Seemacht<sup>1</sup>.

Um die Wende unserer Zeitrechnung war die Ostsee das germanische Meer an sich, die Schule der Seefahrt für die skandinavischen Küstenstämme. Von ihren Gestaden ergossen sich schon im zweiten Jahrhundert v. Chr. die Kimbern und Teutonen nach Süden, im zweiten und dritten n. Chr. die Goten von Südschweden

<sup>1</sup> Vgl. das Werk von Dr. C. Müller: „Altgermanische Meeresherrschaft“, Gotha 1914, das über die germanische Frühzeit vorzügliche Auskunft gibt.

aus über Nordostdeutschland nach der Ukraine, von dort nach dem Schwarzen Meere; hundert Jahre später gaben ebenfalls von der Ostseeküste aus die Vandalen und Burgunden den Anstoß zur großen Völkerwanderung, in deren Stürmen das römische Reich zerbrach. Nach dieser starken Abgabe von Kraft und Menschen trat eine lange Pause ein. Vom neunten Jahrhundert ab ergoß sich jedoch eine neue Welle aus diesem nordischen Staubecken germanischer Urkraft über die damalige Welt. Diese Zeit ist die Geburtsstunde der gewaltigen Seezüge der Germanen, deren Spuren das Gesicht Europas noch heute trägt. Zu den schon ange deuteten wirtschaftlichen Ursachen traten soziale und politische, um diesen Kriegs- und Beutezügen erst den rechten Schwung und die berufenen Führer zu geben. Das nordische Erbrecht, das die jüngeren Söhne vom Erbe ausschloß, trieb die Jungmannschaft auf See hinaus, das Aufkommen größerer Königreiche in Skandinavien entrechtete die vielen kleinen Fürstengeschlechter und Häuptlinge und machte sie zu Seekönigen und Wikingerfürsten, die Heil, Ruhm und Reichtum in der Ferne suchten und fanden. Aber immer blieben sie in Verbindung mit den Stammesbrüdern in der Heimat, die ihnen Nachschub, Hilfe und Rückhalt gewährten, wenn immer sie deren bedurften. Es war keine Auswanderung, sondern eine Ausstrahlung heimischen Volkstums über das Meer hinaus. Erst viel später wurden aus diesen von Küste zu Küste schweifenden und erobernden Wikingerscharen die musterhaft geordneten Staaten der Normannen, die nacheinander in Irland, England, Nordfrankreich, Apulien und Sizilien zu hoher Blüte und weltgeschichtlicher Bedeutung gelangt sind — alle mit dem Meere verbunden, auf das Meer sich stützend, über See mit der Heimat noch lange in Verbindung. So kann man mit Recht von einer „Meeresherrschaft“ der alten Germanen im neunten und zehnten Jahrhundert unserer Zeitrechnung sprechen. —

Das Handwerksgesetz für diese außerordentlichen seemännischen Leistungen war das flinke, schlanke Wikingerboot<sup>1</sup>, ein offenes Kielboot aus Eichenholz mit einem Mast und breitem

<sup>1</sup> Vgl. Hüllmann, Geh. Oberbaurat: „Die Entwicklung des Kampfschiffes“. Abschn. I. Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 1918, 26ff.

Segel, für etwa 70—80 Mann und geringe Vorräte Raum bietend, wie der berühmte Teppich von Bayeux mit der Flotte Wilhelms des Eroberers es uns zeigt. In den in Schleswig und bei Oslo im Moor gefundenen Booten aus dem vierten Jahrhundert v. Chr. kann man die Vorgänger dieser Wikingerschiffe erblicken. Mit solchen Booten zogen zuerst die heidnischen Sachsen und Angeln um 450 übers Meer, eroberten Südengland und rotteten die keltische Urbevölkerung aus. Erst 350 Jahre später beginnen die eigentlichen Seezüge der Wikinger von Skandinavien aus. Sie führten nach Westen über die Nordsee, nach Süden über die Ostsee. 793 verheerte eine Wikingerflotte die englische Ost- und Kanal-küste. Von da ab bildeten diese kühnen Seehelden ein viertel Jahrtausend lang den Schrecken der europäischen Küsten. Sie waren auf ihren schwanken Booten die geborenen Ozeanfahrer, trotzten jedem Sturm und jeder Gefahr, waren in Kampfesmut und Genußfähigkeit den schon halb entnervten germanisch-keltischen Bewohnern Westeuropas weit überlegen; in ihnen vereinte sich eine gleich bewunderungswürdige Lebensfreudigkeit und Todesverachtung, so recht nach Tacitus' bekanntem Urteil über die Germanen seiner Zeit; wie jene wollten auch sie „lieber durch Blut als durch Arbeit verdienen“. Dafür setzten sie aber auch täglich ihr Leben ein, Menschenleben galten ihnen wenig und Blut war ihnen kein besonderer Saft. So ward Beute ihr Ziel, Lebensgenuß ihre Losung, Kampf ihr tägliches Gewerbe. Es ist dies das Geheimnis ihrer Erfolge. Wo Wikingergeist noch als ein letztes Erbe ihres Blutes in den Völkern lebt, die sie einst unterwarfen und mit denen sie sich mischten, lebt auch heute noch ein Rest ihrer Eroberungslust, ihres Wagemutes, ihrer Freiheitsliebe, ihrer Genußfreude — mit einem Worte: die Welt wird als Beute betrachtet, wie Oswald Spengler (Preußentum und Sozialismus, S. 47) sich treffend ausdrückt. In den Angelsachsen zu beiden Seiten des Weltmeeres ist dieser Geist lebendig geblieben, er stammt aus Normannenblut.

Die heidnischen Normannen setzten sich zuerst in Irland fest, dann wählten sie geschickt die Zeit der Auflösung des Karolingischen Reiches nach dem Tode Karl des Großen, um 817 heerend und verheerend in die Elbe, 841 in die Seine, 844 in die Garonne



einzudringen. So zerstörten sie Hamburg, Rouen und Paris, erschienen an der spanischen Westküste, nahmen Cadix, drangen sogar in das Mittelmeer ein, setzten sich nach einer Hochflut von Seezügen in den siebziger und achtziger Jahren des neunten Jahrhunderts schließlich um 900 in der nach ihnen benannten Normandie und in der Bretagne fest und nahmen später das Christentum an. Sie sollen zeitweise mit 700 Schiffen und 40000 Kriegern in den fränkischen Flußmündungen aufgetreten sein! Schier unerschöpflich schien der Strom des Nachwuchses, der ihnen immer von neuem aus der nordischen Heimat zufloß. Der englischen Küste erging es nicht besser als der französischen. Von allen Seiten wurde die angelsächsische Herrschaft im neunten Jahrhundert bedrängt. Dublin wurde zum festen Bollwerk der Wikinger in der „Westsee“. „Die See spie Flotten von heidnischen Fremdlingen über Erin aus“, sagt ein gleichzeitiger Chronist. Etwas später wurde ganz England von dänischen Wikingern erobert, und 1015 errichtete Knut der Große sein mächtiges Dänenreich, das England, Jütland, Schleswig und später auch Norwegen umfaßte. Die Dänenflut war die zweite Wikingerverflut, die über England hinging. Fünfzig Jahre später folgte die dritte und letzte: die Eroberung Englands durch die Normannen unter Wilhelm von der Normandie (1066). In dieser Zeit vollbrachten die Wikinger ihre größten seemännischen Leistungen: fast gleichzeitig mit der Besiedelung Islands um 874 erfolgten kühne Fahrten in offenen Wikingerverbooten nach Grönland und von dort aus um das Jahr 1000 die Entdeckung Nordamerikas durch Leifr Eriksson.

Auch das dritte große Reich, das normannische Tatkräft im Mittelalter gründete, das süditalische, beruhte auf der Seeherrschaft. Als Söldner und Ansiedler waren normannische Ritter schon lange vor der Zeit des ersten Kreuzzuges nach Süditalien gerufen worden; bald hatten sie das Heft in der Hand, eroberten Sizilien von den Sarazenen und gründeten dort 1091 das durch seine Waffentaten, seinen politischen Einfluß und seine vorzügliche Verwaltung berühmt gewordene Normannenreich, dessen Seemacht hundert Jahre lang das ganze Mittelmeer beherrschte. Ihre Galeerenflotten fuhren bis Byzanz, eroberten Athen und Korinth, bekämpften die Sarazenen, die Venezianer und Pisaner und brandschatzten die

afrikanischen Küsten. Robert Guiscard und Roger II. waren die Helden dieser Seezüge. Den Normannen verdanken — beiläufig bemerkt — alle späteren Marinen die Einrichtung des „Admiralitäts“, herrührend vom sarazenischen Titel des Emirs der Flotte.

Während auf diese Art das Herrenvolk der Normannen um das Jahr 1000 unserer Zeitrechnung nicht nur die Küsten des Atlantik, sondern auch blühende Randstaaten desselben beherrschte, drang ein anderer Zweig der nordischen Stämme, die Waräger, über die Ostsee bis tief nach Rußland hinein. Diese Waräger oder Wäringier, auch Ros genannt, saßen in Mittelschweden; Birka im Mälaren war ihr gegen jede Sicht und jeden Angriff von außen gedeckter Kriegshafen. Von dort zogen sie, von den Eingeborenen gerufen, um 862 über die Ostsee nach dem Ilmensee, gründeten Nowgorod, dehnten ihre Herrschaft schließlich über ganz Rußland aus und gaben ihm seinen Namen. In Kiew war ihre Hauptstadt; bald saßen sie am Schwarzen und Asowschen Meere, die sie beide völlig beherrschten, und stellten den alten Handelsweg der Antike von Byzanz nach der Ostsee wieder her.

Es war überhaupt nicht so, daß diese ganz Europa umspannenden und erschütternden Seezüge der nordischen Germanen ausschließlich aus Raub und Plünderungen bestanden. Eng mit der Betätigung des Krieges ging der Handelsbetrieb. Beides lief nebeneinander her, Kaufmann und Krieger waren oft in einer Person vereinigt und wechselten je nach Bedarf ihr Gewand. Es ist daher eine Urteilslosigkeit — wie Müller (a. a. O. 293) betont —, diese Züge ohne Einschränkung nur als Raubzüge, die Seefahrer der Wikingerzeit nur als Zerstörer zu betrachten. Ihre Staatsgründungen in der Ferne blühten sehr schnell auf, ihre heimatlichen Reiche nahmen an Beute und Handelsgewinn reichen Anteil. Die Beute verlangte Verwertung, neue Handelswege wurden, besonders nach dem Osten, eröffnet, alte wieder erschlossen. So verband sich Beutelust mit Handelsgeist! Daß die Fahrten und Taten der Wikinger in der nordischen Sage einen reichen — beinahe überreichen — Niederschlag gefunden haben, sei hier nur erwähnt. Mit der Bekehrung zum Christentum und der Einordnung der nordischen Reiche in das europäische Staatensystem im elften Jahrhundert hörten die Seezüge der Wikinger nach und

nach auf. Die Spuren ihres weltgeschichtlichen Auftretens blieben aber noch jahrhundertlang im Gedächtnis der Menschen und in der Eigenart der von ihnen gegründeten Staaten lebendig.

Man hat gesagt, daß für die germanischen Völker das Meer der Urquell des Seins sei und alles Sein zu ihm zurückkehre. Die Geschichte der Wikingerzüge ist ein starker Beweis für die Richtigkeit dieses Ausspruches.

### 3. Die deutsche Hanse<sup>1</sup>

Während die Wikingerstürme über die Küsten Europas dahibrausten, war jeder friedliche Handelsverkehr auf den nördlichen Randmeeren des Atlantik unmöglich. Aber mit der Seßhaftmachung der normannischen Scharen an den eroberten Küsten und mit dem allmählichen Erstarken der politischen Gewalten, vor allem nach den Städtegründungen in Deutschland und Holland bei Beendigung der karolingischen Erbteilungen machte sich das Bedürfnis des Güteraustausches von Land zu Land und über See wieder geltend. Ein solcher ist ohne einen geordneten Kaufmannsstand und dieser wiederum ohne städtisches Wesen und städtische Entwicklung nicht denkbar. Die Stadt ist stets die Trägerin des Handelsverkehrs gewesen. Auf dieser städtischen Grundlage ruhte auch der wirtschaftliche Bund norddeutscher und flämischer See- und Landstädte, der sich im Anfang des dreizehnten Jahrhunderts bildete und unter dem Namen „Hanse“ eine große wirtschaftliche und politische Rolle in Nordeuropa gespielt hat.

Die mehrhundertjährige Tätigkeit und Wirksamkeit der deutschen Hanse umfaßte vor allem handelspolitische Belange, ihre Schilderung würde daher streng genommen nicht in ein seekriegsgeschichtliches Werk gehören. Trotzdem hat die Seemacht eine sehr bedeutende Rolle in der Geschichte der Hanse gespielt. Denn das Streben der in diesem Bunde vereinigten Kaufleute ging ausgesprochen auf ein durch Seemacht gestütztes Handelsmonopol aus, d. h. auf gewaltsamen Ausschluß anderer Völker von dem gewinnbringenden Seehandel, den zuerst die hansischen Kauf-

<sup>1</sup> Grundlegend für die Geschichte der Hanse ist Diétr. Schäfer, „Die deutsche Hanse“, Bielefeld 1903.



leute in Nord- und Ostsee und weiter bis nach der Biskaya hinielbewußt entwickelt haben. Dieser politisch sehr lose gefügte Bund erstreckte sich von Brügge, dem mittelalterlichen Welt-handelsplatz für den Verkehr zwischen Italien, Frankreich und England, über Köln, dem Mittelpunkte des rheinischen Handels, nach den aufblühenden Ostseehäfen Lübeck als Vorort des ganzen Bundes, Wismar, Rostock usw. bis nach Riga und Narwa. Hamburg und Bremen spielten erst später eine größere Rolle. Handel in ostwestlicher Richtung und Fischerei in Ost- und Nordsee waren die Grundlagen des wirtschaftlichen Gedeihens der Hanse. Neunzig Städte haben zur Blütezeit dem Bunde angehört, in England (Stahlhof in London), in Bergen, in Wisby, in Nowgorod in Rußland waren ihre „Kontore“ mit allerlei Vorrechten ausgerüstet, vor allem mit dem sehr schwerwiegenden Monopol des Güteraustausches für die beteiligten Staaten. Dieser Güteraus-tausch ging in der Hauptsache über das Meer, und die Folge hiervon war, daß die Hanse in Ost- und Nordsee auch die Handelsherrschaft beanspruchte, mit anderen Worten: ein Schiffahrts-monopol. Sehr bald mußte sie die Erfahrung machen, daß ein gewinnbringender Seehandel — der Hansehandel war sehr ertragreich —, und erst recht ein Monopol desselben, sich nur so lange aufrechterhalten lassen, als Seemacht dahinter steht, weil ein solches Monopol schließlich drückend und erniedrigend auf alle beteiligten Fremdvölker wirken muß<sup>1</sup>.

Die Möglichkeit des Bestehens der Hanse beruhte auf zwei Tatsachen: auf der politischen Schwäche des deutschen Fürstentums in jener Zeit und auf der Schwäche der nordischen Reiche, Rußlands und Englands, zur See, die teils politisch noch nicht entwickelt, teils in innere Wirren verstrickt waren. Das wirtschaftliche Ansehen der Hanse beruhte ausschließlich auf der über-ragenden Tüchtigkeit des hansischen Kaufmanns; ihre politische Macht den fremden Völkern gegenüber auf einer sehr geschickten Diplomatie und auf einem wirtschaftlichen Strafsystem für säu-mige Zahler und unbequeme Vertragskontrahenten, das von der

<sup>1</sup> Welchen Einfluß die Hanse im englischen Wirtschaftsleben hatte, ist auch daraus ersichtlich, daß das englische „Pfund Sterling“ von dem Pfund der „Osterlinge“ stammt, ein Name, den die Hanseaten in England sich selbst gaben.

Blockade bis zur Sperrung jeden Handelsverkehrs ging. In der Blütezeit der Hanse durfte sich ungestraft kein Schiff einer andern Flagge und kein fremder Händler in Ost- und Nordsee zeigen. Die militärische Macht zur Durchführung dieser Politik — denn jede Politik muß Macht hinter sich haben, wenn sie nicht zum Gespött werden soll — gab der Hanse ein System von wechselnden Kriegsbündnissen der bei den einzelnen Streitfällen gerade beteiligten Städte. Wenn eine derselben den Beschlüssen des Bundes nicht folgen wollte, wurde sie „verhanst“, d. h. von allem Handel und Verkehr ausgeschlossen, ein drastisches Mittel, das sich in der großen Zeit der Hanse sehr wirksam erwies. In dieser Zeit, im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert, stellten diese Städte — meist unter militärischer Führung Lübecks — eine durch Umlage festgesetzte Zahl von bewaffneten Handelsschiffen, die dem Beschluß der verbündeten Städte militärischen Nachdruck verliehen. Es ist ganz außerordentlich, was bei einem so losen Bündnis trotzdem politisch und militärisch geleistet worden ist. Die Hanse mischte sich in alle Streitigkeiten, die besonders zwischen den skandinavischen Reichen an der Tagesordnung waren, setzte Könige ein und ab und wußte dabei stets eine Erweiterung ihrer Vorrechte und Handelsgerechsamte geschickt durchzudrücken. Sie schloß auch förmliche Bündnisse mit fremden und deutschen Staaten, trat also in dieser Hinsicht als souveräne Macht auf. Die Schwäche und der spätere völlige Zerfall der deutschen Reichsmacht im dreizehnten Jahrhundert war allerdings die Voraussetzung für ein so eigenmächtiges Vorgehen. Dieses Jahrhundert war daher auch das große Jahrhundert der Hanse. —

Vier bedeutsame gemeinsame Unternehmungen der Städte sind zu unterscheiden, die vom Standpunkte der Seemacht aus von Belang sind: 1370 setzte der sog. „wendische Kreis“ der Hanse, d. h. die Seestädte der westlichen Ostsee bis Kolberg, den König Waldemar IV. von Dänemark nach Eroberung von Kopenhagen durch die hansische Flotte und Brandschatzung der norwegischen Küste ab; 1474 wurde König Eduard IV. von England, der die Privilegien der hansischen Kaufleute aufgehoben hatte, zum Frieden und zur Bestätigung aller hansischen Vor-

rechte gezwungen, nachdem eine hansische Flotte die englische Küste verheert und viele Schiffe weggenommen hatte; 1512 erlitt Dänemark das gleiche Schicksal, und 1523 wurde Gustav Wasa, der vor dem dänischen Könige nach Lübeck geflohen war, durch die lübische Flotte nach Stockholm zurückgebracht und wieder eingesetzt, gleichzeitig der dänische König abgesetzt und durch Friedrich I. von Holstein ersetzt, nachdem Kopenhagen erobert worden war. Alle diese wahrhaft erstaunlichen politischen Erfolge sind ausschließlich durch die richtige und rücksichtslose Verwendung der militärischen und wirtschaftlichen Kriegsmittel der Seemacht erreicht worden. Sie bilden für deren gemeinsame Anwendung ein Musterbeispiel.

Seemacht will indessen nicht nur im gegebenen Falle eingesetzt, sondern auch dauernd auf der Höhe gehalten sein. Daran gerade mangelte es in der späteren Zeit der Hanse, denn eine Flotte kostet Geld. Es fehlte die so notwendige Seestrategie im Frieden. Sie konnte zur Not fehlen, solange die mutmaßlichen Feinde — das waren vor allen die nordischen Reiche und Rußland — schwach waren. Aber schon 1494 schloß Iwan I. von Rußland das „deutsche Haus“ in Nowgorod, das den Handel bis nach Indien hin vermittelt hatte. Im sechzehnten Jahrhundert erstarkten auch die nordischen Reiche. Sie wollten teilhaben an den Gewinnen des Seehandels, wollten Herren im eigenen Hause sein, Seehandel treiben, selbst Kriegsflotten halten und ihrerseits das Meer beherrschen an Stelle der oft recht hochmütigen und lästigen deutschen Kaufherren. So mußte die Hanse nach Bündnissen Ausschau halten, wenn sie noch etwas erreichen wollte. Die Zeit der Handelsherrschaft war damit vorbei. Nur mit Dänemark gegen Schweden oder umgekehrt konnte noch etwas erreicht werden. Schweden siegte 1570 und konnte sich fortan als Herr der Ostsee betrachten. Sofort zogen — von den Schweden gerufen — die Niederländer als gefährlichste Gegner des hansischen Handels in die Ostsee ein, und schließlich war die Hanse in demselben Meere nur noch geduldet, das sie einst so stolz beherrscht hatte. Schon seit 1425 war der Hering in der Ostsee ausgeblieben und in die Nordsee gezogen. Die Holländer säumten nicht, sich dies zunutze zu machen, sie gewannen auch bald im Nordseehandel die Vorhand.



Damit fiel eine der wichtigsten Stützen der hansischen Wirtschaftsmacht. So schmälerte sich diese immer mehr, Abfall in den eigenen Reihen, soziale und religiöse Unruhen in vielen Hansestädten kamen hinzu. Dem lübischen Ansehen besonders hatte das Auftreten des Bürgermeisters Wullenweber geschadet, der 1534 in Ueberspannung seiner Kräfte mit der hansischen Flotte Kopenhagen zwar erobert und den dänischen König abgesetzt hatte, nachher aber von dem Vertriebenen und den holsteinischen Grafen geschlagen und schließlich von der eigenen Bürgerschaft gefangen gesetzt und hingerichtet worden war.

Die Erstarkung der deutschen Territorialstaaten wurde schließlich der Nagel zum Sarge der hansischen Macht. Der Reichtum und die hohe Selbständigkeit der Hansestädte mußten notwendig Neid erregen. Indem die Staaten bei sinkender kaiserlicher Gewalt selbst an Macht und Selbstherrlichkeit zunahmen, mußten sie sich zuerst gegen die wohlhabenden Städte innerhalb ihres Gebietes wenden, die ihnen bisher Zoll und Gehorsam geweigert hatten. So kamen schon im sechzehnten Jahrhundert die meisten Hansestädte unter die Botmäßigkeit der Territorialherren; nur Lübeck, Hamburg, Bremen und Danzig gelang es, sich als „Freie Reichs- und Hansestädte“ zu behaupten. Die tiefere Ursache des Verfalls der hansischen Macht lag mithin nicht — wie oft behauptet — in Umwälzungen der Handelsverhältnisse, die durch die Entdeckung Indiens und Amerikas etwa bewirkt worden wären — deren Folgen traten erst viel später ein —, sie lag vielmehr ausschließlich in der Erstarkung der wirtschaftlichen Wettbewerber und der politischen Feinde des Städtebundes daheim und über See. Die Erben des hansischen Handels wurden nicht Spanier und Portugiesen, sondern Holländer. 1668 löste sich der Hansebund nach 400jährigem Bestehen endgültig auf; damit schließt ein ruhmvolles Kapitel der deutschen Handelsgeschichte und die erste Betätigung deutscher Seemacht. Im westfälischen Frieden 1648 blieben nur noch Lübeck und Rostock deutsch, alle anderen Seestädte der Ostsee standen unter fremder Oberhoheit — eine Tatsache, die viel zu wenig bekannt ist und welche die Leistung der Hohenzollern für Befreiung der Ostsee von fremdem Joche erst in das rechte Licht rückt! —

Abgesehen von ihren wirtschaftspolitischen Erfolgen gebührt der Hanse der Ruhm, zuerst das reine Segelschiff in die Seeschifffahrt eingeführt und damit die Ozeanschifffahrt überhaupt ermöglicht zu haben. Die sog. „Hansakoggen“ waren breite Lastschiffe mit Kiel und drei Masten, viereckigen Segeln und fest eingebautem Steuerruder — eine sehr wichtige Neuerung, die das Segelschiff erst seefähig im eigentlichen Sinne macht. Die Größe schwankte im sechzehnten Jahrhundert zwischen 200 und 700 t, die Tragfähigkeit wurde nach der sog. Danziger Roggenlast zu rund 2000 Kilogramm berechnet<sup>1</sup>. Diese Schiffe dienten je nach Bedarf als Handels- oder Kriegsschiffe und hatten als solche 200 bis 300 Mann Besatzung. Eine Anzahl leichter Geschütze war dazu auf dem erhöhten Vor- und Hinterkastell aufgestellt. Hervorragende Bürger oder die Bürgermeister selbst führten die Hanseflotten im Kriege, sie waren Kaufleute und Seeleute zugleich. Die Kriegführung bestand in der Hauptsache aus Verwüstungen der feindlichen Küsten und Häfen und Wegnahme feindlicher Handelsschiffe, wobei immer ein guter Gewinn herausprang, denn darauf allein war alle Politik, Kriegführung und sonstige Betätigung gerichtet. Mit diesen höchst primitiven Kriegsmitteln hat der deutsche Kaufmann 300 Jahre lang die nordischen Meere beherrscht und eine bedeutsame politische Rolle gespielt. —

Der Untergang der Hanse ließ das deutsche Volk ohne Seemacht. Jahrhunderte sollten vergehen, bis die Flagge des geeinten deutschen Vaterlandes wieder auf dem Meere erschien, um den Schutz deutscher Seegeltung zu wahren.

---

<sup>1</sup> Engländer und Franzosen maßen die Tragfähigkeit der Schiffe nach dem Gewicht einer Weintonne von vier Oxhufen, von je rund 220 l Inhalt, daher die Bezeichnung „Tonne“ als Schiffsraummaß bis zum heutigen Tage. Näheres: B. Hagedorn, „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen“. Berlin 1914, 17ff.

## Viertes Kapitel

# Der Beginn der ozeanischen Geschichts-Epoche

### 1. Schifffahrt und Seekriege im Zeitalter der Entdeckungen

Mit dem Ende des fünfzehnten Jahrhunderts beginnen die Völker Westeuropas, insbesondere der iberischen Halbinsel, auf das Weltmeer hinauszugehen. Diese Tatsache bedeutet eine Wendung in der Geschichte Europas, die von umstürzenden politischen Folgen begleitet war; sie bedeutet zugleich den Beginn der ozeanischen Epoche in der geschichtlichen Entwicklung der europäischen Völker. Den Anstoß gaben wie so oft in der Geschichte wirtschaftliche Verhältnisse, verbunden mit technisch günstigen Voraussetzungen, in diesem Falle die Suche nach den Ursprungsländern der so hochgeschätzten Erzeugnisse und Genußmittel des Fernen Ostens, wie Seide, Gewürze, Gold, Spezereien usw., deren Bezug das Aufkommen der türkischen Seemacht unterbunden hatte. So mußten die Quellen dieses Handels auf anderem Wege aufgesucht werden. Nur ein einziger war möglich: der Seeweg, nachdem der Landweg durch die türkische Barriere versperrt war. Der Ruhm, die wissenschaftliche Vorarbeit für diese neue Einstellung gegeben zu haben, gebührt den Italienern. Die Belebung, ja die Wiederentdeckung der antiken Wissenschaft im vierzehnten und fünfzehnten Jahrhundert in Italien rief die längst vergessenen alten Berichte über die Umschiffung Afrikas durch die Phöniker zur Zeit des ägyptischen Königs Necho um 600 v. Chr., über die Fahrten der Karthager an der afrikanischen Küste entlang und über den blühenden indischen Handel im vorchristlichen Altertum ins Gedächtnis zurück. Der große venezianische Reisende Marco Polo hatte 1298 fast als einziger Europäer über den fabelhaften Reichtum Indiens, über das mächtige chine-



sische Reich im Fernen Osten und über die sagenhafte Goldinsel Zipangu (Japan) berichtet. Dies alles beflügelte die Phantasie der Menschen und gab den ideellen wie materiellen Anstoß zu Fahrten über das unbekanntes Meer in unbekanntes lockendes Land, in die reiche Fabelwelt Indiens und des Fernen Ostens. Aber der materielle Anstoß, der Trieb nach Gewinn, überwog doch bei weitem. Dieses Anstoßes bedurfte es sehr, denn solche Fahrten mit ungewissem Ziel und noch ungewisserem Erfolge beanspruchten große Mittel. Letztere konnten nur die Könige und Fürsten der damaligen Zeit, die eine geregelte Geldwirtschaft kaum kannte, zur Verfügung stellen. Religiöse Antriebe traten hinzu; man wollte die verhaßten Mohammedaner an einer der Quellen ihres Reichtumes, in Indien treffen, zugleich die Eingeborenen jener Länder zum Christentume bekehren. Gerade bei den glaubenseifrigen Regierungen und Bevölkerungen der iberischen Halbinsel war dieser Gesichtspunkt hervorstechend.

Alle diese Triebkräfte erhielten die Möglichkeit zu ihrer Verwirklichung erst durch technische Neuerungen und Verbesserungen auf dem Gebiete des Seewesens. Im Norden Europas waren zuerst seegehende reine Segelschiffe gebaut worden. Auf ihren Fahrten mit solchen Schiffen waren hansische und holländische Kaufahrer nach den iberischen Häfen gelangt. So hatte man auch dort gelernt, ähnliche Schiffe mit scharfem Kiel, festem Steuerruder und hoher Takelage zu bauen. Im dreizehnten Jahrhundert war im Mittelmeer, aus dem Fernen Osten stammend, die nordweisende Magnetnadel von den seebefahrenen Katalanen in die Schiffahrt eingeführt worden (s. A. v. Humboldt, „Kosmos“ II, 482). Bei dem gelehrten englischen Mönche Roger Bacon sah 1258 ein Italiener zuerst eine an einem Strohhalme befestigte, auf Wasser schwimmende Magnetnadel, aber ihre Anwendung galt bei vielen abergläubischen Seefahrern noch lange als schwarze Zauberkunst. Nach und nach bürgerte sich jedoch der Kompaß trotzdem überall ein. Seine Einführung hat nach einem Worte Humboldts eine neue Epoche in der Kulturgeschichte begründet. Im fünfzehnten Jahrhundert wurde auch ein erstes primitives Instrument zur Messung der Sonnenhöhe, das sog. „Astrolabium“, und um 1500 ein Fahrtmesser, der Vorläufer des späteren Schifflogs, erfunden.

Mit dem Astrolabium war die Bestimmung der Mittagsbreite in See ermöglicht, denn die Mittagshöhe der Sonne über dem Horizont ergibt durch eine sehr einfache Rechnung die geographische Breite des Schiffsortes. Die so gefundenen Orte wurden mit rohgeschätzter Länge in höchst rückständige Seekarten eingetragen, die noch auf den ptolemäischen des zweiten Jahrhunderts v. Chr. beruhten, die Erde jedoch bereits als Kugel darstellten. Der florentinische Gelehrte Toscanelli gab 1474 durch Zeichnung einer Weltkarte auf Grund aller bisherigen Nachrichten den äußeren Anstoß zu Fahrten nach dem ersehnten Indien, indem er diese Karte dem König von Portugal zusandte. Sie gab zwar die Entfernung dorthin viel zu gering an, bot aber doch einen ungefähren Anhalt. Zwei Wege nach dem Zauberlande des Fernen Ostens schienen möglich: in westlicher Richtung über den Atlantik, in östlicher um Afrika herum. Die Portugiesen schlugen den letzteren Weg ein und waren dabei klug beraten, die Spanier folgten später auf dem andern.

Es war nun nicht so, daß das ganze Volk von Begeisterung über die neue Idee sogleich ergriffen worden wäre; im Gegenteil, das Verständnis für diese Dinge war anfangs noch sehr gering, denn der portugiesische Seehandel war im fünfzehnten Jahrhundert noch recht wenig entwickelt. Ein großer, weitblickender Mann war es vielmehr, der das portugiesische Volk auf den Besitz von Kolonien und damit auf das Meer wies: der vierte Sohn des Königs Jao I., des Befreiers Portugals von kastilischer Herrschaft, Don Henrique, besser bekannt unter dem Namen Prinz Heinrich der Seefahrer (1394—1460). Die Eroberung Ceutas im Jahre 1415 gab ihm Veranlassung, die afrikanische Westküste erkunden zu lassen, um von dort aus das sagenhafte Goldland Ophir zu finden. Niemand wollte ihm folgen oder ihn unterstützen in dem kleinen, noch sehr armen Lande. Erst als von einer seiner Expeditionen Sklaven, Goldstaub, Straußeneier, Moschus und andere kostbare Dinge heimgebracht wurden, fand er Teilnahme in weiteren Kreisen. Nun folgten schnell neuen Entdeckungen neue Erfolge und eine weitere Ausdehnung der Fahrten. So ist Prinz Heinrich „der eigentliche Vater der Größe Portugals geworden“<sup>1</sup>. Sein Werk war es, daß Madeira entdeckt,

<sup>1</sup> Alfred Zimmermann: „Die europäischen Kolonien“ I, 7.

Kap Bojador umschiffte und 1482 die Kapverden besetzt wurden, sein Geist lebte weiter in den großen Entdeckern, die den Kongo fanden, das Kap der Guten Hoffnung umsegelten (Diaz 1486), schließlich bis nach der Quelle aller Reichtümer, nach Indien vordrangen (1498 Vasco de Gama) und Brasilien entdeckten (Cabral 1500).

Es liegt außerhalb des Rahmens dieser Blätter, die Geschichte der europäischen Kolonisation im einzelnen zu verfolgen, es sei hier nur bemerkt, daß die Portugiesen mit großer Umsicht auf dem Wege nach Indien Wasser- und Erholungsstationen anlegten, in Vorderindien selbst eine Anzahl Handelsniederlassungen an der Westküste und an der Gangesmündung, schließlich auch auf den ertragreichen Gewürzinseln Indonesiens gründeten und ihren Handel sogar bis nach Südchina ausdehnten. Das System der portugiesischen Kolonisation in Asien war durchaus das punktförmige der Stützpunkte und Faktoreien. Sie errichteten dort nicht eigentlich ein Kolonialreich, sondern ein Handelsreich. Nur in Brasilien sind sie später zur flächenförmigen Kolonisation übergegangen. In jener Zeit beherrschten die Araber den Indischen Ozean; auf deren Kosten besonders dehnten die Portugiesen ihren Handel aus, nur im Kampf mit ihnen konnten sie sich behaupten. Wie immer in der Geschichte, wurde der Kampf um die Kolonien auf dem Meere entschieden. Der tapferste und größte Seeheld portugiesischen Blutes, Alfonso d'Albuquerque, hat diese Kämpfe gegen Araber, Aegypter und Türken im Indischen Ozeane mit größtem Erfolge durchgeführt, die arabisch-ägyptischen Flotten am Eingange des Roten Meeres und an der Indusmündung zurückgedrängt, in Ormuz, Goa, Malakka befestigte Stützpunkte angelegt, dem kleinen Portugal die Seeherrschaft dort erkämpft und damit einen höchst gewinnbringenden Handel, ja ein Monopol der damals wertvollsten und gesuchtesten Genussmittel gesichert; denn Handel ist immer monopolistisch gerichtet. So gingen politische, religiöse und wirtschaftliche Triebe Hand in Hand, um staatliche Macht, Verbreitung des Christentums und Beherrschung des Handels in den fernen Ländern zu erkämpfen. Die Portugiesen waren hierbei die ersten, die eine Hochsee-Handelsflotte, und, indem sie die Kauffahrteischiffe bewaffneten, zugleich eine Segelkriegsflotte schufen. Um 1580, als Portugal an die spanische Krone



fiel, stand es auf der Höhe seiner wirtschaftlichen Macht. Lissabon war der große Stapelplatz Westeuropas. Hier wurden die auf niederländischen, hansischen und venezianischen Schiffen verfrachteten Güter des Nordens und des Mittelmeeres gegen die Gewürze und Erzeugnisse Indiens ausgetauscht. Damit war die Handelsmacht der italienischen Seestädte gebrochen.

Aber der schnellen Blüte Lissabons war keine lange Dauer bestimmt. Das Staatsmonopol für den indischen Handel machte wohl Einzelne reich und gab dem Staate große Einkünfte, aber das Volk als Ganzes hatte wenig Nutzen davon. Zur vollen Entwicklung der überseeischen Besitzungen, selbst zum Schutze derselben gegen die Eingeborenen waren völkische Basis und Wirtschaftskraft in dem kleinen Portugal zu schmal. So gingen im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert die meisten der portugiesischen Handelsniederlassungen in Indien nach und nach in die Hände der Neider und Wettbewerber, der Holländer, Spanier und Engländer, über, und den Portugiesen blieb nur der unvergängliche Ruhm, die ersten gewesen zu sein auf neuen Wegen. Ein zweites Ruhmesblatt wird ihnen ebensowenig bestritten werden können; sie waren in den ersten Jahrzehnten des fünfzehnten Jahrhunderts die besten Seefahrer der Welt, ihren spanischen Vettern weit überlegen. Es war, als ob ein Fieber das ganze Volk erfaßt hätte, das Kreuz unter den Heiden aufzurichten. In Anbetracht der höchst mangelhaften nautischen Hilfsmittel sind die navigatorischen Leistungen der Portugiesen in unbekanntem Meeren in der Tat bewunderungswert. Ihr größter Seefahrer, der erste Weltumsegler Fernao da Magalhaes, meist Magellan genannt, fuhr — allerdings in spanischen Diensten — mit fünf jämmerlichen Karavellen<sup>1</sup> aus, um die Erde zu umschiffen. Er entdeckte die nach ihm benannte Straße und den Seeweg zum Großen Ozean. Er hatte geschworen, seine Aufgabe zu erfüllen, „und wenn er das Leder vom Schiffstauwerk essen müßte“. Tatsächlich ist es dazu gekommen! Mit zwei seiner Nußschalen erreichte er 1521 die Ladronen und Philippinen. Dort fiel er im Kampfe mit

<sup>1</sup> „Karavellen“ wurden kleine dreimastige Segelschiffe von 100—200 t Wasserverdrängung genannt. Sie waren leidliche Seeschiffe, besaßen aber nur mangelhafte Segeleigenschaften. Der Name stammt von der Art der Außenbeplankung, wonach die Planken der Außenhaut nicht mehr übereinandergelegt, sondern scharf aneinandergesetzt wurden (Krauel-Bauart).

Eingeborenen. Die letzten 18 Schiffsgenossen von 280 erreichten 1522 nach dreijähriger Fahrt die Heimat wieder als die ersten Weltumsegler. Der Wert der Pfefferladung des letzten Schiffes der ganzen dreijährigen Expedition deckte überreichlich deren Gesamtkosten! Man sieht daraus, welche Riesengewinne der damalige Kolonialhandel abwarf. Magalhaes' seemännische Leistung steht weit über der des Kolumbus, und man kann Fiske („The Discovery of America“, II, 210) recht geben, wenn er sagt: „In Anbetracht der Minderwertigkeit der Schiffe, der unmeßbaren Größe des Unbekannten, der Meutereien, die unterdrückt, der Entbehrungen, die ausgestanden worden sind, zögern wir nicht, von Magalhaes als von dem Fürsten der Seefahrer zu sprechen.“

Mit derselben Absicht wie die Portugiesen, nämlich Indien zu entdecken, aber mit ganz anderen Methoden, gingen die Spanier auf dem westlichen Seewege vor. Wenn nach einem Worte Rankes der Fortschritt der Geschichte sich mit der räumlichen Ausdehnung ihres Schauplatzes deckt, so gehören die Spanier mit Römern und Briten zu den ersten Kolonisatoren der Menschheit. Höchstens die Kolonisationstätigkeit der Chinesen unter der glänzenden Handynastie im zweiten Jahrhundert v. Chr. könnte man diesen Leistungen in bezug auf die räumliche Ausdehnung an die Seite stellen; in bezug auf kulturelle Erfolge haben aber nicht einmal die Römer die Leistungen der Chinesen erreicht! Die Spanier sind fast hundert Jahre später als die Portugiesen auf das Meer hinausgezogen. Bis zum Ende des fünfzehnten Jahrhunderts waren sie völlig mit ihren eigenen Angelegenheiten im Lande beschäftigt. Auch hier war es eine große Persönlichkeit, die den Mut fand, den Schritt ins Unbekannte zu wagen, eine Fürstin, die dem Entdecker die unentbehrliche Unterstützung lieh: Kolumbus und Königin Isabella. Nicht getragen von der Zustimmung eines ganzen Volkes, sondern unter tausend Schwierigkeiten und Demütigungen gelang es dem Genueser Cristoforo Colombo, von den Spaniern Colon genannt, angeregt von Toscanelli, von der Königin die Ausrüstung von drei winzigen Schiffen zu erlangen. Es waren Karavellen von 100—200 Tonnen Wasserverdrängung, mit 30—40 Mann Besatzung, kleine dreimastige Segelschiffe mit guten See-Eigenschaften, aber für monate-

lange Seefahrten von ganz unzureichender Größe. Kolumbus hing mit beinahe abergläubiger Inbrunst an seiner Sendung, und nur seiner eisernen Beharrlichkeit war es zu verdanken, daß er 1492 die westindischen Inseln entdeckte und dort den Grund legte zu dem gewaltigen spanischen Kolonialreiche, das sich schließlich fast über das ganze Amerika, mit Ausnahme von Brasilien, erstreckte. Das System dieser Kolonisation und daher auch die Grundlagen dieses Kolonialreiches waren von den portugiesischen durchaus verschiedenen. Den Spaniern lag, abgesehen von Basken und Katalanen, die Seefahrt im allgemeinen nicht. Als Krieger und Abenteurer wollten sie hinausziehen in die Welt, das Kreuz unter den Heiden mit Gewalt aufrichten und als reiche Leute zurückkehren — um wirtschaftliche Entwicklung war es ihnen weniger zu tun. Gold und Gewürze fand man in den dünnbevölkerten westindischen Inseln nicht, so mußte man weiterziehen. Erst nachdem es Cortez 1519 bis 1521 und Pizarro 1532/33 gelungen war, Mejico bzw. den Inkastaat in Peru zu unterjochen, fand man zwar nicht die gesuchten Gewürze, aber Gold und Silber, besonders letzteres, in reichem Maße. Daß hierbei alte Kulturreiche, deren zivilisatorische Höhe die der damaligen europäischen Welt weit überragte, durch ein Handvoll Banditen „mit ein paar schlechten Kanonen und ein paar Steinschloßgewehren“ (O. Spengler, Untergang des Abendlandes, II, 52) grausam und sinnlos vernichtet wurden, kümmerte die „Konquistadoren“ wenig.

Die Edelmetallbeute aus Amerika wurde nun für lange Zeit die wirtschaftliche Grundlage des spanischen Kolonialsystems und zugleich die politische der spanischen Weltmacht. Jahr für Jahr brachten die militärisch geleiteten und stark bewaffneten Silberflotten die damals ungeheure Summe von achtzig Millionen Goldmark und mehr nach Cadiz und Sevilla, den Ausgangspunkten des „indischen“ Handels, und ermöglichten damit Karl V. und Philipp II. den Unterhalt großer Heere und eine imperialistische Ausdehnungspolitik in Europa, die Spanien fast ein Jahrhundert lang zur ersten Großmacht Europas stempelte. Nur eine Weltmacht gab es im sechzehnten Jahrhundert, die spanische, besonders seit 1580 auch Portugal mit der spanischen Krone vereinigt worden war. Ihr Grundsatz war in den Tagen des Glanzes unter Philipp II. das politische Leitwort



der Römer: „regere populos imperio“. Aber es ist mit Recht bemerkt worden, daß noch niemals der Besitz des Geldes den Gang der Weltgeschichte entschieden hat. An dem amerikanischen Gelde klebte ein Fluch. Das spanische Volk wurde durch ausgreifende Weltpolitik seiner Herrscher statt zur Arbeit zum Kriege erzogen; was Mutterland wie Kolonien von wirtschaftlichen Erzeugnissen brauchten, lieferten Holländer und Engländer, die Goldströme der Neuen Welt aber flossen wie Wasser durch Spanien. Statt es zu befruchten, ließen sie nur Dürre und Not zurück. Ranke („Die Osmanen und die spanische Monarchie“, 428) bemerkt, daß das Geld der Silberflotten schon verbraucht war, ehe es ankam. An die großen Handels- und Bankhäuser von Brügge, London und Genua war das Silber verpfändet, das die Indianer in Amerika graben mußten. Die Kolonien waren daher für Spanien von Anbeginn nicht Gebiete der Siedlung, sondern Gegenstände der Ausbeutung gewesen und sind es bis zuletzt geblieben. Im Beginne des sechzehnten Jahrhunderts zählte Spanien, dessen beste Söhne fast unausgesetzt im Felde standen, kaum vier Millionen Einwohner. Für eine gleichzeitige weitausgreifende Kolonial- und Festlandspolitik war diese völkische Grundlage doch zu eng. „Es ist den Spaniern nicht gelungen, das eroberte Land mehr als ganz oberflächlich zu hispanisieren, denn der Spanier ist in Amerika nicht Herr des Bodens durch eigene Arbeit geworden“ (Dietrich Schäfer, „Kolonialgeschichte“, S. 54).

Kaum viel länger als zwei Generationen hielt die Blüte der spanischen Weltmacht an. Der Verfall setzte zuerst auf wirtschaftlichem Gebiete ein, indem Philipp II. die fleißigsten Bewohner seines Landes, die Moriskos (christianisierte Abkömmlinge der Mauren) vertrieb und damit ganze Provinzen veröden ließ. Dem reichlich fließenden amerikanischen Silber zum Trotze war und blieb die spanische Handelsbilanz passiv, weil der Staat viel verbrauchte und das Land wenig erzeugte, und weil der gesamte europäische Seehandel in den Händen der Fremden sich befand. Weder die Herrscher noch die wirtschaftlichen Schichten des Volkes haben es verstanden, Handel und Schifffahrt zu entwickeln. Beide Berufe galten dem stolzen Sinne des Spaniers als minderwertig, während sie doch in Wirklichkeit die Grundlage für Blüte und Aufstieg eines an das Meer grenzenden

und vom Meere abhängigen Staates wie Spanien bilden. Dieses geschichtliche Gesetz verkannt und mißachtet zu haben, ist der tiefste Grund für den Verfall der spanischen Weltmacht im sechzehnten und siebzehnten Jahrhundert. Indem die spanischen Könige es versäumten, die Hochstraße des atlantischen Handels durch Flottenmacht ausreichend zu schützen, luden sie nur kühnere Seevölker ein, sich durch Schmuggel, Raub und Kaperei schadlos zu halten und das Verbot des Handels aller Fremden mit Amerika und Indien, sowie das starre monopolistische System der Abschließung ganzer Erdteile von der übrigen Welt mit Gewalt zu durchbrechen. Den ersten Anstoß zu dieser weltgeschichtlichen Auseinandersetzung, in der es um nichts Geringeres ging als um die Freiheit der Meere für den friedlichen Handel, gab der Aufstand der Niederlande gegen die spanische Gewaltherrschaft im sechzehnten Jahrhundert.

## 2. Die Anfänge der holländischen Seegelung

Die spanischen Niederlande, das heutige Belgien, Holland und Teile Nordfrankreichs umfassend, waren im Beginne des sechzehnten Jahrhunderts das reichste Land Europas. Handel und Gewerbe, die beiden Hauptquellen allen Wohlstandes, blühten in diesem von einem betriebsamen Volke bewohnten, ebenso günstig zum Meere wie zu den großen Ueberlandwegen des Handels gelegenen Provinzen, dem weitaus wertvollsten Besitz der spanischen Krone. Man hat gesagt, daß die Niederlande das „Indien Europas“ waren. Die Einnahmen aus ihren Zöllen und Gefällen übertrafen um diese Zeit die Edelmetallausbeute Amerikas um das Vielfache. Schon im Mittelalter war Brügge der wichtigste Handelsplatz Nordeuropas gewesen. Als sein Hafen Damme versandete, stieg Antwerpen an der Scheldemündung empor. Die Schätze Indiens, das Silber Amerikas, Teppiche des Orients, Seide und Wirkwaren aus Brabant, Italien und Frankreich, die Wolle Englands, Holz, Flachs und Getreide aus dem Osten und die reichen Fänge der holländischen Nordseefischerei wurden dort umgesetzt. So häufte sich um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts ein ungeheurer Reichtum an diesem Welt Handelsplatze, dem London des Zeitalters der Entdeckungen. „Trafichi e industria porta continuamente in quelle paesi le ricchezze

dell'altre parti del mundo“, sagte Solario, der venezianische Gesandte am Hofe des spanischen Statthalters in der Hauptstadt Brüssel. Hand in Hand mit der Blüte des Handels ging der Aufschwung der Schifffahrt. Aus den dickbäuchigen Koggen entwickelten sich im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert die sog. Fleuten und Pinaßschiffe<sup>1</sup>, vorzügliche Seeschiffe holländischer Bauart, die Vorgänger der späteren hochbordigen vollgetakelten Ozeanschiffe des siebzehnten Jahrhunderts. Schon zu Anfang des sechzehnten Jahrhunderts vermittelten die niederländischen Schiffe fast den gesamten spanisch-portugiesischen Kolonialhandel nach Nordeuropa.

Die niederländischen Nordprovinzen, das heutige Holland, mußten sich mit bescheidenerem Lose begnügen, aber auch sie waren im Schutze ihrer Deiche keineswegs arm. Ihr Wohlstand beruhte auf der Fruchtbarkeit des Bodens und auf der höchst ergiebigen Fischerei im Kanal und in der Nordsee. In den Provinzen Zeeland und Holland wurde dadurch ein Stamm wetterfester Seeleute erzogen, der für den Befreiungskrieg von größtem Werte werden sollte. Schon in jener Zeit begann Amsterdam durch den Handel nach England und der Ostsee und als Mittelpunkt der Nordseefischerei aufzublühen.

Die harte Gewaltpolitik Philipps II. gegen die altbeschworenen Vorrechte der niederländischen Stände und Städte und gegen die Bekenner des weitverbreiteten reformierten Glaubens entzündete 1566 den mit furchtbarer Erbitterung geführten achtzigjährigen Befreiungskampf der Niederlande, der mit der Abtrennung des nördlichen Teiles, der sog. „sieben Provinzen“, von dem katholisch gebliebenen Süden endete. Völlig aussichtslos erschien für das winzige Land dieser Kampf auf Leben und Tod gegen das stärkste Kriegsheer und die besten Soldaten der damaligen Welt. Wenn er dennoch mit dem Siege des Zwerges über den Riesen endete, so haben zwei Umstände dabei mitgewirkt, ein wirtschaftlicher und ein militärischer. Es war schon gesagt, daß die Niederlande die reichste Provinz des spanischen Weltreiches war. „Seit sie sich empört hatten, fiel die ganze Last der Monarchie auf Kastilien, jene

<sup>1</sup> Vgl. Hagedorn: „Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen.“ Hamburg 1914, 102 f.



wurden erschüttert, von den Kriegszügen erschöpft, doch bald erhoben sie sich zu neuer Blüte; dieses dagegen wurde zugrunde gerichtet“ (Ranke, „Die Osmanen und die spanische Monarchie“, 482). Der zweite Umstand, der zur Rettung der Niederlande beitrug, wird in den meisten Schilderungen dieser Zeit häufig übersehen. Auch Schiller in seiner hinreißend geschriebenen Geschichte des Abfalls der Niederlande geht darüber hinweg. Es handelt sich um das völlige Versagen der spanischen Seemacht in diesem ganzen Kriege. Für die überlegene spanische Flotte, die noch bei Lepanto gerade in dieser Zeit (1571) sich glänzend bewährt hatte (s. S. 24), wäre es die wichtigste Aufgabe gewesen, die aufständischen Provinzen vom Seeverkehr völlig abzuschließen, denn nur aus diesem schöpften sie die Kraft zum Widerstande. Ueber See erhielten sie Unterstützungen an Kriegsmaterial, Menschen und Geld aus England und von der Ostsee her. Nicht einmal die niederländischen Kauffahrer wurden von spanischer Seite in ihrem gewinnbringenden Handel mit dem Süden gehindert. Ja, mit Spanien selbst blühte unter fremder, meist hansischer Flagge, der niederländische Handel während des Krieges! Die Ursache für diese außerordentliche Weitherzigkeit ist eine sehr merkwürdige: man brauchte nämlich in Spanien und Portugal ebenso nordisches Schiffsbauholz und Getreide, wie man die Erzeugnisse der amerikanischen und indischen Kolonien nach Nordeuropa, ihrem besten Markte, absetzen mußte, um nicht an ihnen zu ersticken. Die Niederländer aber waren damals schon die besten, tüchtigsten und gesuchtesten Frachtfahrer der nordischen Gewässer. Also mußte Philipp ihren Handel dulden oder sich selbst schwer schädigen. Er zog das erstere vor. Als er trotzdem einmal 1584 den holländischen Handel verbot, flog der Pfeil auf den Schützen zurück. Denn nunmehr suchten und fanden die tatkräftigen Holländer, geführt von Cornelius Houtman, einem niederländischen Seemann, der lange in Indien in portugiesischen Diensten gestanden hatte, den Weg dorthin selber (1595). Dies war der Anfang vom Ende der spanisch-portugiesischen Handelsherrschaft in Indien und ein furchtbarer Schlag für die spanische Krone, die den Wert der See nie recht hat verstehen können.

Seemacht hat auch unmittelbar in den Verlauf des Befreiungskrieges eingegriffen, der weniger ein regelrechter Feldzug war, als

vielmehr eine Reihe von Städtebelagerungen und Ueberfällen, im übrigen ein erbitterter Kleinkrieg der Bevölkerung gegen die verhassten Unterdrücker. Die Holländer hatten viel richtiger als ihre Gegner erkannt, daß die Absperrung der See für die spanische Kriegführung höchst erschwerend wirken mußte, weil dann die spanischen Heere den langen und mühsamen Landweg über Genua nach Brüssel nehmen mußten, um in den Kampf einzugreifen. Daher strebten sie auf den Rat und mit tätiger Förderung Wilhelms von Oranien, des Führers im Befreiungskampfe, von Anfang an dahin, die Zufahrt nach Antwerpen zu sperren und die ganze Küste in ihre Hand zu bekommen. Dieser Politik der Scheldespernung ist Holland bis 1815 treugeblieben. Der an der Küste geführte Seekrieg war das Werk der sog. „Geus de mer“, der Wassergeusen oder „Wasserbettler“, die den Kampf gegen die Spanier in den Flußmündungen und Kanälen zwischen Schelde, Maas und Rhein führten. Sie verfügten anfangs nur über kleinere, später über 60 und mehr größere und gutbewaffnete Schiffe. Mehrere spanische Transportflotten, die unter ungenügendem Schutze ankamen, wurden auf diese Weise abgefangen und vernichtet, auf unzugänglichen Inseln wurden regelrechte Stützpunkte errichtet usw. Durch den auf Booten und Prähmen mit äußerster Kühnheit über die überschwemmten Niederungen hin bewirkten Entsatz von Leyden (1574) haben die Geusen eine Heldentat ersten Ranges verrichtet, die den Wendepunkt des Befreiungskampfes zugunsten der Niederländer herbeiführte. Seitdem hat es sich für die Nordprovinzen nur noch darum gehandelt, die Südprovinzen im Aufstande zu erhalten und zu unterstützen. Als aber Antwerpen 1585 dem tapferen Farnese in die Hände fiel, war der katholische Süden verloren, der Norden dagegen blieb frei und konnte sich selbständig machen. Antwerpens Blüte war gebrochen, und Amsterdam trat das Erbe an. Nun trat auch Königin Elisabeth von England offen auf die Seite der glaubensverwandten Holländer, und jetzt endlich setzte Philipp II. die spanische Flotte ein, die „unüberwindliche Armada“. Dieser Kampf, der den sieben Provinzen die Freiheit brachte, wird später zu erzählen sein, denn er zielte mehr auf England als auf Holland. Durch den Untergang der Armada fiel in diesem weltgeschichtlichen Ringen die letzte Entscheidung.

Obwohl der Friede mit Spanien als „zwölfjähriger Waffenstillstand“ erst 1609 abgeschlossen wurde, brachten doch schon die letzten zehn Jahre des sechzehnten Jahrhunderts und im steigenden Maße das siebzehnte ein in der Geschichte des Handels unerhörtes Wachstum der holländischen Seegeltung. Der gesamte Nord-südhandel Westeuropas vereinigte sich in Holland. Schon 1590 erschienen holländische Schiffe im Mittelmeer; um dieselbe Zeit war nach dem Niedergange der Hanse fast der gesamte Ostseehandel, die „Mutter der Kommerzien“, wie man in Amsterdam bezeichnend sagte, in holländischer Hand. Aber damit nicht genug: dem Handel folgte die Flagge. Es kam hinzu, daß in jenen Tagen gewohnheitsmäßig jenseits der Linie, und dazu rechnete auch Westindien, kein Friede herrschte. So konnten ohne Kriegserklärung die Portugiesen aus Vorderindien, aus den Molukken und sogar aus Nordbrasilien verdrängt, Curaçao den Spaniern abgenommen und ein mächtiges holländisches Kolonialreich über See aufgerichtet werden, das in seinen wichtigsten Teilen, in Indonesien, alle Stürme der Jahrhunderte überdauern sollte. Amsterdam hatte Antwerpen vom Weltmarkte verdrängt, die dortige Börse vergab und verweigerte Darlehen an die Mächtigen der Welt. Handel und Wohlstand verleihen auch Macht, und zwar politische Macht. Weit länger als ein Menschenalter war Holland im siebzehnten Jahrhundert eine europäische Großmacht. Das Lebenswerk des großen Oraniers, Wilhelm I., des Befreiers, hatte glänzende Früchte getragen.

In diesen Jahrzehnten waren die Holländer die „Führleute Europas“ und beherrschten fast unumschränkt den weitaus größten Teil des gesamten europäischen Zwischenhandels zur See. Ein Aufschwung beinahe ohnegleichen in der Geschichte, allein zu verdanken dem Wagemute der holländischen Unternehmer, der Tüchtigkeit der holländischen Seeleute, der weitblickenden Wirtschaftspolitik der holländischen Staatsmänner. „Man lernte“, sagt Ranke, „mit jedem Winde fahren, jedes Haus war eine Schiffahrtsschule, es war keines ohne eine Seekarte.“ Ein Strom von Gold ergoß sich über das kleine Volk, die Besten gingen zur See und halfen die Güter des Vaterlandes mehren. Der Hafen an der Amstel war ein Mastenwald. Alle Schiffe, alle Völker, alle Sprachen der Welt gaben sich dort ein



Stelldichein; die Kanäle, die das ganze Land durchziehen, waren bedeckt mit Fahrzeugen, und Tausende von Fischerbooten kreuzten in der Nord- und Ostsee, die beide eine Domäne der Holländer geworden waren.

Es war nicht anders: die Holländer mußten zur See gehen, denn das schmale, mühsam dem Meere abgerungene Land konnte die im Beginne des siebzehnten Jahrhunderts schnell wachsende Bevölkerung gar nicht mehr ernähren. So wurde das Volk nicht nur auf das Meer gewiesen, sondern förmlich mit eisernem Zwange getrieben. Man hat gesagt, in Holland wohnten damals ebenso viele Menschen auf dem Wasser wie auf dem Lande. Aber ehe Holland die letzten Früchte seines glorreichen Freiheitskampfes pflücken und die volle Unabhängigkeit sich sichern konnte, mußte es noch mit dem glaubensverwandten England und dann jahrelang allein den Kampf mit der spanischen Weltmacht um die Freiheit des Landes und zugleich um das nicht minder hohe Ziel, um die Freiheit des Meeres für den Handel ausfechten. Durch Seegeltung und Kolonialbesitz war das kleinste Land das reichste Europas geworden; nur auf dem Meere konnte diese Stellung verteidigt werden.

### 3. Der Kampf um die Freiheit der Meere

#### a) Die Begründung der englischen Seemacht<sup>1</sup>

Es ist schon oft behauptet worden, daß erst die Königin Elisabeth (regierte 1558—1603) das englische Volk auf das Meer hinausgeführt und ihm damit seine geschichtliche Rolle gewiesen habe. In gewissem Sinne ist das richtig; die Anfänge der englischen Seemacht liegen indessen viel weiter zurück. Schon die Eroberung Englands durch Wilhelm den Normannen (1066) war eine seemännische Unternehmung. Seine Nachfolger ließen die Seemacht niemals ganz verkümmern. So nahm König Richard Löwenherz 1190

<sup>1</sup> Ich beziehe mich hier und im folgenden auf meinen in der Zeitschrift für Wissenschaft, Literatur und Kunst (Beil. d. Hamburger Nachrichten) im Jahre 1913 erschienenen Essay: „Das Aufsteigen der englischen See- und Kolonialmacht im 17. und 18. Jahrhundert.“ Grundlegend für die Geschichte der englischen Marine ist Laird Clowes, *History of the Royal Navy*, 3 Bde., London 1897.

am dritten Kreuzzuge mit einer Flotte von angeblich 200 Kriegsschiffen teil, ebenso sein Nachfolger Johann, der 1212 die Werft Portsmouth als erste Kriegsschiffswerft anlegte. Dieser König war es auch, der durch einen bemerkenswerten Erlaß das Recht des Flaggengrußes für seine Kriegsschiffe ohne weiteres in Anspruch nahm. Danach sollte der Kommandant den ersten Gruß jedes fremden Kriegsschiffes verlangen und nötigenfalls erzwingen! Und dies im Jahre 1202, als von einer englischen Großmacht zur See noch gar keine Rede sein konnte. Seezeremoniell und Flaggenrecht haben, wenn verletzt oder verweigert, seitdem mehr als einmal zu Seekriegen geführt, weil mit dem Gruße der Flagge oder mit der Ablehnung dieses Grußes stets die nationale Ehre in Mitleidenschaft gezogen wird<sup>1</sup>.

Im Mittelalter stand die englische Geschichte im Zeichen des sogenannten hundertjährigen Krieges gegen Frankreich (1338—1453), den Salomon (Englische Geschichte) treffend die „Epoche des kontinentalen Imperialismus Englands“ genannt hat. Auch dieser lange Krieg, der in Wirklichkeit aus einer Reihe von Feldzügen beider Parteien über die See hinweg bestand, war von der Seeherrschaft im Kanal abhängig. Selten kam es dabei zu Kämpfen auf See, und wenn es einmal geschah, so war das Schiff nicht Waffe, sondern nur Kampfplatz, wie in der Zeit der Trieren und Galeeren im Mittelmeere. So vernichtete schon König Johann 1213 eine französische Flotte — wahrscheinlich Riemenschiffe — in Damme, und bei Sluys in der Scheldemündung schlug 1340 der englische Admiral Marley, der erste englische Seeheld, von dem wir wissen, eine französische zu Anker liegende Flotte, indem er sie unter Segel angriff. Die berühmten englischen Bogenschützen, die bei Crecy und Azincourt den Ausschlag gaben, haben auch hier den Erfolg davongetragen, ein Beweis, daß es sich um einen Kampf auf nächste Entfernung handelte, also um eine Landschlacht auf Schiffsplanken. Noch eines geht aus diesen Kämpfen hervor: die Franzosen kämpften noch mit Galeeren, die sie meist aus dem Mittelmeer bezogen, die Engländer zogen aber schon damals das Segelschiff als Kampfschiff vor.

<sup>1</sup> Vgl. hierüber die vortreffliche Monographie: „Die Flagge“ von Vizeadmiral z. D. Siegel. Berlin 1912.

Während der Kriege der Weißen und Roten Rose (1454—85) mußte in dem von inneren Wirren zerrissenen Lande jede äußere Politik — und nur wo eine solche verfolgt wird, hat Seemacht Sinn und Ziel — ruhen. Aber mit den ersten kraftvollen Tudors lebten auch die Seemachtsbestrebungen wieder auf. Heinrich VII. Tudor (1485—1509) legte den Grund zur „königlichen Flotte“, wie sie von nun ab hieß, d. h. zu einer wenn auch noch kleinen stehenden Marine, der ersten in der Segelschiffszeit. Sein Sohn Heinrich VIII. (1509—47) ließ das erste große Schiff, den „Henry Grace à Dieu“, mit Breitseitebewaffnung bauen, d. h. mit Aufstellung der Geschütze in der Breitseite statt vorn und hinten auf hohen Kastellen wie bisher üblich. Eine bedeutsame Neuerung, denn diese Art der Bewaffnung zielt auf Vermeidung des Enterkampfes und auf die Entscheidung durch die Artillerie. Es war ein Schiff von 1000 tons Wasserverdrängung mit vier Masten und 27 Kanonen, jedoch wenig seefähig. Dies beweist schon, daß in dem damaligen England eine tiefere seemännische Erfahrung noch fehlte, und es ist notwendig, diese Tatsache zum Verständnisse des Folgenden festzuhalten: das England der Plantagenets und der ersten Tudors war kein Staat von Seegeltung und Seemacht im eigentlichen Sinne. Während in den Niederlanden der Seehandel in dieser Zeit zu einem Welthandel anwuchs, war England noch ein Agrarstaat ohne See-Interessen, auch wenn eine kleine „königliche“ Marine vorhanden war, die unter anderem nicht unrühmlich 1545 eine französische Invasion abwies.

Von den weiten Gebieten West- und Nordfrankreichs, die einst den Plantagenets untertänig gewesen, war Mitte des sechzehnten Jahrhunderts nur noch Calais den Engländern verblieben. Als dieser letzte Fußpunkt auf dem Festlande infolge der spanisch gerichteten Politik der katholischen Königin Mary, der Gattin Philipps II. (regierte 1553—58), den Franzosen 1558 in die Hände fiel, war die Brücke nach dem Festland zerschlagen. Dieses Jahr bedeutet den Wendepunkt der englischen Geschichte von der kontinentalen zur ozeanischen Epoche. Denn nicht die Küste, die ein Land umschließt, mag sie geographisch noch so günstig gestaltet und gelegen sein, macht ein Volk zum



Seevolk, sondern die Küste, die es zu erreichen vermag. Das Festland war den Engländern durch den Verlust von Calais verschlossen, nun blieb ihnen noch die Ferne als das Ziel ihrer Wünsche und Hoffnungen, und das Weltmeer als ihr Feld!

Man hat oft behauptet, daß die Insellage Englands und seine zahlreichen Häfen und Buchten die Bewohner schon von Anfang an auf das Meer hinausgewiesen hätten. Wichtiger aber als die geographische Lage ist für die Entwicklung der Seeinteressen der Charakter des Volkes, der sich oft, wie z. B. bei den Deutschen, durch die Jahrhunderte gleichbleibt, bei einigen Völkern aber mit der geschichtlichen Entwicklung sich ändert. Zu diesen gehören die Engländer. Bis zur Zeit Heinrichs VIII. war England ein agrarisches, hauptsächlich Wolle erzeugendes Land ohne eigenen Seehandel, weit zurück in der wirtschaftlichen Entwicklung hinter Deutschland und den Niederlanden. Fremde Kaufleute, Hanseaten, Niederländer, Genuesen, beherrschten den Handel. Die Tudors haben es verstanden, die Gerechtsame der fremden Kaufleute erst einzuschränken, dann aufzuheben, den Gewerbefleiß durch Errichtung von Tuchfabriken zu kräftigen, Städtegründungen zu fördern und schließlich das Volk auf die See hinzuweisen. Schon im fünfzehnten Jahrhundert ist die merkwürdige Gesellschaft der „merchant adventurers“ gegründet worden, der Englands Weltgeltung unendlich viel verdankt. Diese wagemutigen Kaufleute, „adventuring on trade in new directions“, wie man den Namen geschickt umschrieben hat, haben überall im Nordseegebiet und im Kanal geschäftliche Verbindungen angeknüpft, anfangs nur Schiffe gemietet, dann selbst gebaut und befrachtet, Einfuhr von Rohstoffen befördert, kaufmännische Niederlassungen (z. B. in Hamburg) eröffnet und auf den Spuren der Holländer fremde Erdteile aufgesucht. Sie sind die Väter der englischen Größe. Je weiter sich die Fahrten von der heimischen Küste in die Ferne dehnen, um so mehr beflügeln sie den Unternehmungsgeist, erziehen den Charakter, locken zur Nachahmung, stärken Wissensdurst und Abenteuerlust, bringen Gewinn, Ruhm und Ehre und drängen schließlich immer größere Kreise des Volkes auf das Meer hinaus. So wurden die „wagenden Kaufleute“ die Erzieher und Wegweiser ihres Volkes auf der stolzen Bahn zur Seegewalt. Ehe aber ihre Tätigkeit sich voll entfaltet hatte, war das Verständ-

nis für diese Dinge in England so gering, daß z. B. im Zeitalter der Entdeckungen so gut wie nichts geschah, um es den Spaniern in Amerika gleich zu tun. Zwar wurde schon 1497 der Genuese Caboto — aber mit einem Schiffe auf eigene Rechnung! — ermächtigt, in Nordamerika neu von ihm zu entdeckende Gebiete für England in Besitz zu nehmen, aber weder das Volk noch die Regierung hatten inneren Anteil daran. Als zwar Nordamerika, nicht aber die erhofften Schätze entdeckt wurden, ließ man in London die Sache einfach fallen. Erst der großen Seekönigin Elisabeth, der letzten aus dem Hause Tudor, sollte es gelingen, ihr Volk auch in politischem Sinne auf das Meer hinauszuführen.

### b) Der Seezug der Armada

Im Jahre des Verlustes von Calais, 1558, kam Elisabeth, die Tochter Heinrichs VIII., zur Regierung. Unter ihrer verständnisvollen Leitung wurde der protestantische Glaube kräftig unterstützt und Irland völlig unterworfen, wuchsen Wohlstand und Ansehen Englands. Eben dadurch geriet es bald in religiösen, politischen und wirtschaftlichen Gegensatz zur herrschenden Weltmacht der damaligen Zeit, zu Spanien. Das religiöse Moment war hierbei weitaus das stärkste. Wie so ganz war doch diese große und sturmbewegte Zeit des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts von dem mächtigen Kampfe der Geister, von dem Gegensatz der neuen gegen die alte Lehre erfüllt! Dieses Ringen um die Freiheit des Glaubens bildet den Hintergrund allen Geschehens jener Tage. Aus dieser dunklen Wolkenwand des religiösen Zwiespaltes, der die Völker Mittel- und Westeuropas untereinander und in sich selbst zerklüftete, zündeten die Blitze, entspringen die Kämpfe jener stürmischen Zeit. Daher die grelle Färbung und die furchtbare Erbitterung, mit der sie ausgefochten wurden, denn Glaubenskriege haben stets die tiefsten Leidenschaften der Menschen aufzuwühlen vermocht. Als berufenen Führer im Kampfe gegen den neuen Glauben betrachtete sich Philipp II. von Spanien, als ein Werkzeug Gottes. Hand in Hand mit dieser religiösen Aufgabe ging sein zäher Wille zur Macht für die spanische Monarchie. Schon hatten die aufständischen Niederlande die Schwere seiner Faust fühlen müssen; unzweifelhaft mußten sie unterliegen,

wenn ihnen nicht Hilfe gebracht wurde. Nur vom glaubensverwandten England konnte diese kommen, denn Deutschland war in sich zerspalten. Wie aber konnte England diesen Kampf wagen, das kleine Land, das Ende des sechzehnten Jahrhunderts kaum 3,5 Millionen Einwohner zählte, einen Kampf gegen das spanische Weltreich mit der zehnfachen Zahl an Untertanen, mit allen Hilfsquellen der Welt ausgestattet? Die Geschicke der Menschheit, urteilt Ranke, lagen auf der Waagschale!

Die englische Königin hat mit ihrem kühnen Entschlusse zum Kriege nicht nur die Freiheit ihres Glaubens, sie hat zugleich die Freiheit der Meere in diesem weltgeschichtlichen Augenblicke gerettet und damit die Vorherrschaft der germanischen Rasse auf dem Meere eingeleitet. Sie konnte den Kampf wagen, weil das England der Renaissance, das England Shakespeares und der Merchant Adventurers, ein aufstrebendes Land voll strotzender Kraft und Unternehmungslust war, weil in diesem Kampfe das ganze Volk hinter ihr und große Staatsmänner, wie Walsingham und Burleigh, ihr zur Seite standen, weil bedeutende Männer, wie der Großkaufmann Gresham, der Geograph Hakluyt und der Philosoph Bacon, die geistige Vorbereitung des Volkes auf seine geschichtliche Aufgabe unternahmen<sup>1</sup>. Lord Burleigh, den man den ersten modernen Staatsmann Europas genannt hat, gelang es, ein Abkommen mit dem bisher feindlich gesinnten Frankreich zu treffen und die noch sehr starke katholische Partei im Lande seiner Politik dienstbar zu machen. Das Entscheidende aber war, daß in England schon seit einem Menschenalter durch Seefischerei, staatlich begünstigten Seeraub und Kaufahrtei ein Stamm von wetterharten Seeleuten im Kampfe mit dem Meere herangebildet worden war. Auf dem Meere aber mußte dieser Kampf mit Spanien entschieden werden, weil das Meer beide Gegner trennte. Es war mithin ein reiner Seekrieg, der sich nunmehr entspann.

Schon lange, ehe der Krieg offen erklärt wurde (1587), herrschte zwischen beiden Völkern oder, besser gesagt, zwischen den Seefahrern der beiden Völker ein erbitterter Kriegszustand. Sehr bald schon hatte das englische Volk erkannt, daß es sich hier um die Frei-

<sup>1</sup> Vgl. Langenbeck, Englands Weltmacht, Leipzig 1912, 12 ff.



heit des Meeres für jeden außerspanischen Schiffsverkehr handelte. Diese Freiheit war durch die Handels- und Landungsverbote, durch das ganze ungeheuerliche Sperr- und Monopolsystem der spanischen Regierung völlig unterbunden. Da im Guten durch Verhandlungen nichts zu erreichen war, warf man sich Hand in Hand mit den Holländern mit Gewalt auf die Beute. Kühne Seefahrer, wie Hawkins, der erste Sklavenfahrer englischen Blutes, Frobisher und vor allem Francis Drake<sup>1</sup>, einer der größten Seehelden aller Zeiten, stürzten sich auf die „Spanish Main“, wie man die Karibische Nordküste Südamerikas nannte, und auf die große Handelsstraße über den Atlantik von Cartagena in Kolumbien nach Cadiz. Raub, Kapererei, Brandschatzungen der Küstenstädte und Bluttaten der Kämpfer waren an der Tagesordnung. Manches spanische Silberschiff fiel den nordischen Kapern zur Beute. Die Königin Elisabeth gab auch Regierungsschiffe dazu her und beteiligte sich gern am Gewinn. Das ganze Volk aber nahm begeistert teil an den kühnen Fahrten seiner Söhne. „Es war, als regte sich das Wikingerblut und als erwachten Verwegenheit und Kühnheit dieser alten Seefahrer<sup>2</sup>.“ Von 1572 bis 1585 fuhr Drake, der erfolgreichste von allen, fast Jahr für Jahr plündernd und kapernd nach den Azoren und Westindien, verheerte die Panamaküste, umsegelte als erster Engländer 1577—80 die Welt und brachte ungeheure Beute heim. Diese Raubzüge in allen Meeren, die Vorpostengefechte des kommenden Krieges, schürten und nährten den gegenseitigen Haß der beiden Völker. Religiöser Haß, Handelsneid und Geschäftstüchtigkeit schlossen in den Engländern dieser Zeit ein merkwürdiges Bündnis und beeinflussten in ihrer Dreiheit noch lange den englischen Volkscharakter<sup>3</sup>. In diesen Jahren der Raubkriege zur See ist das berühmte Seerecht englischer Prägung geboren worden, das heute noch herrscht.

Als die sieben Nordprovinzen der Niederlande sich 1581 rechtlich und förmlich von Spanien lossagten, drängte das englische Volk

<sup>1</sup> Francis Drake, geb. 1545, von kleiner untergesetzter Figur, rotbärtig, kühn und verwegen, ging jung zur See, fuhr zuerst unter Hawkins, erfuhr dabei die Grausamkeiten der Spanier gegen Gefangene, schwur ihnen Rache und widmete sein ganzes Leben dem Kampfe gegen sie. Starb 1596.

<sup>2</sup> Salomon: „Englische Geschichte.“ Leipzig 1923, K. F. Koehler S. 84.

<sup>3</sup> Vgl. den Essay des Verf. „Von Freibeutern und Flibustiern“, Mar. Rundschau, November und Dezember 1926. Dort auch weitere Quellenangaben.

stürmisch auf Teilnahme am Befreiungskriege der protestantischen Holländer. Es hatte die Tage der spanischen Fron unter der katholischen Mary nicht vergessen und fühlte deutlich, daß eine Preisgabe der Niederlande England der spanischen Weltmacht allein gegenüber gelassen hätte. Die Königin schickte auch ein Hilfskorps nach Holland, aber der offene Kriegszustand brach erst aus, als Maria Stuart, die Parteigängerin Philipps II. in England, 1587 enthauptet worden war. Es ist sehr bezeichnend für die „Uneigennützigkeit“ der englischen Staatskunst, daß Holland für die gewährte Hilfe in diesem Augenblicke höchster gemeinsamer Gefahr der Königin Vlissingen und Brielle als „Pfand“ für die geleistete Hilfe einräumen mußte. Der Verlust von Calais sollte dadurch wieder gutgemacht und ein Stützpunkt auf dem Festland gewonnen werden. Erst 1616 wurden die beiden Städte zurückgegeben.

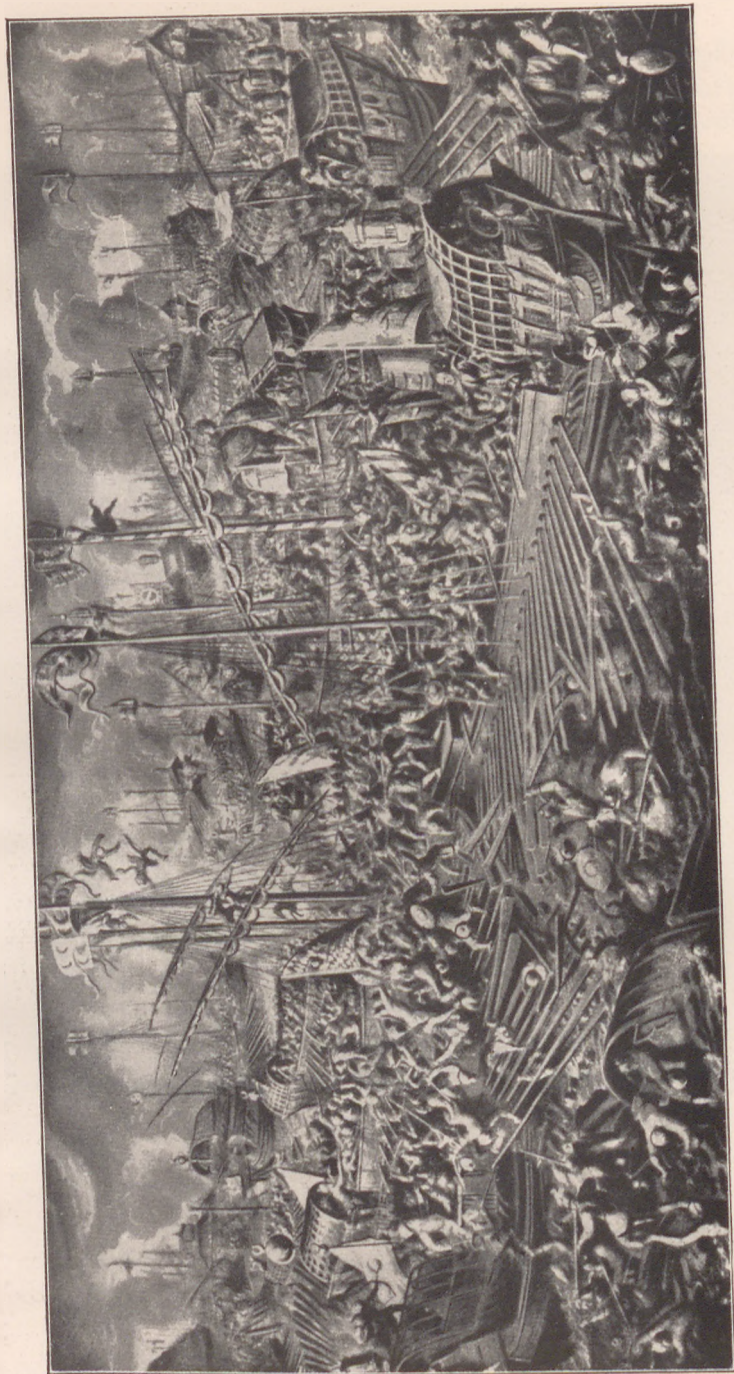
Die strategische Lage der Spanier auf dem Meere war bei Kriegsbeginn England gegenüber nicht günstig<sup>1</sup>. Die spanische Flotte war durch den Krieg mit der Türkei immer noch im Mittelmeer gebunden; es war Spanien daher nicht gelungen, die Seewege nach den Niederlanden freizuhalten. Alle Häfen und Flußmündungen dort waren in Händen der Holländer. Es stand den Spaniern nicht einmal eine Operationsbasis in der Nähe zur Verfügung. So mußte Philipp den Seekrieg von Spanien aus ansetzen statt von den Niederlanden. Er beschloß, eine gewaltige Flotte, die größte der damaligen Zeit, auszurüsten und mit ihrer Hilfe den ganzen Krieg und zugleich den Aufstand der Niederlande durch eine Landung in England und Eroberung der ketzerischen Insel zu bekämpfen; strategisch richtig gedacht! Zur Ausführung wurde in Cadix 1587 die „Unüberwindliche Armada“ bereitgestellt, zugleich in den Niederlanden ein starkes Heer zur Landung an der englischen Küste gesammelt. War das im Felde unbesiegbare spanische Heer erst einmal gelandet, so war England verloren. Englands Heil beruhte daher ausschließlich auf der Flotte. Eben diese aber hatte die überspar-same Elisabeth vernachlässigt. So mußte in aller Eile das Nötigste

<sup>1</sup> Eine ausführliche und klare Darstellung des Seezuges der Armada findet sich in Rittmeyer: „Seekriege und Seekriegswesen“, Berlin 1907, I, 114. Als Quellenwerk: Corbett: „Drake and the Tudor Navy“, London 1898. Vgl. auch die Karte 5.

nachgeholt werden. Hier nun zeigte sich so recht, daß Männer kämpfen und nicht Schiffe. Ueber Seekriegführung und Strategie hatte in jenen Tagen wohl noch niemand viel nachgedacht. Trotzdem wurde mit sicherem Gefühle — anders kann man es nicht nennen — sogleich das Richtige getan. England war zur See ohne Zweifel schwächer als Spanien. Es mußte rüsten, ehe es daran denken konnte, die eigenen Küsten gegen den drohenden Einbruch zu schützen oder gar der Armada im offenen Wasser entgegenzutreten; also mußte Zeit gewonnen werden. Dies konnte nicht anders geschehen als durch Störung der spanischen Mobilmachung zur See. Der dazu ausersehen wurde war der rechte Mann: Francis Drake, der „Schrecken der Spanier“. Mit sechs königlichen Kriegsschiffen und 17 bewaffneten Kauffahrern, sämtlich kleineren Fahrzeugen von 600 t bis herunter zu 200 t, zog Drake im April 1587 aus und erschien überraschend vor Cadiz, wo sich ein Teil der Armada gesammelt hatte. Nach kurzem Kampfe erzwang er die durch starke Galeeren geschützte Einfahrt und zerstörte dort 37 — nach anderen, wohl übertriebenen Nachrichten beinahe 100 — spanische Kriegsschiffe, machte noch einen Kaperzug nach den Azoren und kehrte mit reicher Beute heim. Der Erfolg seines verwegenen Unternehmens — es wurde von der Königin selbst für so kühn gehalten, daß sie ihm Gegenbefehl schickte, der ihn aber nicht erreichte! — war die ernstliche Störung des spanischen Flottenaufmarsches. Taktisch aber war es nur ein Handstreich, nichts weiter, ein „singing of the King of Spains beard“, wie er es selbst bezeichnend genannt hatte. Trotzdem war seine Tat von großer strategischer Wirkung, denn die Armada konnte nunmehr erst ein volles Jahr später auslaufen und England hatte zu weiteren Rüstungen Zeit gewonnen. Dieser Aufschub war sehr notwendig, denn es fehlte nicht nur an Schiffen, sondern auch an Munition, Proviant und sonstiger Schiffsausrüstung.

Wie waren nun die beiden Flotten beschaffen, die in diesem denkwürdigen Seekriege ihre Kräfte messen sollten? Der Spanier verachtete stolz das Geschütz als Nebenwaffe. Er wollte tapfer fechten, Mann gegen Mann siegen wie bei Lepanto; der Engländer aber wollte die Entscheidung aus der Ferne durch die Artillerie herbeiführen und den Enterkampf lieber vermeiden. Obwohl dies den





Die Galeerenschlacht bei Lepanto am 7. Oktober 1571



Francis Drake (1545—1595)

Der Sieger von Gravelines (1588) und erfolgreichste Kaperführer im Zeitalter  
der Königin Elisabeth von England



Spaniern aus ihren zahlreichen Zusammenstößen mit den Engländern auf dem Meere längst bekannt war, hatten sie nichts daraus gelernt. Sie hatten 60 (nach anderen Quellen 64) große hochbordige Galeonen, davon sieben über 1000 t groß, bereitgestellt, alle mit Geschützen nur vorn und hinten versehen, „schrecklich anzusehen, doch schwer zu bedienen“. Es waren die ersten großen Kriegsgesegelschiffe, die auf dem Meere erschienen. Dazu traten vier Galeeren, vier besonders große „Galeassen“ (Riemenschiffe) und etwa 50 kleinere Fahrzeuge und Truppentransporter. Von den Galeonen waren 20 königliche Schiffe, die übrigen bewaffnete Handelsschiffe. Die Engländer hatten beinahe 200 Schiffe zusammengebracht, davon 34 königliche, aber nur zwei waren über 1000 t groß. Sonst waren ihre Schiffe im Durchschnitt erheblich kleiner, aber dafür viel seefähiger als die spanischen Galeonen. Die königlichen Schiffe waren gut bestückt mit zahlreichen und schweren Geschützen in der artilleristisch günstigen Breitseitaufstellung; als schwerstes Kaliber stand der 20 cm-(34-Pfünder) dem spanischen 15 cm-Vorderlader gegenüber. Auch die Zahl der Geschütze war bei den englischen Schiffen größer. Es waren mithin in der Hauptsache nicht zwei Kriegsflotten im heutigen Sinne, die zusammenstießen, sondern zwei gemischte Flotten aus einigen Kriegsschiffen und vielen bewaffneten Kauffahrern bestehend. Entsprechend der beabsichtigten Kampfweise war auch die Bemannung beider Flotten sehr verschieden zusammengesetzt. Die Armada zählte etwa 29 000 Mann, davon nur ein Drittel Seeleute, und diese stammten meist aus den Mittelmeerländern. Die Engländer hatten knapp 15 000 Mann eingeschifft, davon aber fast drei Viertel wettererprobte Seeleute. Erstaunlicherweise war bei den Engländern, die doch ihre ganze Taktik auf den Geschützkampf aufbauen wollten, die Munitionsausrüstung ebenso unzureichend wie auf spanischer Seite. Wägt man die Aussichten und die Kampfmittel beider Gegner ab, so bleibt trotz besserer Seemannschaft und Geschützausrüstung der Engländer immer noch eine unleugbare Ueberlegenheit der Armada bestehen, die freilich lange nicht so groß und erdrückend gewesen ist, wie man sie früher in England darzustellen beliebte. Vom Kampfe englischer „Nußschalen“ gegen spanische „Kolosse“ kann gar keine Rede sein. Wenn aber eine solche Ueberlegenheit auf spanischer Seite tatsächlich bestand, so wurde sie



reichlich ausgeglichen durch die Führung, auf die es im Kriege stets am meisten ankommt.

Der spanische Befehlshaber Medina Sidonia war alles andere als ein Seemann und ganz abhängig von seinen Unterführern. Nur höchst ungern hatte er den Oberbefehl übernommen. Der englische „Lord High Admiral“ Howard hatte dagegen seemännische Erfahrungen. Unter ihm fuhren außerdem als Geschwaderchefs die besten Seeleute der Welt, Drake, Frobisher und Hawkins, die schon jahrelang mit den Spaniern im Kampfe gestanden hatten und den Feind gründlich kannten. Drake, der führende Geist in der englischen Flotte, schlug der Königin vor, der Armada bis an die portugiesische Küste entgegenzugehen und sie dort zur Schlacht zu stellen, also den Kampf um die Seeherrschaft zu wagen, ein kühner Gedanke strategischer Offensive. Aber die Königin versagte sich diesem Vorschlage und befahl nur, die feindliche Flotte an jeder Landung an der englischen Küste mit allen Mitteln zu verhindern. Namhafte Forscher, wie Stenzel („Seekriegsgeschichte“, II, 280) u. a., haben diesen Entschluß lebhaft getadelt. Ich kann mich diesem Urteil nicht anschließen. England konnte gegen die unzweifelhaft vorhandene Uebermacht der Armada den Kampf um die Seeherrschaft fern von der Heimat nur wagen, wenn es alles auf eine Karte setzte. Es kam hinzu, daß die Ausrüstung der englischen Flotte im Frühjahr 1588 noch kaum fertig war. Es fehlte an Schiffen, Proviant und Munition. In ihrem Geiz und ihrer Scheu, das Parlament um Geld anzugehen, war die Königin auf die Mittel der Krone und auf die freiwillige Hilfe der Seestädte angewiesen. Dadurch verzögerte sich die Ausrüstung sehr bedenklich. Sie zog es daher vor, den Kampfplatz an die eigene Küste zu verlegen und alle Hilfsmittel der heimischen Häfen dazu auszunutzen. Der Kampf selbst freilich mußte gegen die Uebermacht offensiv geführt werden, wenn er zum Ziele führen sollte. Daran hat es auch nicht gefehlt. Die Königin hat hier den richtigen Blick für das Mögliche gezeigt, die größte Kunst des Staatsmannes; sie hat instinktiv ohne eigentliche Kenntnis des Seewesens gefühlt, daß jeder Angriff auf eine ferne Küste sich im Fortschreiten schwächen muß. Der Erfolg hat ihr recht gegeben.

Die Instruktion, die König Philipp dem Herzog von Medina mitgab, lautete dahin, daß er mit der Armada bis zur Themsemündung segeln und von dort aus die Landung des in Flandern bereitgestellten Heeres (17 000 Mann Kerntuppen unter Alexander Farnese, dem besten Feldherrn jener Zeit) decken sollte. Er sollte nur kämpfen, wenn die Ueberfahrt des Heeres ohne Kampf nicht zu erreichen wäre, d. h. der König wollte den Kampf um die Seeherrschaft möglichst vermeiden; es ist derselbe abwegige Gedanke, der Napoleon 1805 in Boulogne beherrschte. Kein Wort äußerte der König über die Einschiffung und den Transport des Heeres, kein Wort über die holländischen Wassergeusen, die doch die ganze flandrische Küste blockierten; ein Beweis, daß der König entweder schlecht beraten war oder daß er eigensinnig auf eigener unsachgemäßer Ansicht bestand.

Die mächtige Armada erschien nach mancherlei Verzögerungen durch Sturm und schlechte Ausrüstung erst am 19. Juli 1588 am Westausgange des Englischen Kanals in einer breiten, von den Galeerenkriegen des Mittelmeeres übernommenen halbmondförmigen Verbandsordnung mit zurückgezogenen Flügeln, drei Geschwader zu je 15 Galeonen in der Linie, der Rest auf Vorhut und Nachhut verteilt, die Rudergaleeren vor und hinter der Mitte — eine äußerst gekünstelte Marschordnung. Die englische Hauptflotte lag in Plymouth, ein Geschwader vor der Themse. Als die Armada an der englischen Südküste erschien, lag Howard noch im Hafen. Hätten die Spanier sogleich dort angegriffen, so hätten sie den Enterkampf erzwingen und ihre Stärke damit einsetzen können. Medina aber hielt sich an seine Instruktion und segelte ruhig weiter. So gelang es Howard, seine Flotte aus dem Hafen unbehelligt herauszubringen und von der Luvstellung aus — es wehte während der ganzen „Armada-Woche“ bis 27. Juli meist leichter Westwind — erst den spanischen Luvflügel, dann hinter dem Halbmonde herumsegelnd, den Lee-Flügel durch gutgeleitetes Artilleriesfeuer anzugreifen und zwei große Schiffe niederzukämpfen. Seine schnellsegelnden Schiffe konnten sich dabei zur hellen Wut der Spanier jedem Enterkampfe leicht entziehen. Dieselbe geschickte Taktik befolgte Howard an den folgenden Tagen, den Feind ermüdend und zermürend und ihm täglich

Verluste bebringend. Aber sehr bald schon ging den Engländern Munition und Proviant aus und sie mußten deshalb zwei Tage lang ihre Angriffe aussetzen, bis sie Nachschub erhielten, ein Beweis ihrer schlechten Ausrüstung. Hierdurch wurde es Medina möglich, am 27. Juli, wenn auch schon schwer erschüttert, so doch unbehelligt vor Calais zu ankern. Er hatte somit den Plan, die Themse anzusteuern, schon aufgegeben und wollte nunmehr vor Calais sich mit Farnese vereinigen. Dieser aber ließ ihm sagen, daß er erst in vierzehn Tagen das Heer einschiffen könne, weil die dazu erforderlichen Transportschiffe in Dünkirchen leck seien!

Howard hatte sich inzwischen durch das Themsegeschwader verstärkt und ankerte mit seiner ganzen Flotte außerhalb der Armada, sie gewissermaßen blockierend. Ein nächtlicher Branderangriff<sup>1</sup> brachte letzterer so erhebliche Verluste bei, daß Medina sich entschloß, am 29. Juli bei Tagesanbruch Anker auf und nach Dünkirchen in größere Nähe des Heeres zu gehen. Hier war es, wo Drake im kühnen Draufgehen die Führung an sich riß. Es wehte scharf aus Nordwest. Jeder Versuch, dem Gefechte auszuweichen, hätte Medina auf die gefährlichen flandrischen „Sände“ gesetzt. So mußte er mit seinen moralisch schon stark erschütterten Besatzungen das Gefecht annehmen. Ohne Howard erst zu befragen und ohne Zögern griff Drake die wieder im Halbmond geordnete Armada auf der Höhe von Gravelines mit seinem Geschwader von der Luvseite her an, ging dabei auf nächste Entfernung und überschüttete die spanischen, dicht zusammengedrängten Dwarlinien mit vernichtendem Artilleriefeuer, sie gleichzeitig auf die „Sände“ drängend. Frobisher und Hawkins folgten ihm sogleich, später beteiligten sich auch Howard, das Themsegeschwader und einige holländische Schiffe an dem Kampfe. Wäre der Wind nicht umgesprungen, die ganze Armada wäre auf die Sände gesetzt worden; so aber konnte Medina diese Gefahr noch vermeiden. Als er abends frei von den Sänden war, befand sich seine stolze Flotte in jämmerlichem Zustande. Die meisten Schiffe hatten längst aus ihren viel schwächeren Geschützen den letzten Schuß abgegeben und nur als Scheibe gedient. Gegen 6 Uhr

<sup>1</sup> Brander sind alte wertlose Segelschiffe, die, mit Pulver beladen, an die feindlichen Kriegsschiffe herangebracht werden. Ihre Ladung wird entzündet, wenn sie längsseit derselben liegen, um dadurch das feindliche Schiff in Brand zu setzen. Die Besatzung versucht sich in Booten zu retten.



hatten auch die Engländer ihre Munition verschossen und brachen daher das Gefecht ab. Mindestens drei große spanische Schiffe, nach anderen Quellen sogar sechzehn, waren vernichtet und über 1500 Mann (nach anderen 5000) gefallen, während die Engländer kaum hundert Tote zu beklagen hatten. In der Schlacht selbst hatten die königlichen Schiffe mit ihrer starken Artillerie den Ausschlag gegeben.

Eine Artillerieschlacht ohne jeden Kampf Mann gegen Mann war bisher unerhört. So geschickte Segelmanöver handiger Schiffe, solche Angriffe in Linie aus der Luvstellung, Ausweichen, Trennen und Wiedervereinigen ganzer Geschwader hatte man noch nicht gesehen. Verzweifelt berichtete Medina dem Könige: „sie fochten mit schwerer Artillerie, und wir mit Arkebussen und Musketen auf nächste Entfernung“. Seemännische Geschicklichkeit und gute Geschützausbildung hatten mithin die Entscheidung herbeigeführt. Aus dem Verlaufe der Schlacht zeigt sich aber auch, daß die Engländer sie nicht bis zur Vernichtung des Feindes durchschlagen konnten, trotzdem sie tags zuvor ihren Geschossvorrat gerade ergänzt hatten. Dies beleuchtet die ganze strategische Grundlage des Armada-Seezuges und den richtigen Entschluß der Königin, ihre Flotte im Kanal zurückzuhalten; denn wären Howard und Drake, wie letzterer es wollte, der Armada nach Cadiz entgegengefahren, so wäre es dort zum Kampfe gekommen, und die Engländer hätten sehr bald zur Ergänzung ihrer Vorräte nach dem Kanal zurückkehren müssen. Während ihrer Abwesenheit aber wäre die lange englische Küste gegen eine Landung Farneses ungedeckt geblieben.

Auch Medina konnte ohne Munitionsergänzung einen neuen Kampf nicht wagen. Da der Kanal ihm versperrt war, blieb ihm nichts übrig, als die Aufgabe der mit so gewaltigen Mitteln unternommenen Expedition und die Rückkehr in die Heimat auf dem beschwerlichen Wege nord um Schottland. Mit dem 29. Juli verschlechterte sich zudem das Wetter. Schwere Stürme in der Nordsee, im Nordatlantik und in der Biskaya zerstreuten seine schon halb led gewordenen Schiffe und trieben die Hälfte derselben auf die Klippen der schottischen und irischen Westküste, der Rest von 65 Schiffen gelangte Ende September 1588 in völlig kampfunfähigem Zustande mit halbverhungerten, gänzlich erschöpften Besatzungen

in Spanien an. Wenn aber die Königin Elisabeth auf eine Denkmünze aus diesem Anlasse die Worte prägen ließ: „Afflavit Deus et dissipati sunt“, so bedeutet dies eine Fälschung der Tatsachen. Nicht Stürme und Unwetter haben die mächtige Armada zum Scheitern gebracht, sondern die tapferen englischen Seeleute, Drake voran, besiegten den Feind, der Sturm gab ihr nur den Rest.

Der Untergang der Armada bildet, wie Admiral von Maltzahn sagt, einen „Höhepunkt im Völkerleben“ („Der Seekrieg“, S. 22). Der weltumspannende Plan Philipps II., das Uebergewicht der spanischen Macht in den Niederlanden wieder aufzurichten, England zu erobern und zugleich der Gegenreformation zum entscheidenden Siege zu verhelfen, war gescheitert, und zwar auf dem Meere gescheitert. Wiederum hatte der Seekrieg wie bei Aktium im Jahre 31 v. Chr. und wie bei der Belagerung von Konstantinopel durch die Sarazenen im Jahre 677, so auch bei Gravelines im Sturmsommer von 1588 Geschichte gemacht. Ohne zu übertreiben, kann man sagen, daß die Vernichtung der Armada mit allen ihren Folgen die Grundlage geschaffen hat zu der politischen Weltlage, in der wir heute noch leben, denn sie leitete den Niedergang der spanischen Weltmacht und den Aufstieg der englischen ein.

Philipp II. war nicht der Mann, der sich durch einen noch so schweren Schlag niederbeugen ließ. Er befahl im Gegenteil, eifrig weiter zur See zu rüsten. Es gelang seinen Geschwadern sogar einmal, vorübergehend in Irland Fuß zu fassen. Dennoch hatten von nun ab die Engländer und mit ihnen vereint die Holländer die strategische Offensive in der Hand. Zweimal noch unternahm der unermüdliche Drake Seezüge gegen das verhaßte Spanien, eroberte dabei Coruña und Vigo und machte reiche Beute; auf dem letzten seiner Züge starb er 1596 in Westindien, der erste wahrhaft große Führer zur See aus englischem Geblüt, außerdem ohne Zweifel der erfolgreichste Seeräuber aller Zeiten. In demselben Jahre erfolgte auch noch ein kühner Handstreich gegen Cadix unter Howard und Essex, wobei die Stadt besetzt und alle im Hafen liegenden Schiffe zerstört wurden. 1598 brandschatzte eine starke holländische Flotte die Kanaren und 1607 wurde ein spanisches Geschwader auf der Reede von Gibraltar genommen. Hand in Hand

mit diesen staatlichen Unternehmungen größeren Maßstabes ging der schonungslose und erbarmungslose Kleinkrieg gegen den spanisch-portugiesischen Monopolhandel zur See. Wie „Haie hinter Heringsschwärmen“, so jagten die englisch-holländischen Geschwader, unter denen sich des hohen Gewinnes halber stets einige königliche Schiffe befanden, hinter den spanischen Silberflotten und den portugiesischen Ostindienfahrern her. Aus den Papieren eines von Drake bei den Azoren gekaperten Ostindienfahrers erfuhr man die bisher immer streng geheimgehaltenen ungeheuren Gewinne des ostindischen Gewürzhandels und zugleich alles Nähere über die portugiesischen Stationen in Indien. Diese Nachricht spornte an, sich der Schätze Indiens statt durch Kaperei durch Ausbeutung an Ort und Stelle zu bemächtigen. Wenn dies den Engländern auch nur unvollkommen gelang — die Holländer waren darin geschickter gewesen —, so war ihr erster Schritt zur überseeischen Kolonisation doch getan. Andere Abenteurer, von der „auri sacra fames“ besessen, die damals wie ein Fieber die ganze nordische Welt ergriffen hatte, gründeten unter Führung von Sir Walter Raleigh, der Soldat und Seemann, Dichter, Denker und Staatsmann in einer Person war, in Nordamerika die erste Siedlung, Virginia, nach der jungfräulichen Königin genannt; gleichzeitig vertrieb die englische Flotte in Neufundland die portugiesischen und baskischen Fischer und bahnte damit der englischen Hochseefischerei den Weg zu einem der blühendsten Erwerbszweige.

Als die „Seekönigin“ im Jahre 1603 nach einem an Kämpfen und Erschütterungen überreichen Leben starb, befanden sich alle diese Unternehmungen freilich noch in den ersten Anfängen. Noch hatte kein Engländer über See eine dauernde Heimat gefunden, aber der englische Handel hatte schon, dem holländischen folgend, seine ersten, vielfach noch tastenden Beziehungen nach Ost- und Westindien und nach der Levante aufgenommen, die englische Flotte aber galt bereits als in erster Linie stehend, keiner, auch der spanischen nicht, nachgeordnet. Die neuere Forschung hat viel an der großen Königin aususetzen gefunden. Man hat sie langsam im Entschluß, kleinlich und geizig gescholten, vor allem wegen ihrer unzulänglichen Vorbereitungen zur Abwehr der Armada. Aber eines ist sicher: kühn und ohne Furcht war diese Frau, gerade in den



Stunden schwerster Entscheidung. Mit sicherem Blick sah sie die ungeheure Gefahr für ihr Land und ihren Glauben, mit kräftigem Entschluß stemmte sie sich ihr entgegen und hielt in diesem Kampfe standhaft aus bis zu ihrem Tode. Damit handelte sie ganz im Sinne des zähen englischen Volkscharakters. „Nur tapfere Völker haben eine Geschichte“, sagt Treitschke mit Recht. Ihr Volk hat Königin Elisabeth auf die Höhe weltgeschichtlichen Handelns geführt, hat es vor drohender Fremdherrschaft bewahrt, hat ihm den Weg auf das Meer und seine Reichtümer nicht nur gezeigt, sondern eröffnet, und hat es mit dem heiligen Glauben erfüllt, daß seine Zukunft auf dem Meere liege. In einem seiner schönsten Essays (über Lord Bacon) bezeichnet es Macaulay als das seltene Vorrecht weniger überragender Geister, dem menschlichen Geiste eine Richtung zu geben, die er für Jahrhunderte innehält. Elisabeth ist dies in bezug auf England gelungen. Sie fand ein starkes Geschlecht: mutig im Kampfe und treu im Glauben; sie fand große und bedeutende Mitarbeiter, und doch wäre ohne ihre starke Persönlichkeit nichts erreicht worden. Begeisterte Anerkennung hat sie dafür bei ihrem Volke gefunden — nachträgliche Kritik kann daran nichts ändern. „In dem Zusammenwirken der starken Persönlichkeiten mit den lebendigen Kräften der Zeit vollzieht sich der Gang der geschichtlichen Ereignisse“, sagt Friedjung („Geschichte des Imperialismus“, I, 236). Elisabeth, Wilhelm III. von Oranien, Bismarck, Adolf Hitler sind Beispiele hierfür.

England kämpfte unter Elisabeths langer Regierung noch nicht um die Herrschaft der Meere, dazu war die Zeit noch nicht gekommen, sondern es kämpfte vorerst um die Befreiung des Seehandels vom spanisch-portugiesischen Monopole. Es kämpfte damit um das Mitbestimmungsrecht über die Schätze der überseeischen Welt. Nie hat es nach Ranke eine Fürstin gegeben, die einen weltgeschichtlichen Kampf unter größeren Gefahren und mit glücklicherem Erfolge bestanden hätte („Englische Geschichte“, I, 347). Diesen Kampf aber nicht nur zu bestehen, sondern mit einem großen Gewinne an Macht und Ansehen abzuschließen, dazu gehörte das, was Friedrich der Große von der Kühnheit sagt: „sie allein versteht zu erwerben!“

Wieviel an der Person der Königin hing, sollte sich sogleich nach ihrem Tode zeigen. Ihr Nachfolger, Jakob I. (regierte 1603—25), der erste des wenig rühmlichen Herrschergeschlechts der Stuarts, ließ sich ohne Zwang durch die Kriegslage auf Verhandlungen mit Spanien ein, überließ damit die Holländer ihrem Schicksal und willigte in die Wiederherstellung des status quo ante auf dem Meere, d. h. in die Anerkennung des spanischen Monopols, ein schmachvoller Rückzug nach so gewaltigen Anstrengungen. Wie freilich die Engländer diesen Vertrag in Wirklichkeit auslegten, verriet der Minister Robert Cecil in einem Schreiben an die spanische Regierung: England werde sich um keinen Preis vom Welthandel ausschließen, noch seine Landsleute aus Amerika und Ostindien verdrängen lassen, und es werde Besitztitel ohne Besitznahme niemals anerkennen! Obwohl dies dem Wortlaut des Vertrages widersprach, so ist doch tatsächlich danach verfahren worden. Der schwächliche Nachfolger Philipp II., König Philipp III. (1598—1621), hat es geduldet, weil Spanien selbst durch den langen Krieg und den Aufstand der Niederlande aufs äußerste geschwächt war. Das Ergebnis des beinahe zwanzigjährigen Kampfes war die geschichtlich bedeutsame Tatsache, daß von nun ab die Seeinteressen für Englands auswärtige Politik maßgebend wurden. So schwer auch die inneren religiösen Wirren während der Regierung der ersten Stuarts, besonders Karls I. (1625—49), die Kraft des Staates nach außen lähmten, so ist diese ganze Zeit doch gekennzeichnet durch den Beginn der englischen Kolonisation (Amerika seit 1607, die Molukken seit 1600, Westindien [Barbadoes] seit 1605 und Vorderindien seit 1609). Auch die englische Flotte wurde unter Karl I. nach Einführung des sogenannten „ship money“ (1634) vermehrt und mit neuen und verbesserten Schiffstypen ausgestattet. So wurde 1636 der erste Dreidecker von 1500 Tonnen Gewicht, mit 100 Bronzegeschützen bestückt, erbaut, und etwas später wurden besonders gegen die Dünkirchener und die algerischen Kaper leichtere, schnellsegelnde Kriegsschiffe konstruiert, die ersten „Fregatten“. Der Name stammt vom italienischen Frigata, einer Bezeichnung für eine schnelle Galeere. Es waren Schiffe von etwa 400 t mit 30—40 Geschützen in einer Batterie aufgestellt, die sich vortrefflich für Kreuzerkrieg und Nachrichtendienst bewährten und seitdem ein dauernder und wichtiger

Bestandteil der Segelschiffsflotten geblieben sind. Mehrfach beteiligte sich, wenn auch erfolglos, die von Karl I. mit besonderer Vorliebe gepflegte Marine an den Hugenottenkriegen in Westfrankreich, besonders in den Jahren 1627/28. Später verhinderten die steten Geldnöte, die den König infolge verschwenderischer Hofhaltung und innerer Unruhen bedrängten, eine auskömmliche Verpflegung der Schiffsmannschaften. Man sagte damals: „lieber hängen, als auf der Flotte dienen“, ein Sprichwort, das noch lange in Geltung blieb und die inneren Verhältnisse der englischen Marine unter den ersten Stuarts beleuchtet.

### c) Der zweite spanisch-holländische Krieg von 1621—1648

Als Jakob I. von England 1604 seinen Sonderfrieden mit Spanien abschloß, blieb Holland allein auf der Walstatt, aber Spanien war durch den Krieg schon so geschwächt, daß es 1609 den sieben Provinzen einen Waffenstillstand auf zwölf Jahre gewähren mußte. Maßgebend hierfür war der obenerwähnte entscheidende Seesieg der Holländer bei Gibraltar (1607). Diese kurze Spanne benutzten die tatkräftigen Holländer vortrefflich, um ihren Handel und ihre Niederlassungen über die ganze ostindische Welt auszudehnen und sich zum ersten Handelsvolk der Welt emporzuschwingen (vgl. Abschnitt 2 dieses Kapitels). Der Waffenstillstand wurde nicht verlängert. Wie im ersten Abschnitt des Befreiungskampfes der Niederlande, begann auch jetzt der Krieg zuerst an den Landgrenzen, um sich auf See fortzusetzen und dort entschieden zu werden, eine Tatsache, die in den meisten Lehrbüchern der Geschichte übersehen wird. Im Landkriege, der hauptsächlich aus einer Reihe geschichtlich berühmter Belagerungen bestand, konnten die Holländer ihr Gebiet erheblich nach Süden erweitern. Kein Alba oder Farnese stand ihnen mehr entgegen. Als Spinola, der berühmte Eroberer von Breda, dessen Fall Velazquez in seinem schönsten Gemälde verewigt hat, 1626 den Oberbefehl niederlegte, stand den beiden Oraniern, den Söhnen des großen Schweigers, Moritz und nach dessen Tode Heinrich, kein ebenbürtiger Feldherr mehr gegenüber. Zur See war das Ueberge-



gewicht von Anfang an auf seiten der Holländer, obwohl die Spanier ihnen den Sieg nicht leicht gemacht haben. Es kam diesen zugute, daß Dünkirchen von den Wassergeusen nicht besetzt worden war. Von dort aus wurden die von französischen und flandrischen Seeleuten bemannten Kaper auf den holländischen Westhandel losgelassen, der den Kanal passieren mußte. Die Stadt wurde dadurch außerordentlich reich. Kriegführung und Geschäft gingen, wie so oft im Seekriege, treulich Hand in Hand. Die Holländer mußten schließlich dieses gefährliche Raubnest der Kaperei regelrecht blockieren, seine Eroberung aber gelang erst 1646 mit französischer Hilfe von Land aus.

Neben diesem Handelskriege ging der eigentliche Seekrieg her. Die Spanier hatten erkannt, daß sie zu Lande den Kampf kaum zum guten Ende führen könnten, denn der Landweg Genua-Brüssel war ihnen diesmal von den Franzosen gesperrt. So mußten sie versuchen, mit der Flotte ihren in Holland kämpfenden Truppen Verstärkung zuzuführen. Um die holländischen Nordprovinzen anzugreifen, wurde 1631 eine Flotte von 90 Segeln in Antwerpen ausgerüstet. Die Holländer aber überfielen sie nächtlicherweise in der Schelde und vernichteten sie fast völlig. Es blieb daher Spanien nichts übrig, als den Seekrieg von der Heimat aus einzuleiten. Mehrfach gelang es in den folgenden Jahren wichtige Truppentransporte von Spanien aus unter starkem Geleit an der flandrischen Küste zu landen, obwohl die holländische Flotte immer versuchte, die flandrischen Häfen zu blockieren. Aber sie war infolge der wenig angebrachten Sparsamkeit der niederländischen Seeprovinzen (Westfriesland, Holland und Seeland) zu schwach für eine effektive Blockade, was sich bitter rächte. Auch der Seekrieg kostet Geld. Wer daran spart, muß unliebsame Rückschläge in Kauf nehmen<sup>1</sup>.

1639 wurde von allen Provinzen und Tributärstaaten Spaniens gemeinsam eine mächtige Flotte ausgerüstet, die der Armada Philipps II. an Größe wenig nachstand. Unter dem Oberbefehl des Admirals Oquendo bestand sie aus 69 Schiffen, darunter eines von 2400 t (das größte damals schwimmende Kriegsschiff), ferner aus über einem Dutzend Schiffen von über 1000 t, zum Teil schon

<sup>1</sup> Vgl. Dr. F. Graefe, „Militärische Seetransporte von Spanien nach Flandern 1631—1639“, Mar. Rundschau 1927, I—III.

Zweidecker, während der Rest sich aus kleineren Schiffen und Transportern für eine an Bord eingeschiffte Landungsarmee zusammensetzte. Der Zweck der ganzen Unternehmung wurde verheimlicht. Es wurde erklärt, daß sie zur Unterstützung der Dänen in ihrem Kriege mit Schweden bestimmt sei (damals kämpften spanische Truppen in Deutschland gegen die Schweden). Aber in Amsterdam war man der richtigen Ueberzeugung, daß diese neue „Armada“ nur gegen die aufständischen Provinzen gerichtet sein könnte, und so beschloß man, ihr den Weg im Kanal zu verlegen. Aus falscher Sparsamkeit waren freilich gerade nur so viele Schiffe im Dienste, als zur Blockade der flandrischen Küste notwendig waren; wie beim Seezug der ersten Armada ersetzte ein Mann indessen die fehlende Kampfkraft. Nur zwanzig meist kleinere Schiffe standen zur Verfügung, aber an ihrer Spitze stand ein geborener Seeheld, der erste in der langen Reihe der großen holländischen Admirale: Marten Tromp<sup>1</sup>. Mit seinen wenigen Schiffen griff er am 16. und 17. September 1639 die vierfach überlegene Armada am Ostausgange des Kanals an und drängte sie im Laufe des Gefechts, wobei er ihr durch Artilleriefeuer schwere Verluste beibrachte, an die englische Küste. Dort, hinter den sogenannten Downs (Untiefen in der Nähe von Dover), ankerte Oquendo und fühlte sich um so sicherer, als der englische König ihm die Unterstützung der englischen Kanalflotte für 150000 Pfund Sterling zugesagt hatte! Aber Tromp ließ nicht locker. Die Regierung war entschlossen, die Spanier auch auf neutralem Gebiete zu vernichten. Die herrschende Seemacht — und als solche betrachtete die holländische sich damals — pflegt sich nicht an Gesetz und Recht zu kehren! In Holland wurden alle Kräfte angestrengt, um die Flotte Tromps zu verstärken, der den Feind regelrecht blockierte. In der erstaunlich kurzen Zeit von wenigen Wochen konnten Tromp etwa 20 Kriegsschiffe, über 50 bewaffnete Kauffahrer und ein Dutzend Brander als Verstärkung zugeführt werden. Mit über 90 Schiffen, mithin zahlenmäßig, doch nicht in der Kampfkraft überlegen, griff

<sup>1</sup> Marten Tromp, 1597 geboren, Sohn eines Seeoffiziers, ging früh zur See, nahm an über dreißig Schlachten und Gefechten teil. Fiel 1653 bei Scheveningen im ersten englisch-holländischen Kriege; ein tüchtiger Seemann, tapferer Soldat und beliebter Führer. Sein Leben ist mit demjenigen seines Sohnes Cornelis von einem unbekanntem Autor beschrieben (Haag 1694).

Tromp ungeachtet des nahen englischen Beobachtungsgeschwaders am 21. Oktober 1639 die immer noch vor Anker liegende Armada mit günstigem Winde unvermutet an. Quendo versuchte noch, die Ankertaue zu kappen, aber die dadurch entstehende Unordnung benutzte Tromp, seine Brander auf die spanischen Schiffe loszulassen. Was nicht verbrannte und in die Luft flog, strandete an der Küste oder wurde zusammengeschossen. Nur zwölf Schiffe entkamen. Es war der durchschlagende Erfolg kühnen Angriffsgeistes. Diese vernichtende Niederlage war der Stoß ins Mark für die spanische Marine, von dem sie sich nicht wieder erholt hat. Spanien gab hinfort jeden Versuch auf, Holland offen auf dem Meere entgegenzutreten. Holländische Kriegsschiffe erschienen wieder vor Cadiz und Lissabon, und als sich 1640 Portugal von der spanischen Herrschaft befreite, leistete ein holländisches Geschwader Hilfe. Dabei zeichnete sich zum ersten Male der größte Seeheld aller Zeiten, Michiel de Ruyter<sup>1</sup>, als Unterführer aus.

Die klugen Geschäftsleute an der Amstel ließen sich ihre Hilfe gut bezahlen und schlossen mit Portugal einen Handelsvertrag, der ihnen freien Handel und den dauernden Besitz der reichen Gewürzinseln in Indonesien gewährte. Im Bewußtsein, die stärkste Seemacht hinter sich zu haben, breitete Holland sich nun nach allen Seiten aus, befestigte seinen Kolonialbesitz, gründete große Handelskompanien für Ost- und Westindien, besiedelte Neu-Amsterdam (das spätere New York), setzte sich 1650 am Kap der Guten Hoffnung fest und dehnte seinen Handel, die übrigen see-fahrenden Völker möglichst ausschließend, über alle Meere aus.

---

<sup>1</sup> Michiel de Ruyter, 1607 als Sohn eines Bierfuhrmannes geboren, ging jung zur Kauffahrt. Trat 1641 in den Staatsdienst und nahm an den drei englisch-holländischen Kriegen als hervorragendster Führer zur See teil. Im dritten Kriege retteten seine Siege Holland vor dem sicheren Untergange. Tödlich verwundet bei Agosta 1676. Er war tief religiös, unerschrocken bis zur Verwegenheit im Kampfe, wohlwollend gegen Untergebene, bescheiden im Auftreten, ein genialer Taktiker. Sehr im Gegensatz zu den Sitten seiner Zeit war er von rührender Einfachheit des Wesens. Nach dem Siege in der Viertageschlacht 1666 fand ihn ein Besucher seine Kajüte eigenhändig ausfegend und seine Kücken fütternd. Sein Leben ist beschrieben von Brand, Amsterdam 1687 (Deutsche Ausgabe eben dort 1687), außerdem als älteste Lebensbeschreibung „Vie et actions mémorables du Sr. Michiel de Ruyter“, Amsterdam 1677, von unbekanntem Verfasser. Neuere Lit.: Grinnell-Milne, „Life of Ruyter“, London 1896, und grundlegend des holländischen Historikers Blok „M. A. de Ruyter“, 3 Bde., 1928.



Man hat das Holland jener Jahrzehnte das Warenhaus der Welt genannt, in dem sich die Erzeugnisse aller Zonen sammelten. Damals wurde infolge der noch immer herrschenden Unsicherheit auf dem Meere das System der Geleitzüge (Konvois) allgemein üblich. Die wertvollen Ladungen der Ostindienfahrer mußten durch begleitende Kriegsschiffe gegen die Kaper von Cadix und Dünkirchen gedeckt werden; nicht anders die großen holländischen Handelsflotten, die alljährlich nach der Ostsee abgingen. 1644 begleiteten 40 Kriegsschiffe einen ungeheuren Geleitzug von über 300 Kauffahrern dorthin. Man sieht schon aus dieser Zahl, wie wichtig der Ostseehandel war, der alle anderen Fahrten an Bedeutung, Umfang und Ertrag weit übertraf, und aus dem die Holländer nach und nach die Hanse, die Dänen, die Schweden und die Engländer verdrängt hatten. Ueber keine wirtschaftliche Frage dieser Jahrhunderte sind wir so gut unterrichtet wie gerade über den Ostseehandel, weil die Sund-Zollrechnungen seit 1497 erhalten sind. Zwei Zahlen mögen den außerordentlichen Aufschwung des holländischen Handels beleuchten: im ersten Jahre der Statistik passierten hin und zurück 567 niederländische Schiffe den Sund, 1599 waren es 2856 (D. Schäfer, „Weltgeschichte der Neuzeit“ I, 223).

Der politische Erfolg schloß sich für Holland dem militärischen und wirtschaftlichen an. Im Westfälischen Frieden 1648 mußte Spanien die Selbständigkeit der sieben Provinzen, die sich von nun an Generalstaaten nannten, in aller Form Rechts anerkennen. Es mußte auch den freien Handel in seinen Häfen zugestehen. Damit war das angemessene Besitz- und Hoheitsrecht über die Verkehrswege des Atlantik gebrochen. Holland verdankte seinen erstaunlichen Aufstieg und seinen materiellen Reichtum nicht nur dem hartnäckigen Glaubensmut und der Tapferkeit seiner Söhne gegenüber einem weit überlegenen Feinde, nicht nur dem gütigen Gesche, große Männer, wie Wilhelm von Oranien und seine Söhne, Oldenbarnevelt u. a., an der Spitze gehabt zu haben, sondern nicht zum wenigsten der richtigen Erkenntnis, daß Gedeihen und Zukunft von Staat und Volk von der Freiheit des Meeres für Handel und Verkehr abhingen und daß für dieses hohe Ziel der letzte Mann und der letzte Gulden des Einsatzes wert waren. Diese Freiheit der Meere in hartem Kampfe, erst im Bunde mit England und

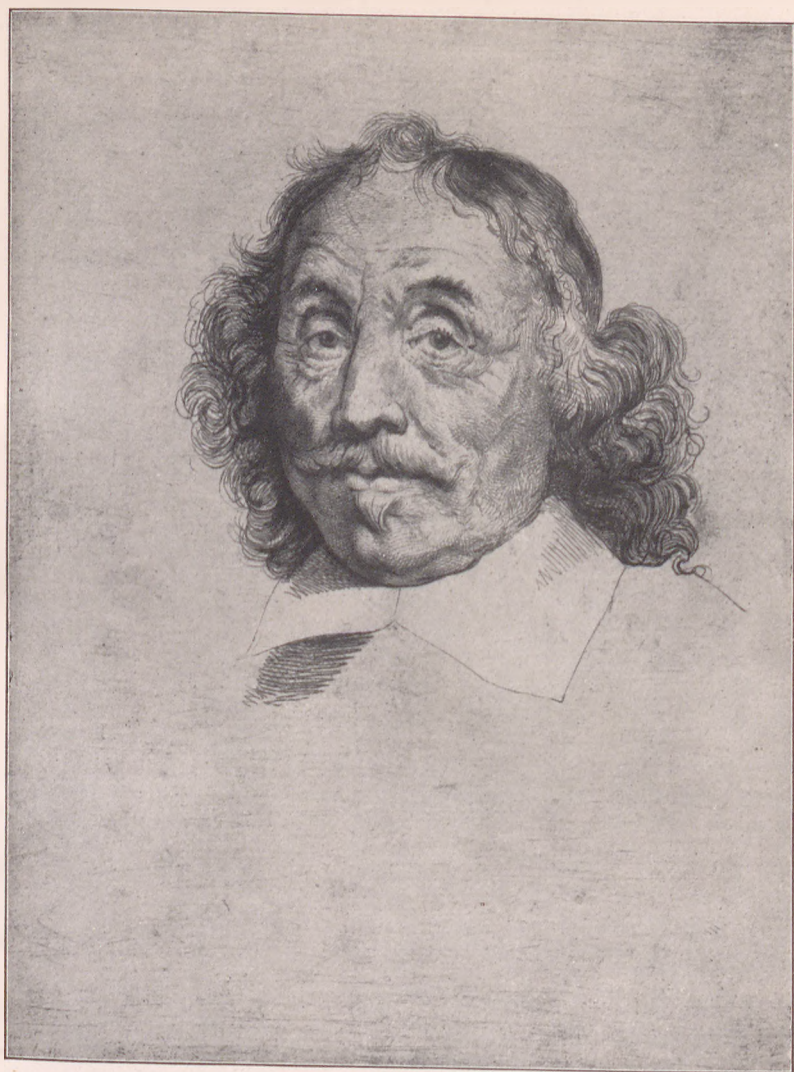
dann allein, erstritten zu haben, ist das für die geschichtliche Entwicklung Europas im siebzehnten Jahrhundert wichtigste, aber oft übersehene Ergebnis des Befreiungskampfes der Niederlande.

Ueberblicken wir noch einmal kurz das ganze Zeitalter von der Entdeckung Amerikas 1492 bis zum Westfälischen Frieden 1648 vom Meere aus. Der Unterschied gegen das sogenannte „Mittelalter“ springt in die Augen. Bis dahin waren alle großen geschichtlichen Entscheidungen zu Lande oder im Mittelmeere gefallen. Auch in den Kämpfen zur See hatte es sich meist um die Eroberung oder Verteidigung wichtiger Häfen gehandelt. Zweck der Seekriege war Landgewinn gewesen, nicht Seeherrschaft. Kein Volk des Mittelalters hat bewußt um die Seeherrschaft gekämpft. Auch im Norden Europas war es nicht viel anders gewesen. Mit dem Zeitalter der Entdeckungen aber weitet sich der beschränkte geographische Horizont des Mittelalters wie mit einem Schlage zum Welthorizonte. Das Weltmeer, die Ausbeutung seiner Gewinnmöglichkeiten, die Fahrt über die Ozeane, die Erwerbung weiter Gebiete über See, schließlich der Kampf um die Herrschaft über das Meer drücken dem ganzen Zeitalter das Siegel auf. Seevölker tauchen auf in bunter Folge, deren Kraft bis dahin schlummerte, Portugiesen, Spanier, Niederländer, Engländer. Eines von diesen Völkern, das spanische, erlangt hierbei durch Glück und Leistung sehr bald eine vorherrschende Stellung, vereinigt zeitweise alle überseeischen Besitzungen in seiner Hand, stützt seine Macht ganz auf die Beherrschung der Seewege und verwandelt das Meer in eine Domäne des eigenen Handels, gründet darauf eine überragende politische Stellung in Europa, ja in der ganzen Welt. Die weiten Besitzungen über See werden Goldquellen, Ströme von Edelmetallen und hochwertigen Gütern fließen nach Europa, befruchten die Wirtschaft, wechseln die Besitzer im Kreislaufe des Wirtschaftslebens, erzeugen aber auch Neid der vom Handel willkürlich ausgeschlossenen Völker, erregen Raubkriege auf allen Meeren und führen schließlich zu politischen Zusammenstößen, zum Kampfe um das Meer, um seine Ausnutzung für Handel und Verkehr, um die „Freiheit des Meeres“ für alle an das Meer grenzenden Völker. Alle diese Kämpfe, vertieft, verschärft, vergiftet durch Gegensätze des Glaubens, verleihen dieser ganzen Zeit die

Färbung. Und als letztes Ergebnis: der Sturz der spanischen Weltmacht von beherrschender Höhe, der Aufstieg neuer Großmächte, nämlich der Seevölker des europäischen Nordwestens, ein entscheidender Wechsel der Machtverhältnisse in ganz Europa, durch jahrelange Seekriege herbeigeführt. Zum ersten Male seit der Rettung Konstantinopels hat der Seekrieg wieder Geschichte gemacht, und so ist es bis heute geblieben.

Mit den politischen Veränderungen in der europäischen Welt hat auch der Seekrieg ein anderes Gesicht bekommen. Aus dem Schiff als Kampfplatz zur Zeit der Galeere wird allmählich das Schiff zum Träger der Waffen und Geschütze. Das bedeutet nichts anderes als den Sieg der Technik über die Manneskraft des Kämpfers, des kleinen handigen Segelschiffes über die schwerfällige hochbordige Galeone, der Seemannschaft über die Masse, des wetterharten nordischen Seemannes über den Krieger des Südens. Ende des siebzehnten Jahrhunderts sagte man, daß der portugiesische Seemann der schlechteste Europas sei. Nur wer auf dem Meere mitzureden vermochte, zählte fortan zu den „großen Mächten“ im Sinne Rankes. Mit der Aenderung der Waffen des Seekrieges haben sich auch Taktik und Strategie zur See gewandelt. Sir William Monson, ein zeitgenössischer Taktiker, drückt es in seinem Buche „Naval Tracks“ sehr klar aus: „Ehe der König von Spanien mit uns Krieg begann, wußte er gar nicht, was ein Seekrieg war.“ Dieser sehr bezeichnende Ausspruch enthüllt die größte Schwäche der spanischen Kriegspolitik jener Zeit. Nach Kriegsmitteln, Kriegszielen und Kampfweisen war sie Landstrategie, angewendet auf den Seekrieg. Im wesentlichen ist es auch in späteren Jahrhunderten in Spanien, ja selbst in den übrigen romanischen Ländern so geblieben. Weil sie die See nicht verstanden, sind sie in ihren Weltmachtansprüchen schließlich gescheitert. Indem Spanien zurücksinkt, erheben sich die germanischen Seevölker zu Macht und Ansehen, aber nur um sich gegenseitig zu bekämpfen. Ihre Kämpfe erfüllen die nächsten Jahrzehnte nach dem Westfälischen Frieden.





Marten Tromp d. Aelt. (1597—1653)  
Holländischer Seeheld, der Sieger in der Schlacht bei Dover 1639, fiel auf seinem  
Flaggschiffe „Brederode“ bei Scheveningen am 8. August 1653



Robert Blake (1599—1657)  
„General at Sea“ Cromwells, führte die englische Flotte siegreich im  
1. englisch-holländischen Seekriege 1652/54

## Fünftes Kapitel

# Der Kampf um den Welthandel zwischen England und Holland

### 1. Der erste englisch-holländische Seekrieg 1652-54

Die junge niederländische Großmacht, die mit dem Westfälischen Frieden an die Seite Frankreichs und der Habsburger im Reich und in Spanien trat, und die England damals noch an Macht, Ansehen und Reichtum weit überflügelte, ruhte doch, was Größe des Landes, Zahl seiner Bewohner (etwa dreiviertel Million) und Sicherheit seiner Grenzen anbetraf, auf schwacher Grundlage. Um so mehr hätte sie sich durch starke militärische Rüstung und straffe innere Zusammenfassung sichern müssen. Aber im Genusse des leicht und schnell erworbenen Reichtums und im rücksichtslosen Streben nach immer neuen Gütern vergaß man in Holland nur zu gern, daß die Gaben, die das Meer geschenkt, auch auf dem Meere verteidigt werden müssen. Zudem ward die Einigkeit der sieben Provinzen, die den großen Befreiungskampf überhaupt erst ermöglicht hatte, sehr bald schon schmachlich außer acht gelassen. Als 1650 der letzte Statthalter, Wilhelm II. von Oranien, starb, siegte die republikanische Partei der großen Handelsherren in den Generalstaaten, und von nun an lähmte der scharfe Gegensatz der von der Masse des Volkes getragenen oranischen Partei und der Partei der rücksichtslosen Profitmacher die staatlichen Geschäfte in empfindlicher Weise. Die Kriegsflotte, die erste der damaligen Welt, die sich stolz die „nie besiegte“ nennen durfte, wurde nach dem Friedensschlusse stark vermindert, das Personal größtenteils entlassen, der gemeinsame Oberbefehl der von den fünf an das Meer grenzenden „Seeprovinzen“ gestellten Geschwader aufgehoben und dafür fünf „Admiralitäten“ übertragen, die sich nie vertrugen und es nur selten zu einem gemeinsamen Entschlusse brachten. Nichts ist leichter durch



falsch angebrachte Sparsamkeit zu untergraben als Geist und Schlagfertigkeit einer Flotte, nichts schwerer wieder aufzurichten. Ein Volk, das vom Meere lebt, muß stark auf dem Meere sein, oder es wird zugrunde gerichtet. Dieses historische Gesetz, dem jede reine Seemacht unterworfen ist, ward in Holland völlig verkannt.

Der kritische Augenblick war eher gekommen, als sich wohl irgend-einer der „hochmögenden Herren“ im Haag hatte träumen lassen. Es liegt im innersten Wesen des Seehandels, daß er nach Ausschließung lästiger Mitbewerber, d. h. nach Handelsmonopol strebt, denn „aller Handel ist vorzugsweise egoistisch“ (Bismarck im Reichstage 1879). Mit Erfolg hatte soeben Holland im Bunde mit England das spanische Handelsmonopol durchbrochen und die Freiheit des Meeres für die Schifffahrt und den Handel erkämpft. Hierbei hatte Holland bei weitem das beste Geschäft gemacht, England stand in bezug auf Schifffahrt, Handel und Reichtum noch weit zurück. In Holland führte man zwar gern die „Freiheit des Meeres“ im Munde, scheute sich aber nicht, in Wirklichkeit die krasseste Politik des Ausschlusses zu betreiben, vor allem auch gegen den englischen Wettbewerb, dessen Gefahren man in Amsterdam früh erkannt hatte. So wurde der aufblühende englische Handel unter blutigen Greueln mit Gewalt aus Indien verdrängt und ihm auch sonst überall in der Welt, vor allem in der Ostsee, der Weg verlegt. Das war nicht schwer, denn die holländische Handelsflotte zählte 1650 über 16 000 Schiffe, davon 6000 Ozeanfahrer, von denen die Hälfte nach der Ostsee fuhren; 2000 waren im spanisch-amerikanischen Handel beschäftigt, der Rest im Mittelmeere und in Ostindien. Alle anderen Seevölker zusammen besaßen kaum 4000 Schiffe, die Engländer insbesondere nur ein Siebentel dieser Zahl. Mächtige Handelskompanien, die fabelhafte Gewinne ausschütteten (mandimal bis 80 Prozent im Jahre) beherrschten den ost- und westindischen Handel. Die Goldgrube Hollands war aber der Heringshandel. In der Tat hatte die Fischerei in der Nordsee in der ersten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts einen fast unglaublichen Aufschwung genommen. Sie brachte in ihrer Blütezeit einen jährlichen Ertrag von 60 Millionen Gulden, und sie beschäftigte und ernährte unmittelbar und mittel-

bar nicht weniger als 450 000 Menschen. So waren Seehandel und Seefischerei für das Holland des siebzehnten Jahrhunderts der Lebensatem der Nation.

Wie sah es um diese Zeit in England aus? Wenn auch die Regierung der beiden ersten Stuarts nicht ohne Erfolge auf kolonialem und maritimem Gebiete geblieben war (vgl. Kapitel IV, 3b), so war doch der englische Außenhandel um 1650 etwa zu neun Zehnteln in den Händen der Holländer. Es bedeutete dies nichts anderes, als eine Fron der englischen Volkswirtschaft unter der holländischen Handelsherrschaft. Längst war dies in England klar erkannt worden, besonders von Raleigh, dem „Vater des englischen Amerika“, wie man ihn genannt hat, der noch kurz vor seinem Tode (Jakob I. ließ ihn 1618 wegen einer eigenmächtigen Unternehmung gegen die spanischen Besitzungen enthaupten!) in einer dem König eingereichten, klassisch zu nennenden Denkschrift darauf hinwies, daß im Verkehr zwischen England und Holland nur 50 englische gegen 500 holländische Schiffe beschäftigt seien, daß der reiche Fischfang an den Küsten Großbritanniens von holländischen Fischern betrieben würde, daß alle Erzeugnisse Europas und der überseeischen Welt, sogar die Wolle und die Tuche Englands sich in der ungeheuren Vorratskammer an der Amstel ansammelten, daß aber England sich viel besser zur Vorratskammer der Welt eignen würde als das kleine Holland, wenn nur in England Volk und Regierung den Geist annähmen und die Maßregeln ergriffen, die für einen „Kaufmannsstaat“ — hier taucht dieses bedeutsame Wort zum ersten Male auf — notwendig wären. Er schloß mit den Worten, die seitdem der Leitstern der englischen Staatskunst geworden sind und die ich ihrer Wichtigkeit halber in der Ursprache anführe: „Whosoever commands the sea commands the trade, whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world and consequently the world itself.“ Der Gedanke der britischen Handelsherrschaft lag damit sozusagen in der Luft — daß sie nur durch Kampf erreicht werden konnte, war jedem klar. Aber noch fehlte der Mann, der alle Kräfte der Nation zu solcher Aufgabe zusammenzufassen vermochte. Die englische Revolution von 1648, die Auflehnung des streng religiösen Puritanertums gegen den Absolutismus der Krone, brachte

ihn: Oliver Cromwell, anfangs Rebell und Feldoberst der republikanischen Armee, dann der Einiger Großbritanniens und Irlands zum Einheitsstaate, der größte Staatsmann, den England hervorgebracht hat. Kaum hatte er nach Errichtung der Republik Irland im Jahre 1649 mit eiserner Hand niedergeworfen, Schottland und Irland staatsrechtlich mit England vereinigt, den letzten Aufstand der königlichen Partei blutig niedergeschlagen und sich dann durch Knebelung des widerspenstigen Parlaments mit Hilfe seines treuen Heeres zum tatsächlichen Alleinherrscher Großbritanniens aufgeschwungen, so nahm er, getragen von dem einmütigen Willen des Volkes, den Kampf um den Handel gegen Holland auf. Ihm lag ausschließlich Englands Größe und Wohlfahrt am Herzen, in ihm lebte der mächtige Wille zum Siege und das volle Verständnis für die Größe der Aufgabe, für die Fortsetzung der auf das Meer gerichteten Politik der Königin Elisabeth, als deren Nachfolger er sich selbst bezeichnet hat.

Bewußt ging Cromwell auf die Entscheidung mit den Waffen aus. Der erste Schritt war ein schwerer Schlag gegen den holländischen Handel. Die vom Parlament im Oktober 1651 erlassene Navigationsakte behielt alle Einfuhr außereuropäischer Güter nach England sowie den gesamten Küstenhandel und die Fischerei in den englischen Gewässern der britischen Flagge vor und gestattete die Einfuhr europäischer Waren nur auf englischen Schiffen und solchen der Ursprungsländer. Diese Bestimmungen waren unmittelbar darauf berechnet, „den einträglichen Zwischenhandel Hollands mit England und den englischen Kolonien zu beseitigen und den aktiven Handel Englands an seine Stelle zu setzen“. Man hat diese Akte die „magna charta maritima“ Großbritanniens genannt. Zwei Jahrhunderte lang hat sie, wenn auch mannigfach ergänzt und zum Teil gemildert, die britische Handelspolitik bestimmt, erst 1849 ist sie endgültig aufgehoben worden. Ranke („Englische Geschichte“ IV, 64) hat von ihr gesagt, „daß sie von allen Parlamentsakten diejenige ist, welche die umfassendsten Folgen für England und die Welt herbeigeführt hat“. Freilich darf nicht vergessen werden, daß ihre Durchführung, besonders in der ersten Zeit, eine schwere Be-

<sup>1</sup> Vgl. die sehr inhaltsreiche Skizze von E. Speck, „Seehandel und Seemacht“, Leipzig 1900; 66.



lastung des Volkes durch Verteuerung vieler Waren und Löhne bedeutete; denn die englische Schifffahrt war noch lange nicht in der Lage, alle Bedürfnisse des britischen Handels und Marktes zu befriedigen. Doch willig ertrug das Volk unter der Führung eines großen Mannes diese Lasten, ohne die es in einem Kampfe um den Handel niemals abgehen wird. Es fühlte sich stark genug, Englands Zukunft auf dem Meere zu erkämpfen und seine Rechte durchzusetzen — mochten diese „Rechte“ manchmal auch nur vermeintliche sein. Zu letzteren gehörten ganz besonders zwei Forderungen, die Hollands Ehre schwer kränken mußten: einmal der verletzende Anspruch auf den ersten Flaggengruß<sup>1</sup> aller fremden Kriegsschiffe, auch ganzer Geschwader gegenüber englischen Kriegsschiffen, und zwar in allen Gewässern der sogenannten „four seas“ rings um England (Nordsee, Kanal, Irische See, Biskaya), eine Forderung, die schon König Johann 1202 erhoben hatte, und die Cromwell erneuerte; ferner das von England wegen der vielen in Holland ausgerüsteten royalistischen Kaper rechtswidrig beanspruchte Durchsuchungsrecht gegenüber allen niederländischen Schiffen, einschließlich Kriegsschiffen, auf Warenschmuggel und Bestimmung.

Alles das wollte und konnte man in Holland nicht zugestehen, am wenigsten die Navigationsakte anerkennen, die den holländischen Handel völlig lähmen mußte. Man protestierte anfangs aber nur und versuchte zu verhandeln, denn der Handel und das hinter ihm stehende Kapital stellen fast immer den Gewinn höher als die nationale Ehre. „Friede in unseren Tagen, Friede überall, weil unsere Kommerzien überall hingehen“; „besser ein Friede mit Beschwerlichkeit, als ein Krieg mit Gerechtigkeit“, so und ähnlich wurde in den Kontoren und an der Börse in Amsterdam gesprochen. „Eine feige Politik hat noch immer Unglück gebracht“, sagt Bismarck einmal (Briefwechsel mit L. v. Gerlach 9. April 1854). So war es auch hier. Cromwell riß einfach das Gesetz des Handelns an sich, indem er im Mai 1652 im Kanal den Flaggengruß von holländischen Kriegsschiffen mit Gewalt erzwingen ließ. Die Wut des Volkes in Holland stieg aufs höchste. Wenige Tage darauf beant-

<sup>1</sup> Der geforderte Flaggengruß bestand im „Dippen“ (Niederholen und Wiederaufheißeln) der Kriegsflagge und Herunterfieren der Marssegel an allen Masten bei Begegnungen fremder Kriegsschiffe mit englischen auf hoher See.

wortete Tromp mit der holländischen Flotte bei Dover die von scharfen Schüssen begleitete Aufforderung zum Flaggengruß mit einer Breitseite. Der Krieg hatte begonnen, ehe er überhaupt erklärt war, das Maß an Handelsneid, Haß und Erbitterung war auf beiden Seiten übervoll. Nun mußte das Schwert entscheiden über die Handelsherrschaft auf dem Meere.

Wie waren beide Gegner auf den bevorstehenden schweren Kampf gerüstet? In Holland bestand nur eine sehr mäßige Vorbereitung für den Seekrieg, trotzdem man ihn schon lange hatte kommen sehen. Es waren etwa 60 Linienschiffe vorhanden, davon jedoch nur eines von über 50 Kanonen; sie waren sämtlich schwach bestückt und ziemlich flachgehend, um sich jederzeit in die flachen Gewässer hinter den flandrischen Sänden zurückziehen zu können. Flachgehende Schiffe segeln aber schlechter und halten schweres Wetter weniger gut aus als tiefergehende von gleicher Größe — ein großer taktischer Nachteil. Das holländische Normalgeschütz war der 24-Pfünder. Schwerere Rohre waren kaum an Bord. Jede der fünf Admiralitäten stellte ihre eigene Flotte auf. Eine Einheitlichkeit in Ausbildung, Befehlsgebung, Besoldung und Bemannung war unter solchen Umständen nicht zu erzielen. Die Tüchtigkeit der höheren Führer und des niederländischen Seemannes überhaupt mußten diese Schäden ausgleichen. Aber in Zahl und Stärke entsprach die Kriegsflotte keineswegs der weltweiten holländischen Seegeltung.

Genau umgekehrt in England! Die britischen Seeinteressen jener Tage hätten nur eine mäßige Seemacht erfordert. Für Cromwell aber war die Flotte nicht zum Schutze, sondern zur Eroberung bestimmt, zum Kampfinstrument geworden. Die Politik ist nach einem Worte Bismarcks „Anwendung der Macht“, sie wird dadurch zu einer Funktion der Macht, nicht umgekehrt, denn die Macht ist das Primäre. Hinter der Politik aber, soll sie überhaupt sich auswirken, muß der Wille zur Macht stehen, der sich nicht mit dem Vorhandenen begnügt, sondern nach Größerem strebt. Dieser Wille zur Macht, zu einem größeren, stärkeren England war hervorragend in Cromwell vertreten. Das Instrument dieses Willens zur Macht war für Cromwell in erster Linie die Flotte, nachdem er sich

die Alleinherrschaft in England durch das Heer gesichert hatte. Die Flotte wurde daher von 1649 an planmäßig verstärkt. In den Jahren 1649—54 sind nicht weniger als 86 Linienschiffe gebaut worden, davon vier über 1000 t mit 60—80 Geschützen, meist 42-Pfündern, bestückt. 49 von diesen Schiffen waren schon Zweidecker, d. h. die Geschütze standen in zwei Decks übereinander. Es waren alles verhältnismäßig tiefgehende und stark, zum Teil überstark armierte Schiffe von schlanken Linien und daher schneller segelnd als die breiten Schiffe der Holländer. Man sagte: sie waren „fregattiert“, d. h. auf große Schnelligkeit gebaut, ein Umstand, der sich im Gefecht als sehr vorteilhaft erweisen sollte. Die Uebermacht Englands an starken und schnellen Schiffen gegenüber Holland war daher nicht zu bezweifeln, wengleich ebenso wie dort auch in England ein erheblicher Teil der Flotte aus bewaffneten Kauffahrern bestand. Es ist kennzeichnend für die englisch-holländischen Kriege, daß in den Schlachten sich Riesenflotten von hundert und mehr Linienschiffen gegenüberstanden, die kaum mehr einheitlich von einer Stelle aus geleitet werden konnten. War somit die Ueberlegenheit Englands an Zahl, Größe und Bewaffnung der eigentlichen Kriegsschiffe unbestreitbar, so war auf holländischer Seite die Kriegserfahrung aus dem Befreiungskriege und der große Stamm kampferprobter und wetterharter Seeleute zu buchen. Solche konnte auch Cromwell nicht aus dem Boden stampfen. Er half sich durch Einstellung seiner „round heads“ (Soldaten der republikanischen Armee) als Kanoniere auf den Kriegsschiffen. Auch in bezug auf die Führung suchte Cromwell einen Ausweg. Da die Admirale der königlichen Flotte meist dem Könige treu geblieben waren, so bestellte er die besten seiner Generale als „generals at sea“, unter ihnen Blake<sup>1</sup>, den eigentlichen Sieger im bevorstehenden Kriege. Sie führten die strenge Disziplin und den militärischen Geist des Heeres der Independenten, womit dieses seine großen Siege erfochten, auch bei der Flotte ein und legten die erste

<sup>1</sup> Robert Blake, 1599 geboren, widmete sich anfangs einem Gelehrtenberufe, führte dann das Geschäft seines Vaters, trat als Offizier in die republikanische Armee ein und bewährte sich dort, wurde 1649 „general at sea“, betrat damals zum ersten Male ein Schiff, erkämpfte sich im Kriege gegen Holland den Ruf als erster englischer Taktiker zur See. Er besaß in hohem Maße Entschlußkraft, gepaart mit politischem Weitblick. Starb 1657 an Bord seines Flaggschiffes an den Folgen des Skorbut.



Probe ihres Könnens schon um 1650 bei den Kämpfen gegen die von Prinz Ruprecht von der Pfalz<sup>1</sup> geführten royalistischen Kreuzer und Kaper ab. Diese bedrängten den englischen Handel auf das schwerste und mußten in regelrechten Seekämpfen bis an die portugiesische Küste und bis in das Mittelmeer hinein verfolgt werden. Ruprecht errichtete auf den Scilly-Inseln einen bewaffneten Stützpunkt für seine Kaper, der von Blake 1651 mit der Flotte bezwungen wurde. Es war dies der erste erfolgreiche Geschützkampf von Schiffen gegen Küstenwerke und hat damals Aufsehen erregt.

Der erste englisch-holländische Seekrieg war, wie schon erwähnt, um des Handels willen ausgebrochen. Um ihren Handel, der den englischen weit überragte, zu schützen, stellten die Holländer große „Geleitzüge“ von Handelsschiffen unter Deckung von Kriegsschiffen zusammen, deren Wegnahme und Sicherung den Hauptinhalt des Krieges bildeten. England befand sich hierbei in günstigerer Lage, weil es selbst nur geringen Handel besaß und durch seine geographische Lage den Handelswegen der Holländer in der Nordsee und im Kanal in der Flanke saß. Bald schon lag der holländische Handel ganz darnieder; in Amsterdam standen 3000 Häuser leer! Erst in dieser Not erkannten die Holländer, daß der Handel am besten durch die erkämpfte Seeherrschaft gesichert wäre.

Die Berichte gerade über diesen Seekrieg<sup>2</sup> sind außerordentlich lückenhaft und außerdem parteiisch gefärbt. So läßt sich über die meisten Kämpfe kein einwandfreies Bild geben. Eines aber ist sicher:

<sup>1</sup> Ruprecht v. d. Pfalz (engl. Rupert), 1619 als Sohn des Kurfürsten Friedrich V. geboren, im Bürgerkriege Reiterführer im königlichen Heere gegen Cromwell, nach dem Tode Karls I. von England Führer der treugebliebenen Schiffe, später unter Karl II. Stuart Flottenchef, starb 1682. Tüchtiger Seemann und Draufgänger.

<sup>2</sup> Eine ausführliche Darstellung der Kriegsergebnisse gibt Rittmeyer a. a. O. I, 188 ff.; wertvolle Lehren finden sich in zwei Aufsätzen der Marine-Rundschau: „Betrachtungen über den ersten englisch-holländischen Krieg“, 1911, IV und V, von Conn; sowie in derselben Zeitschrift: „Der Niedergang holländischer Seemacht“, 1912, III—V, von v. Janson. Vgl. ferner Dr. Graefe: „Beiträge zur Geschichte des zweiten und dritten englisch-niederländischen Seekrieges“, 1923, ebenda, III u. ff. Der englische Historiker Gardiner hat sich in seinen „Letters and Papers relating to the First Dutch War“, 2 Bde., der Mühe unterzogen, die sehr verworrenen Berichte miteinander in Uebereinstimmung zu bringen, ohne daß ihm dies immer gelungen ist.

dieser Krieg war einer der erbittertsten Seekriege der Geschichte. In keinem anderen haben sich in der kurzen Spanne von zwei Jahren so viele Schlachten zusammengedrängt, kaum in einem anderen sind so mächtige Flotten zusammengestoßen, ist von beiden Seiten mit solcher Angriffslust und Kampfeswut gefochten worden. Bei der außerordentlich großen Schiffszahl der kämpfenden Flotten (oft über 100 Einheiten) war die Teilung in Geschwader, und zwar meist in drei bis fünf erforderlich. Es waren also, um sich neuzeitlich auszudrücken, lange Flottenkiellinien, aus Gruppen bestehend, die sich gegenüberstanden. In den Gruppen selbst scheint aber keine bestimmte Ordnung geherrscht zu haben. Bei dem noch sehr mangelhaften Signalsysteme war die Leitung solcher Riesenflotten schwierig. Die einzelnen Geschwader kämpften daher meist selbständig, und man richtete sich innerhalb derselben nach den Bewegungen des Flaggschiffes. Die Engländer, die anfangs wahrscheinlich noch in der Halbmondformation aus der Zeit der „Armada“ fuhren, nahmen bald die Ordnung in der Linie an. Blake gab 1653 eine „taktische Instruktion“ heraus, die als Kampfformation schon die Linie bestimmt festsetzte. Sie empfiehlt außerdem die Luvstellung, d. h. die Heranführung der Flotten an den Feind von derjenigen Seite her, von der der Wind weht. Von dieser Luvstellung aus kann der Einbruch in die feindlichen Geschwader, sowie das Ansetzen von Brandern am leichtesten erfolgen. Blake hatte diese Bevorzugung der Luvseite von den Holländern übernommen, er hat sie als erster in eine feste Regel gebracht. Die Schlachten jener Zeit wurden auf sehr kleine Entfernungen ausgefochten, weil die Geschütze nicht weit trugen. Sie endeten daher meist im Schiffsgemenge (Mêlée), d. h. die Schiffe kämpften in einem wirren Knäuel, oft Bordwand an Bordwand, und es kam häufig zu Enterkämpfen, bei denen keine Schonung gewährt wurde. Noch war das Schiff nicht ganz zur Waffe geworden, es wurde auch als Kampfplatz betrachtet. Die Möglichkeit des Enterkampfes ergab sich durch die besondere Art des Geschützkampfes. Die Holländer schossen meist auf die Takelage (das Segelwerk) des Feindes und suchten dadurch seinen Motor zu zerstören, weil ihre Artillerie zu schwach war, den starken Rumpf der englischen Kriegsschiffe zu durchschlagen. Die Engländer handelten umgekehrt. So wurden mehr holländische Schiffe durch Geschoß-

wirkung leck geschossen als englische, während umgekehrt englische häufiger mit zerschossenen Segeln ein Opfer des Enterkampfes oder der Brander wurden.

Die feindlichen Flotten standen unter Befehl von Tromp d. Aelt., dem ersten Seehelden jener Zeit, und von Blake, dem Besieger der royalistischen Geschwader. Der erste Zusammenstoß fand, wie schon erwähnt, statt, als Tromp am 29. Mai 1652 vor Dover den geforderten Flaggengruß verweigerte. Blake führte nur 20 Segel, die Holländer waren doppelt so stark. Trotzdem endete das Gefecht mit dem Siege der stärkeren Kriegsschiffe Blakes über die meist aus bewaffneten Kauffahrern bestehende holländische Flotte. Blake ging nun sogleich energisch gegen Hollands Seeinteressen vor und vernichtete in der Nordsee die gesamte feindliche Fischerflotte. Sie zu schützen, folgte Tromp ihm dorthin, verlor aber durch einen Sturm den größten Teil seiner Schiffe. Zur Verantwortung gezogen, wurde er durch den tapferen, aber wenig beliebten Witte de With ersetzt. Nun erst erfolgte im Juli 1652 die eigentliche Kriegserklärung und zugleich die Zusammenfassung aller ein- und auslaufenden holländischen Handelsschiffe in großen Geleitzügen. Als Führer eines solchen errang Ruyter seine ersten Lorbeeren. Im westlichen Ausgange des Kanals traf er im August 1652 mit 30 Segeln ein stärkeres englisches Geschwader an und drängte es, seinen Geleitzug dadurch sichernd, nach Plymouth zurück. Witte de With hatte inzwischen bei Dünkirchen die Hochseeflotte gesammelt. Dort stieß Ruyter nach Erfüllung seiner Aufgabe zu ihm. Um den Kanal, diese wichtige Verkehrsstraße für den holländischen Handel, für diesen zu sichern, segelte Witte de With mit seinen etwa sechzig, meist eilig instand gesetzten und schlecht bewaffneten Schiffen nach der englischen Küste. Blake, der etwa gleichstark war, fuhr ihm entgegen. So kam es bei Kentish Knock vor der Themsemündung am 8. Oktober 1652 zu einer erbitterten Schlacht, die mit einer Niederlage der Holländer endete. Cromwell glaubte den Sieg schon in seinen Händen und schwächte die Hochseeflotte durch Detachierung — immer ein Fehler im Seekriege. Statt aber um Frieden zu bitten, wie er erwartet, rüsteten die Holländer fieberhaft und übertrugen Tromp d. Aelt. wieder den



Oberbefehl mit dem Auftrage, einen großen Geleitzug nach der Insel Ré vor La Rochelle zu bringen und dort einen ebensolchen heimkehrenden in Empfang zu nehmen. Vorher mußte er sich freie Bahn dorthin erkämpfen. Er traf Blake mit nur 37 Schiffen gegenüber seinen 70 und schlug ihn am 10. Dezember 1652 bei Dungeness nach hartnäckigem Kampfe. Bis er mit dem heimsegelnden Geleitzuge wieder im Kanal erschien, hatte Cromwell aber die Hände nicht in den Schoß gelegt; alle verfügbaren Schiffe waren versammelt, neue bereitgestellt, Neubauten (besonders starke, fregattierte Schiffe) beschleunigt fertiggestellt worden. So sah sich Tromp mit seinen schon recht mitgenommenen 70 Schiffen und einem hinderlichen Geleitzuge zur Seite, ebenso vielen neuen und stärkeren englischen Schiffen gegenüber. In der Dreitageschlacht, die sich vom 28. Februar bis 2. März 1653 von Portland bis Kap Grisnez hinzog (siehe Karte 5), wird Tromp zwar taktisch geschlagen und erleidet besonders durch Munitionsmangel schwere Schiffsverluste, aber es gelingt ihm doch, den größten Teil seiner Handelsschiffe nach Holland zurückzubringen und damit den strategischen Zweck der Unternehmung einigermaßen zu erreichen. Blake war schwer verwundet worden und mußte den Oberbefehl an Monk<sup>1</sup>, ebenfalls einen von Cromwells „generals at sea“, abtreten.

Wenngleich Tromp noch die Deckung eines zweiten großen Geleitzuges nach den Shetlands gelang, ohne daß der Feind ihn fassen konnte, so hatte der holländische Flottenchef doch längst erkannt, daß die empfindlichen Störungen des Handels im Kriege am besten durch die Erkämpfung der Seeherrschaft vermieden werden. So wurde von nun an nur noch um diese gekämpft und die Geleitzüge erst in Bewegung gesetzt, wenn der Kampf um die Seeherrschaft günstig entschieden war. In Verfolgung dieser Strategie kam es am 12. Juni 1653 bei Outer Gabbard (Northforeland) zur größten und blutigsten Schlacht des ganzen Krieges. Ueber 100 Schiffe standen auf beiden Seiten in der Linie. Monk hat zum ersten Male so etwas wie Flottentaktik: bewußtes Manövrieren auf die Luvstel-

<sup>1</sup> George Monk (auch Monck geschrieben), später Herzog von Albemarle, geboren 1608, zeichnete sich als Offizier Cromwells im Landkriege aus, wurde dann „general at sea“, bewies schon im ersten englisch-holländischen Kriege seine seemännische Begabung, trat 1660 zu den Royalisten über, führte Karl II. Stuart nach England zurück, war Flottenchef im zweiten Kriege, starb 1670. Ein ausgezeichnete und erfolgreicher Führer.

lung und absichtlich verlängertes Artilleriegefecht zur Vermeidung des Schiffsgemenges versucht. Wieder waren die holländischen Schiffe in Ausrüstung und Bewaffnung den englischen unterlegen. Sie kämpften aber so erbittert, daß erst das Erscheinen Blakes mit 18 Schiffen — er hatte sich noch kaum von seiner Verwundung erholt — die Schlacht, die sich über die ganze Breite des Kanals hinzog, zugunsten der Engländer entschied. Sie endete am 13. Juni nach hartem Kampfe bei Nieuwpoort mit der regellosen Flucht der Holländer. In richtiger Erkenntnis der strategischen Lage richtete nun die englische Flotte, statt wie bisher immer an der eigenen Küste zu kleben, eine enge Blockade der holländischen Küste von Nieuwpoort bis Texel ein, die erste große Blockade der Segelschiffszeit. In Holland stieg die Not aufs höchste, und Cromwell konnte als Friedensbedingung die Aufgabe der politischen Selbständigkeit verlangen. So tief war aber Holland nicht gesunken. In Texel unter de With und in der Maas unter Tromp wurden mit fieberhafter Eile neue Geschwader ausgerüstet, deren Aufgabe es sein sollte, gemeinsam die würgende Blockade zu brechen. Am 8. August 1653 lief Tromp mit 90 Segeln aus und kam mit Monk, der über 100 Schiffe verfügte, bei Katwyk ins Gefecht. Indem er nach Süden wendete, zog er Monk hinter sich her und ermöglichte es durch dieses geschickte Manöver de With aus Texel auszulaufen und sich am nächsten Tage mit ihm zu vereinigen. Nordweststurm verhindert am 9. August jedes Gefecht, am 10. aber gelingt es Tromp, auf der Höhe von Scheveningen bei abflauendem Winde die Luvstellung zu gewinnen und von dieser aus mit seinen Schiffen und Brandern in die englische Linie einzubrechen. In dem entstehenden Schiffsgewirre leiden beide Flotten schwer, am meisten die Holländer. Ruyters Flaggschiff hat von 150 Mann 43 Tote und 38 Verwundete! Am Vormittage schon fällt Tromp, und de With gelingt es nicht, die Flotte wieder zu sammeln. So wird nach erbitterten Nahkämpfen schließlich die Flucht der Holländer allgemein. Taktisch hatte Monk ohne Zweifel gesiegt, aber auch seine Schiffe hatten so schweren Schaden erlitten, daß er zur Ausbesserung nach England zurücksegeln und die Blockade aufheben mußte, was von den Holländern sogleich zum Einbringen mehrerer großer Geleitzüge aus dem Sunde und aus Norwegen benutzt wurde.

Im Winter 1653/54 kam es zu ernstlichen Friedensverhandlungen. Wenn Cromwell überhaupt zu annehmbaren Bedingungen sich herbeiließ, so trugen zwei Umstände dazu bei: einmal die Vorgänge im Mittelmeer, wo der tatkräftige holländische Admiral van Galen die englischen Geschwader völlig geschlagen und den gesamten für die englische Volkswirtschaft wichtigen Mittelmeerhandel lahmgelegt hatte; außerdem aber war der Geist in der englischen Flotte infolge des den Mannschaften zugemuteten aufreibenden Seedienstes und der schlechten Unterbringung und Verpflegung auf den Kriegsschiffen nicht der beste. In London zogen die Meuterer johlend durch die Straßen und erhoben sogar gegen Cromwell selbst die Waffen. Die Holländer nützten diese Stimmung geschickt aus und planten sogar eine Sperrung der Themse durch versenkte Schiffe. So entschloß sich Cromwell, von dem geforderten Durchsuchungsrecht holländischer Kriegsschiffe und vor allem von einer politischen Union Hollands mit England abzusehen. Im übrigen sicherte er sich aber als Sieger alle Vorteile. Die Navigationsakte wurde nur unwesentlich gemildert, der Flaggenruß blieb als Zeichen der britischen Vorherrschaft zur See bestehen, den freien Handel nach Ostindien mußte Holland zugestehen und St. Helena als beste Wasserstation dorthin abtreten. Im April 1654 wurde auf dieser Grundlage der Friede von Westminster abgeschlossen.

Der erste englisch-holländische Krieg ist der zweite reine Seekrieg der Geschichte, ein Schulbeispiel für den Kampf zweier Völker, die durch das Meer getrennt sind. Er ist zudem derjenige Seekrieg, der „vornehmlich zur Entwicklung und zum Ruhme der englischen Marine den Grund gelegt hat“ (Ranke, „Engl. Geschichte“ IV, 66). Bisher war der Seekrieg meistens nur das Mittel gewesen, um den Landkrieg anzusetzen oder sonstige Nebenzwecke zu erreichen. In diesem Kriege zum ersten Male wird er um seiner selbst willen geführt, und es wird dabei in einer Reihe gewaltiger Schlachten um die Seeherrschaft gekämpft, und zwar zur Erreichung wirtschaftlicher und nicht rein militärischer Ziele. Vom Ansetzen des tödlichen Landkrieges, der Invasion über See in Feindesland nach errungener Seeherrschaft, war in diesem Kriege niemals die Rede. Die Vernichtung oder mindestens die Schädigung des hol-



ländischen Handels genügte Cromwell als Kriegsziel. Im ganzen wurden im Laufe des Krieges von den Engländern nicht weniger als 1700 Prisen im Werte von 120 Millionen Pfund Sterling gemacht (gegenüber nur 400 genommenen englischen Schiffen). Die gesamten Staatsausgaben Englands betragen im Kriegsjahre 1652—1653 nur 53 Millionen Pfund, der Wirtschaftskrieg hatte also den militärischen Aufwand und alle sonstigen Ausgaben überreichlich gedeckt. Aus jener Zeit stammt das Wort, das in England zum Staatsgrundsatz geworden ist und das erst der Weltkrieg entkräftet hat: „Seekrieg nährt“. Betrachtet man den ersten englisch-holländischen Krieg als Ganzes, so zeigt sich, welchen großen strategischen Vorteil ein Staat mit starker Flotte und kleinem Seehandel hat. Trotzdem darf man dem Urteile Dietrich Schäfers („Weltgeschichte der Neuzeit“ I, 291) voll zustimmen: „Nimmermehr hätte Cromwell an der Spitze des derzeitigen Englands den Niederländern seinen Willen aufzwingen können, wäre der ihre fest geblieben.“ Die eigentliche Ursache ihrer Niederlage liegt darin, daß sie den Handel mit der Kriegführung viel zu lange zu verquicken suchten. „Die Holländer fochten, um Handel treiben zu können, die Engländer waren Krieger gewesen, ehe sie Kaufleute wurden“ (Freiherr v. Maltzahn, „Der Seekrieg“, Seite 24).

Sein hohes Kriegsziel, die völlige Vernichtung oder wenigstens die dauernde Zurückdrängung des holländischen Handels, hat Cromwell durch den Krieg freilich nicht erreicht, denn dieser Handel erholte sich schon sehr bald; wohl aber hat er England seinen Anteil am Welthandel nicht nur gesichert, sondern erheblich erweitert. Mit einem Schlage war das bisher von Bürgerkrieg und Revolution zerrissene Land zur Großmacht emporgerückt, Holland auf die zweite Stelle verwiesen. Cromwell betrachtete diesen politischen Erfolg nur als die erste Stufe zum Aufstiege Englands zur Weltmacht. Es ist ein Schauspiel von zwingender Größe, wie dieser Staatsmann sofort in die Welt hinausgreift und englische Weltpolitik treibt. Auch hier mußte ihm die Flotte als Werkzeug und Waffe zugleich dienen, denn Weltpolitik ohne Flotte ist ein Widerspruch in sich, ein Traum von Utopisten, zum Fehlschlag von vornherein bestimmt. Vorerst galt es, das durch die holländischen Siege zerstörte Ansehen im Mittelmeere wieder herzustellen. Blake wurde mit einem

starken Geschwader für diese Aufgabe auserwählt. Obwohl an Skorbut erkrankt, stellt er sich sofort zur Verfügung. Er schloß günstige Handelsverträge mit den italienischen Seestaaten ab, setzte den englischen Handel wieder in seine Rechte ein und zerstörte 1655 durch einen kühnen Angriff die tunesische Seeräuberflotte im Hafen von Porto Farina. Cromwells Pläne gingen indessen viel weiter. Er zuerst erkannte den Wert von Gibraltar zur Beherrschung des Mittelmeers und bezeichnete dessen Eroberung als das wichtigste Ziel der englischen Politik. Vor allem beanspruchte er für England Anteil an dem höchst gewinnbringenden westindischen Handel, den die Spanier beherrschten. Dazu bedurfte er eines Stützpunktes in dem mit allen Gaben der Natur gesegneten „amerikanischen Mittelmeere“. Dies war nur im Kampfe gegen Spanien zu erreichen. „Jenseits der Linie“ gab es auch damals noch keinen Frieden, und Westindien zählte zu diesen friedlosen Gebieten. Niemals hatten die Raubzüge und Abenteuerfahrten dorthin aufgehört. Im englisch-holländischen Kriege war Spanien freundlich neutral England gegenüber gewesen, nach dem Frieden von Westminster schwenkte Cromwell jedoch zu Frankreich hinüber, das mit Spanien noch im Kriege lag, schloß 1655 sogar ein Bündnis mit der französischen Krone, um sich in seinen weitreichenden Absichten gegen Spanien den Rücken zu decken. Gleichzeitig schickte er ein Geschwader mit geheimen Befehlen nach Westindien, um von Barbadoes aus, das den Engländern schon gehörte, San Domingo, eine der reichsten spanischen Inseln, ohne Kriegserklärung zu überfallen. Der Ueberfall mißlang. Dafür konnten sich die Engländer in dem noch wenig entwickelten Jamaika festsetzen, das noch heute in ihrer Hand ist. Jetzt erst erklärte Cromwell den Spaniern den Krieg und ließ im Sommer und Winter 1655 durch die Flotte unter Blake Cadix scharf blockieren, um die dort erwartete westindische Silberflotte abzufangen. Es war wieder die uns schon bekannte Mischung von Krieg und Geschäft, die dem Wikingergeiste des englischen Volkes so gut entspricht. Blake löste die schwierige Aufgabe muster-gültig. Es war die erste Winterblockade einer langen Küste am Atlantik und fern von der Heimat. Sie wurde belohnt durch Abfangen der größten und wertvollsten Schiffe einer Silberflotte im September 1656, deren reiche Ladung mehr als eine Million Pfund

Sterling einbrachte. Sein Meisterstück vollführte Blake im Frühjahr 1657 vor Santa Cruz de Tenerife. Er hatte Nachricht, daß eine Silberflotte dort zu Anker läge. Sofort brach er mit dem Blockadegeschwader auf und griff den stark befestigten Hafen und die dort liegende Silberflotte — sämtlich schwer bestückte Galeonen — in tollkühnem Draufgehen an und vernichtete letztere vollständig. Auf der Rückfahrt nach England erkrankte er und starb dicht vor der englischen Küste, einer der größten Seehelden Englands. „Der Tag mag kommen, wo man in England das Zeitalter Blakes als diejenige Epoche betrachten wird, auf die es am meisten Grund hat, stolz zu sein. Damals stand England den besten Seeleuten der Zeit, geführt von einem der größten Admirale der Geschichte, gegenüber und gewann einen erbittert durchgeführten Kampf durch bessere Schiffe und den Geist von Cromwells „Eisenseiten““ (Stevens und Westcott a. a. O. 179).

Cromwell war es bei seiner Stellungnahme gegen Spanien vor allem um Teilnahme, ja um eine entscheidende Rolle in der europäischen Politik zu tun. Er wollte für England einen Fußpunkt auf dem Festlande, ein Sprungbrett für diese Politik erwerben. So benutzte er den Krieg gegen die Spanier, um ihnen mit Hilfe der verbündeten Franzosen Dünkirchen zu entreißen. Nach langen, hartnäckigen Kämpfen von Heer und Flotte und nach der „Schlacht in den Dünen“, dem berühmten Siege Turennes, des größten Feldherrn Ludwigs XIV., fiel die Stadt im Frühjahr 1658. Mit der Aufgabe von Calais kurz vor der Thronbesteigung der Königin Elisabeth im Jahre 1558 hatte Englands ozeanische Geschichtsepoché begonnen; genau hundert Jahre später wurde das benachbarte Dünkirchen unter begeisterter Zustimmung des Volkes von Cromwell erworben. Man sagte von ihm, „er trage die Schlüssel zum Festlande an seinem Gürtel“. Wenn auch diese wichtige Ausfallpforte und Speerfeste im Kanal nicht lange in englischen Händen blieb (Karl II. Stuart verkaufte sie 1662 für fünf Millionen Francs wieder an Frankreich!), das politische Interesse an der flandrischen Küste bildet seitdem eine Lebensfrage Englands, wie auch der Weltkrieg es wieder bewiesen hat. Cromwell mischte sich auch in die gerade in diesen Jahren ausbrechenden Kämpfe zwischen den nordischen



Reichen, weil ihm viel daran lag, festen Fuß im höchst gewinnbringenden Ostseehandel zu fassen. In der deutschen Frage trat er als eifriger Vertreter des Protestantismus auf — überall sollte England als Vormacht des evangelischen Glaubens anerkannt werden. So griff er mit eiserner Hand nach allen Seiten auf das europäische Festland hinüber und über das Weltmeer in fremde Erdteile; als er 1658, zu früh für Englands Größe, starb, genoß er ein unermessliches Ansehen in der Welt. Die Flotte war es gewesen, nicht sein Heer, die ihm diese einzigartige Stellung geschaffen hatte. Daher ist sein Leben und Wirken eng verknüpft mit der Seekriegsgeschichte Englands.

Wie selten ein Nichtseemann hat Cromwell die Anforderungen und Bedürfnisse des Seekrieges verstanden und mit dessen Hilfe Englands Größe und Ansehen nach langem Niedergange neu geschmiedet. Macaulay („Essay on constitutional History“) urteilt, daß Cromwell mit Cäsar und Bonaparte zu den größten Männern der Geschichte zu zählen sei, weil er, wie diese, auf den Trümmern der Revolution eine glänzende Herrschaft errichtet habe. „Ihre Taten erglänzen in dem doppelten Lichte der letzten Strahlen untergehender Freiheit, vermischt mit den ersten und hellsten Glutten der Morgenröte einer Weltmacht.“ In neun kurzen Jahren hat Cromwell mit nie erlahmender Kraft die inneren Wirren gemeistert, das in zwei feindliche Lager gespaltene Volk unter seiner Führung geeint und Großbritannien in denkwürdigen Kriegen zur Großmacht unter den europäischen Staaten erhoben, was es vorher nur in sehr bedingtem Maße gewesen war. Nur mit Bismarcks Werk in den ersten zehn Jahren seines Wirkens bis zur Gründung des Deutschen Reiches kann man in Schrittmaß und Erfolg Cromwells Protektorat vergleichen. Seine Idee, von religiöser Glut getragen, hatte gesiegt, als er starb. Diese Idee, über Meere und Länder hinausgreifend, der Gedanke eines größeren Britanniens über See, ist nichts anderes als das, was wir heute Imperialismus nennen. Ganz auf Seegewalt ruhend, strebt er von selbst zur Weltherrschaft. Von diesem berausenden Tranke, der Macht und Reichtum zugleich spendet, hat das englische Volk seitdem nicht wieder gelassen, in immer neuen Kämpfen den Becher immer von neuem gefüllt; er enthält und um-

faßt so recht die „Tendenz“ der gesamten neueren englischen Geschichte. Weil Cromwell zuerst seinem Volke diesen Weg nicht nur gewiesen und eröffnet, wie Elisabeth, sondern ihn erfolgreich beschritten hat, ehrt ihn England mit Recht als den größten seiner Söhne.

## 2. Der zweite englisch-holländische Seekrieg 1665-67

Das Kriegsziel Cromwells im ersten holländischen Kriege, die Vernichtung des feindlichen Handels, war nicht erreicht worden. Sehr bald schon nahm der holländische Handel einen außerordentlichen Aufschwung. Es erfüllte sich das historische Gesetz, das sich schon an Karthago zwei Jahrtausende vorher bewährt hatte: daß ein Handelsstaat nur durch völlige politische Vernichtung aus dem Wettbewerbe zu beseitigen ist. Sogar das gesunkene politische Ansehen vermochte Holland wieder herzustellen. Der dieses Wunder vollbrachte, war der „Erneuerer Hollands“, wie man ihn genannt hat: Jan de Witt. Schon als junger Mann während des ersten Krieges war er Führer der aristokratisch-republikanischen Partei der großen Handesherrn geworden und als solcher zum „Rats-Pensionär von Holland“ erhoben worden. Damit wurde er — da er sich durchzusetzen wußte — der eigentliche Leiter der holländischen Politik. Im ersten Kriege hatte er die „Seklusion“, die Ausschließung der Oranier aus Holland, durchgesetzt, im Frieden von Westminster sich zur Vertreibung der mit den Oranieren verwandten englischen Königsfamilie des späteren Karls II. und der Seinen verpflichtet. Damit war seine innen- wie außenpolitische Stellung festgelegt: Kampf gegen die populäre Partei der Oranier und Gegensatz gegen die Stuarts, die ihn deshalb ingrimmig haßten. Jan de Witt besaß von Anfang an für Flotte und Seewesen das größte Verständnis, während er Festungen und Heer vernachlässigte, ein Fehler, der Holland später teuer zu stehen kommen sollte. Denn auch ein Staat, der sich nur eines von beiden: eine starke Flotte oder ein ebensolches Heer, aus finanziellen Gründen leisten kann, soll nicht die andere Waffe ganz verkümmern lassen, besonders nicht, wenn er ebenso verletzte Landgrenzen wie Seeinteressen zu schützen hat, wie es bei Holland der Fall war. Witt übersah klar, daß der

Kampf um den Welthandel noch keineswegs beendet sei, sondern daß England von seinem Ziele, die Holländer von den Märkten und Meeren zu verdrängen, nicht ablassen würde, daß Holland sich mithin auf weiteren Kampf vorbereiten müsse.

Nichts ist so sehr geeignet, die innere Schwäche eines Staates auszugleichen, wie eine geschickte und großzügige Politik, die in der ganzen Welt den Anschein der Macht erweckt und die möglichen Gegner abschreckt. Darin war Jan de Witt Meister. Den willkommenen Anlaß, die holländische Macht zu zeigen, boten ihm die wirren Verhältnisse in der Ostsee. Sie können hier nur kurz gestreift werden. Dort bestand um die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts der schärfste Gegensatz zwischen Schweden und Dänemark, die beide die Seeherrschaft in der Ostsee erstrebten. Um 1630 hatte letzteres die größte Flotte der Welt besessen. Im Brömsebroer Frieden von 1645 aber mußte Dänemark an das siegreiche Schweden Oesel und Gotland abtreten und auf die Seeherrschaft in der Ostsee verzichten. Es besaß aber immer noch drei südschwedische Provinzen und beherrschte damit den Sund. Dänemark diese Stellung zu entreißen, griff der kühne und entschlossene Karl X. Gustav (regierte 1654—1660) zu den Waffen, eroberte alle dänischen Besitzungen östlich des Sundes und sperrte diesen für fremde Kriegsschiffe; damit wäre die Ostsee zum *mare clausum* geworden. Dagegen nun wendete sich Jan de Witt im wohlverstandenen Interesse des holländischen Ostseehandels. Als der dänisch-schwedische Krieg 1658 von neuem ausbrach und Kopenhagen, dicht eingeschlossen, vor der Uebergabe stand, schickte er eine starke Flotte von 35 Linienschiffen unter *Wassenaer*, einem früheren Kavallerieoffizier, der bei ihm in hoher Gunst stand, nach dem Sund, um die dänische Hauptstadt zu entsetzen und das Sundfahrwasser freizumachen. Es lag nicht im Wesen Karl Gustavs, kampfflos nachzugeben, auch vertraute er auf die Stärke und gute Uebung seiner Flotte unter Graf *Wrangel*. So kam es am 8. November 1658 zur „Schlacht im Sund“. Die Berichte über ihren Verlauf sind lückenhaft und widersprechend. Die Schweden scheinen sich gegen die größere Kriegserfahrung der Holländer gut behauptet zu haben, doch mußten sie schließlich den Weg nach Kopenhagen freigeben, das nunmehr von der Seeseite mit Proviant und Mannschaft versehen werden konnte. Der Erfolg der



Holländer rief auch die neidischen Engländer auf den Plan, denen daran gelegen war, jene nicht zu mächtig in der Ostsee werden zu lassen. Doch lähmte die verworrene innere Lage nach dem Tode Cromwells ihre Tätigkeit. Beide Mächte versuchten, Karl Gustav zur Aufgabe seiner Pläne auf Schließung des Sundes zu bewegen, was jedoch erst gelang, als Ruyter im nächsten Jahre in glänzend durchgeführter gemeinsamer Unternehmung mit dem dänischen Landheer Nyborg auf Fünen nahm und sich dann zum Schutze der Hauptstadt vor Kopenhagen zu Anker legte, womit er die Belagerung der Stadt verhinderte. Der Friede von Kopenhagen 1660 beseitigte endgültig die Sundsperre.

Diese Erfolge Hollands hatten nicht nur den Ruhm der holländischen Flotte wiederhergestellt, sondern sie hatten auch das politische Ansehen der Republik in einem Augenblick mächtig gehoben, als ihr ein neuer erbitterter Gegner in Karl II. Stuart in England erwuchs, den Monk, der Sieger von Scheveningen, nach London zurückgeführt hatte, und der vom Volke mit überschwänglichen Hoffnungen begrüßt worden war, die er freilich bitter enttäuschen sollte. Wenn er auch durch seine portugiesische Heirat als Morgengabe Bombay und Tanger, zwei Häfen von größter Bedeutung für Englands Zukunft, erwarb, so trat er doch fast gleichzeitig den Brückenkopf Englands auf dem Festlande, Dünkirchen, an Ludwig XIV. von Frankreich (regierte von 1661—1715) ab. Nie wieder ist es seitdem England gelungen, festen Fuß auf dem anderen Ufer des Kanals zu fassen. So unbeliebt sich Karl II. durch diese Abtretung gemacht hatte, in einem Punkte hatte er doch das ganze Volk für sich: in seinem Hasse gegen Holland, der durch den nie schlummernden Handelsneid gegenüber dem erfolgreicheren Mitbewerber auf dem Meere immer von neuem entfacht wurde. Es wird berichtet, daß Karl einem fremden Gesandten einmal gesagt habe „es gäbe in der Welt keine so gesetzmäßige (loyal) Eifersucht, als die eines Engländers gegenüber der wachsenden Größe einer anderen Seemacht“. So ist es bis heute geblieben. Sein Freund und Vertrauter Monk drückte dasselbe kürzer und offener aus mit den Worten: „Was bedarf es vieler Gründe zum Kriege? Wir brauchen mehr vom holländischen Handel!“ Die Holländer

wollten eben, wie Ranke treffend sagt („Engl. Geschichte“ V, 11), behaupten, was sie hatten, die Engländer erobern, wovon sie meinten, daß es ihnen gehöre. Damit wurde der Krieg unvermeidlich<sup>1</sup>.

Wie üblich in diesen Zeiten, kam es zuerst außerhalb der heimischen Gewässer zu Zusammenstößen. Die Engländer beschwerten sich nicht mit Unrecht über die Behandlung ihrer Untertanen in den holländisch-ostindischen Besitzungen. Als Gegenmaßregel ließ Karl II. 1664 einfach die holländischen Niederlassungen an der Guinea-Küste und das Gebiet von Neu-Amsterdam an der nord-amerikanischen Ostküste besetzen, das er seinem Bruder, dem Herzog von York, späteren König Jakob II., unter dem neuen Namen „New York“ schenkte. Ruyter, der in seiner beinahe ohne Ruhepause verlaufenen kriegerischen Laufbahn gerade im Mittelmeere war, erhielt den Befehl, in aller Heimlichkeit die holländisch-afrikanischen Besitzungen wieder zu nehmen und dann nach Nordamerika zu segeln, um den englischen Handel zu schädigen. Er löste diese Aufgabe glänzend, war aber infolgedessen bei Ausbruch des Krieges nicht in der Heimat. Denn inzwischen war dieser durch den Ueberfall eines großen Smyrnatransportes in der Straße von Gibraltar, also in europäischen Gewässern, durch ein englisches Geschwader unvermeidlich geworden (Dezember 1664).

Die strategische Lage war ähnlich wie beim ersten englisch-holländischen Kriege. Politisch, wirtschaftlich und auch militärisch stand Holland jedoch besser da als im ersten Kriege, politisch vor allem deshalb, weil an Stelle eines Rates mit immer auseinandergehenden Meinungen ein großer Staatsmann die Geschäfte des Gemeinwesens leitete. Die Erfahrungen des ersten Krieges hatten gezeigt, daß der Kampf um den Handel schneller durch die Hochseeschlacht als durch den Handelsschutz entschieden wird. Daher hatte Jan de Witt alles getan, was in seinen Kräften stand, um die Flotte schon im Frieden zu verstärken. Er hatte eingesehen, daß der Aufbau einer Flotte langer Friedensarbeit bedarf, ehe sie zur brauch-

<sup>1</sup> Vgl. zum 2. und 3. englisch-holländischen Kriege die ausgezeichnete Studie von Kapitänleutnant Gude will, „De Ruyter und die Seeschlachten des 2. und 3. englisch-holländischen Krieges“, Mar. Rundschau 1901/02. Der Verfasser weist nach, daß die englischen Berichte, auf die Mahan in „Influence of Sea Power“ sich hauptsächlich stützt, oft fehlerhaft und gefärbt waren.

baren Waffe wird. Trotzdem war es ihm bei der echt holländischen Sparsamkeit der „hochmögenden Herren“ im Haag und bei der Zersplitterung und Eifersucht der fünf Admiralitäten, die im Frieden über die Flotte zu befehlen hatten, nicht gelungen, eine der englischen ebenbürtige Waffe zu schaffen. Nicht nur waren die einzelnen Linienschiffe, Schiff gegen Schiff gesetzt, immer noch kleiner, langsamer, flacher und schwächer bestückt als die englischen; es mußten außerdem immer noch zahlreiche bewaffnete Kauffahrer in die Linie eingestellt werden — etwa 30 bis 40 v. H. gegen kaum 20 in der englischen Flotte. Da man im letzten Kriege deutlich den Wert schneller Schiffe erkannt hatte, so wurden damals in Holland zuerst der Flotte eine Anzahl schnellsegelnder Eindecker, „Fregatten“, beigegeben, die in der Schlacht Hilfe leisteten und die Angriffe der Brander unterstützen sollten. Für den Nachrichten- und Beobachtungsdienst wurden die sogenannten „Avisjagten“ (französisch Aviso) eingeführt, die Vorläufer unserer Kleinen Kreuzer. Militärisch war somit Holland diesmal besser gerüstet als dreizehn Jahre zuvor, wenn es auch immer noch hinter England zurückstand. Dort hatte sich der seebefahrene Bruder des Königs, der Herzog von York, der Flotte ganz besonders angenommen. Er hatte vor allem für die Schaffung eines einheitlichen Seeoffizierkorps gesorgt. Seinem Beispiele, aktiven Flottendienst zu nehmen, waren viele Edelleute gefolgt, und so war aus dem Schiffer der Gentleman als Seeoffizier entstanden, für dessen Nachwuchs aus guten Kreisen der zum Lord High Admiral ernannte Herzog ebenfalls sorgte. Dabei standen ihm die beiden kriegserfahrenen früheren Gegner, Prinz Ruprecht von der Pfalz und Monk, zur Seite. Besonders dem Einfluß des letzteren war es zuzuschreiben, daß sowohl Größe der Schiffe wie Kaliber der Geschütze in England planmäßig immer mehr gesteigert wurden. In der englischen Flotte erschienen zuerst Dreidecker mit 90 Geschützen, darunter viele 42-Pfünder, denen die Holländer nur Zweidecker mit höchstens 70—80 Geschützen und 24-Pfünder entgegensetzen hatten. Die Hauptstärke der Engländer lag aber auf taktischem Gebiete. Der Herzog von York arbeitete die Kampfinstruktion Blakes 1665 um und ordnete das Fahren in Linie für die ganze Flotte, nicht nur für die einzelnen Geschwader an. Diese wurden innerhalb der Flotte nach der Farbe



ihrer Unterscheidungsflaggen als das weiße (Vorhut), das rote (Mitte) und das blaue Geschwader (Nachhut) unterschieden. Möglichst von der Luvstellung aus sollte der Feind in langer Linie angegriffen, sonst sein Angriff geschlossen abgewehrt werden. Der Flottenchef führte dabei stets das rote Geschwader, von wo aus er den besten Ueberblick besaß. In bezug auf Fahrkunst im Verbande stand man in Holland noch weit zurück, und so kam es, daß ein Augenzeuge von der ersten Seeschlacht sagen konnte: „Es war eine Lust, die englische, aber ein Jammer, die holländische Linie zu sehen!“

Erst durch Ruyters Einfluß wurde es später in dieser Hinsicht besser, aber auch unter seinem Befehle kam es vor, daß ganze Geschwader aus der Linie ausbrachen und manche Schiffe, denen der Kampf zu heiß geworden war, feige flohen. Andererseits hat das starre Festhalten an der streng geordneten Linie den Engländern später mehr als einmal zum Nachteil gereicht. Die Seeschlacht kennt keine starren Bindungen. Der geniale Führer arbeitet mit der Linie als biegsame Klinge und weiß erstere nach seinen Bedürfnissen in der Schlacht oft blitzartig zu zerlegen und wieder zu schließen. Dies war das Geheimnis der Erfolge Ruyters, darin war er allen seinen Gegnern überlegen. Das Dogma der starren Gefechtskiellinie hat weit über hundert Jahre lang die Seetaktik beherrscht. Erst ein anderer genialer Führer, Rodney, hat es endgültig beseitigt.

Anfang Mai 1665 ging die englische Flotte, 80 (nach anderen Quellen 88) Linienschiffe und 21 Brander stark, unter dem Oberbefehl des Herzogs von York nach der holländischen Küste, um sie zu blockieren, mußte aber wegen schlechten Wetters wieder umkehren. Der holländische Flottenchef Wassenaer<sup>1</sup>, der Sieger in der „Schlacht im Sund“, erhielt den strengen Befehl von der Regierung, also vom grünen Tische, den Feind, wo er auch sei, zu schlagen. Er segelte daher mit seinen 97 (nach einigen Quellen 103) Schiffen, obwohl deren Ausrüstung noch nicht fertig war, zur englischen Küste und sichtete am 13. Juni 1665 bei Lowestoft die englische Flotte,

<sup>1</sup> Die Angabe in Stevens und Westcott a. a. O. 184, daß Ruyter die holländische Flotte geführt habe, beruht auf einem Irrtum. Ruyter war damals gar nicht in der Heimat.

die im Gegensatz zur holländischen in guter Ordnung zu Luvard stand. Ein hitziges Artillerieduell auf entgegengesetzten Kursen folgte. Da wandten sich in der holländischen Mitte einige Admirale und Kommandanten feige zur Flucht. Diesen Augenblick benutzte York, um in die durcheinandergekommene Linie der Holländer einzubrechen und sie völlig auseinanderzusprengen. Blakes Einbruchtaktik und nicht die starre Linie hatte die Entscheidung gebracht. Die englischen Brander vollendeten das Werk der Zerstörung. Wasenaer und zwei weitere Flaggoftiziere fielen in hartem Kampfe. Ueber 30 Schiffe wurden verbrannt oder genommen. Dem Reste gelang es, von Tromp dem Jüngeren<sup>1</sup> geschickt geführt, nur mit knapper Not die Heimat zu erreichen.

Jan de Witt ließ sich indessen durch diesen vernichtenden Schlag nicht entmutigen. Unter seiner persönlichen Leitung wurden die beschädigten Schiffe schnell ausgebessert, größere, den englischen möglichst ebenbürtige gebaut, auch stärkere Geschütze gegossen. Die Volksstimmung zu heben trug wesentlich ein großer Erfolg Ruyters bei. Es gelang ihm im August 1665 nach seiner Rückkehr von Westindien einen höchst wertvollen Geleitzug von 70 großen Kauffahrern in Bergen aufzunehmen und durch die ihm auflauernde englische Flotte hindurch nach der Ems zu bringen, vom begeisterten Jubel der Bevölkerung empfangen. Dieser Geleitzug hatte schon längere Zeit in Bergen gelegen. Der dänische König (damals bildeten Dänemark und Norwegen eine Personalunion) hatte mit Karl II. von England — unglaublich, aber unwiderleglich festgestellt — ein geheimes Abkommen dahin getroffen, daß ein englisches Geschwader die holländischen Handelsschiffe im neutralen Hafen kapern dürfe — wenn die Beute mit ihm geteilt würde! Die bewaffneten Kaufahrer jedoch wehrten sich — ein seltenes Beispiel in der Geschichte — so tapfer vor Anker, daß die Engländer abziehen mußten und Ruyter den Geleitzug aus seiner gefährdeten Lage befreien konnte, ehe der Angriff mit stärkeren Kräften erneuert wurde.

---

<sup>1</sup> Cornelis Tromp d. J., Sohn Marten T.s, geb. 1629, zeichnete sich früh im ersten englisch-holländischen Kriege aus, während des zweiten Krieges Geschwaderchef, tapfer, aber ehrgeizig und schwierig als Untergebener, geriet dadurch mehrfach in Konflikt mit Ruyter; versöhnte sich während des dritten Krieges mit diesem und nahm wieder Dienst. Nach Ruyters Tode Flottenchef. Starb 1691.

Im Herbst 1665 brach in England eine schwere Pest aus, die alle militärischen Maßnahmen lähmte. Auch die Holländer zögerten, weil im Januar 1666 Ludwig XIV. an England den Krieg erklärt hatte. Er wollte sich dadurch freie Hand gegen die spanischen Niederlande, sein erstes großes Ziel, sichern. Ludwig versprach, die französische Flotte zur Hilfeleistung zu schicken, und Ruyter lag zu ihrem Empfange im Juni dieses Jahres mit 84 Schiffen an der flandrischen Küste zu Anker. Monk, der die englische Flotte befehligte, entsandte auf ausdrücklichen königlichen Befehl den Prinzen Ruprecht mit einem Geschwader nach dem Westeingange des Kanals, um dort den Franzosen entgegenzutreten: Hofkriegsratspolitik, und als solche immer fehlerhaft, denn sie schwächte die Flotte im entscheidenden Augenblicke. Monk, kühn und tapfer wie er war, beschloß trotz seiner Unterlegenheit mit seinen 57 Schiffen den Angriff. Ruyter hatte bei flauem Winde mitten im Kanal geankert. Dort kam es nun vom 11. bis 14. Juni 1666 zu der Viertageschlacht, wohl der längsten, schwersten und erbittertsten Seeschlacht, die bis zum heutigen Tage ausgefochten worden ist. Es ist außerdem gerade diese Schlacht die erste, über die man sich ein taktisch einigermaßen zutreffendes Bild machen kann, weil ein verhältnismäßig unparteiischer Bericht in einem Briefe des französischen Grafen de Guichen erhalten ist, der auf holländischer Seite der Schlacht beigewohnt hat. Mahan („Influence“ 117 ff.) hat diesen Bericht seiner Schilderung der Schlacht zugrunde gelegt. Es herrschte am 11. Juni im östlichen Kanal südlicher Wind. Monk stürzte sich mit seiner ganzen Streitmacht von Luvard her auf das holländische Flügelgeschwader unter Tromp dem Jüngeren, der kaum Zeit fand, die Ankerkabel<sup>1</sup> zu kappen und unter Segel zu gehen. Im laufenden Gefecht wurde sein Geschwader arg mitgenommen, ehe Ruyter mit seinen Schiffen ihm zu Hilfe kommen konnte. Mit Recht hat man diesen Angriff Monks mit gesammelter Macht auf einen Teil der feindlichen Linie mit Nelsons Verfahren bei Abukir verglichen. Als Monk und mit ihm Tromp in die Nähe der flandrischen Bänke kamen und über den anderen Bug gehen mußten, um nicht aufzulaufen, hatte Ruyter inzwischen die englische Nachhut abgeschnit-

<sup>1</sup> Damals waren Ankerketten noch unbekannt. Man benutzte starke Taue (Trossen), „Ankerkabel“ genannt, zum Verankern der Schiffe.



ten und böß zugerichtet. Bis zum Anbruche der Nacht wurde noch in wildem Schiffsgemenge Schiff gegen Schiff hart gekämpft. Dann segelte Monk in guter Ordnung nach Westen ab. Am nächsten Morgen kehrte der englische Führer zurück und traf bei erheblich abgeflautem Winde die holländische Linie schlecht ausgerichtet auf Gegenkurs in Lee. Tromp, der die Nachhut führte, brach ohne Befehl aus, um, vor der englischen Spitze herumgehend, diese zu doublieren, d. h. von der anderen, der Windseite her, anzugreifen. Durch dieses taktisch falsche Manöver sah er sich allein der ganzen feindlichen Linie gegenüber und wäre wohl verloren gewesen, wenn Ruyter ihm nicht mit einigen Schiffen zu Hilfe geeilt wäre. Dabei ging aber die Ordnung in der holländischen Flotte völlig verloren. Viele Kommandanten verließen das Schlachtfeld; der Rest der Schiffe lag bunt durcheinander fast bewegungslos, „wie eine Herde Schafe“, sagt der Berichtstatter. Statt diese sehr günstige taktische Lage auszunutzen und diesen wirren Schiffshaufen möglichst von beiden Seiten anzugreifen, segelte Monk vorbei und ließ Ruyter Zeit, seine Linie zu ordnen und die schlimmsten Schäden auszubessern. Am dritten Tage zog sich die englische Flotte in breiter Front, von der holländischen dicht gefolgt, weiter nach Westen hin, um sich mit dem inzwischen zurückgerufenen Prinzen Ruprecht zu vereinigen, was auch gegen Abend gelang. Wenn es auch an diesem dritten Tage nicht zu scharfen Kämpfen kam, so mußten die Engländer doch ihre schwerbeschädigten Schiffe, die nicht mehr mitkommen konnten, verbrennen, um sie nicht in die Hand des Feindes fallen zu lassen. Der letzte Schlachttag, der 14. Juni, brachte die Entscheidung. Beide Flotten waren mit etwa 60 Schiffen gleichstark, aber Monk hatte die 20 noch völlig unbeschädigten Schiffe des Prinzen bei sich, außerdem waren die englischen Schiffe, wie schon erwähnt, größer und stärker bestückt. Der Wind war immer noch südwestlich. Es wehte frisch und in Böen. Beide Linien lagen im laufenden Gefecht mit westlichem Kurse unter kleinen Segeln wenig Fahrt machend dicht nebeneinander (siehe Plan 4), die Holländer auf der Windseite. Die englische Vorhut preßte Segel, um die Luvstellung zu gewinnen. In die hierdurch entstandene Lücke brach v a n N e s mit der Vorhut ein, während Tromp mit der holländischen Nachhut die englische

kämpfend durchstieß. Ruyter, der mit 30—40 Schiffen seiner Mitte noch auf der Windseite stand, sah mit scharfem Blicke den Vorteil dieser Lage, hielt mit allen Schiffen zugleich vor dem Winde ab und warf sich auf die englische Mitte, sie in breiter Front durchbrechend und ihre Ordnung völlig auflösend. So kam es wieder zu einem wilden Schiffsgemenge, dem sich diesmal die englische Flotte nur durch schleunigen Rückzug entziehen konnte. Die Engländer verloren in dieser schwersten Niederlage, die ihre Flotte im freien Wasser wohl je erlitten, 17 Schiffe, von denen 9 in Feindeshand verblieben, dazu 8000 Mann an Toten, Verwundeten und Gefangenen, viermal soviel als die Holländer. Es ist mit außerordentlicher Erbitterung gekämpft worden, und es wird erzählt, daß Ruyter auf jedes seiner Schiffe Leute verteilt habe, die früher in englischen Gefängnissen die dort übliche furchtbare Behandlung überstanden hatten, um durch deren Berichte die Wut der Besatzungen zu steigern. Die Schlacht hat taktisch bewiesen, daß beim damaligen Stande der Artillerie ein bloßes Geschützduell zweier langer Linien kaum die Entscheidung bringen konnte. Dazu bedurfte es immer des Nahgefechts oder des Durchbruchs.

Jan de Witt tat alles mögliche, um den großen Sieg auch strategisch auszunutzen. Schon im Juli sperrte Ruyter mit seinen schnell wiederhergestellten Schiffen die Themse, aber die Engländer waren ebenso flink und hatten ihre Flotte Anfang August wieder gefechtsbereit. Am 2. August kam sie, wiederum über 80 Schiffe stark, unter dem gemeinsamen Oberbefehl von Monk und Prinz Ruprecht als sogenannte „joint admirals“ aus der Themse heraus, wo Ruyter mit 72 Schiffen und 16 Fregatten vor Anker lag. Bei Northforeland, nördlich von Dover, kam es am 4. August 1666 zur dritten großen Schlacht dieses Krieges, die von den Engländern „St. James fight“ genannt wird; sie endete mit einer schweren Niederlage der Holländer, hervorgerufen durch das zu späte Ankerlichten der Holländer angesichts des von Luv heransiegelnden Feindes, durch die feige Flucht der Schiffe der Vorhut, deren Führer gefallen war, und durch eine Unbotmäßigkeit Tromps, der eigenmächtig mit der Nachhut die Linie verließ, um einigen englischen Schiffen nachzujagen. Nur Ruyters meisterhafte Deckung des Rückzuges rettete die Flotte am Morgen des 5. August vor der Vernichtung. Die Folgen waren für

Holland sehr schwer. Die Küsten wurden blockiert, vor Vlie bei Texel 150 Kauffahrer überfallen und zerstört, Küstenstädte gebrandschatzt u. a. m. Die Nachricht vom endlichen Erscheinen der französischen Flotte im Kanal scheint damals Monk bewogen zu haben, erst auf weitere Verstärkungen zu warten. Tatsächlich ist es jedoch niemals zur Vereinigung der beiden verbündeten holländisch-französischen Flotten gekommen, weil es Ludwig XIV. nur darauf ankam, Holländer wie Engländer sich gegenseitig schwächen zu lassen, um dann für seine festländischen Pläne um so freiere Hand zu haben — ein Musterbeispiel für die innere Schwäche eines Bündnisses von See- und Landmächten. Im weiteren Verlaufe des Krieges kam den Holländern der Brand von London zustatten, der am 10. September 1666 die ganze City in Asche legte und ungeheure Werte zerstörte, sodann die dauernde Geldnot des Königs, der die vom Parlament für die Kriegführung bewilligten Summen für seine verschwenderische Hofhaltung verbraucht hatte. So kam es Ende Oktober 1666 zu Friedensverhandlungen, die in Breda in Holland geführt wurden, aber nur langsam fortschritten, weil Karl II. von seinen demütigenden Bedingungen nicht abgehen wollte.

Zur Geldersparnis hatte der englische König die meisten Linienschiffe auflegen und nur mit kleinen Schiffen den Kreuzerrieg führen lassen. Die unvermeidliche Folge dieses strategischen Fehlers war der kampflose Uebergang der Seeherrschaft an die Holländer, was Ruyter im nächsten Jahre zu einem großen Schlage benutzte. Anfang Juni 1667 erschien er mit über 60 Linienschiffen vor der Themse (siehe Plan 5). Dort stoßen zwei Fahrwasser aufeinander: „The Hope“, welches an Gravesend vorbei nach London führt, und der „Medway“, an dem Sheerneß und weiter flußaufwärts Upnor und Chatham liegen, sämtlich Ausrüstungs- und Liegeplätze der englischen Flotte. Trotz der drohenden Gefahr waren sie in schlechtem Verteidigungszustand. Der Angriff auf Gravesend mißlang wegen ungünstiger Windverhältnisse. Sheerneß wurde dagegen am 20. Juni erobert, und am 22. und 23. segelte Ruyter den Medway herauf. Die bei Upnor ausgelegten Balken- und Kettensperren wurden von Bootsabteilungen und Brandern beseitigt, nachdem die Strandbatterien von den einsegelnden Linienschiffen zum Schweigen gebracht worden waren. Neun große Linienschiffe, darunter das frühere Flagg-



schiff Monks, „Royal Charles“, wurden außer vielen kleinen Schiffen verbrannt oder genommen. Ruyter selbst leitete auf einer Advijacht und vom Boote aus das Zerstörungswerk, das von Augenzeugen als furchtbar geschildert wird: „Der Fluß voll von fahrenden Schiffen, Booten und brennenden Trümmern, ununterbrochenes Geschütz- und Gewehrfeuer, übertönt vom Geschrei der Verwundeten, Trompetengeschmetter, Trommelschlag und Hurrarufen der Holländer nach jedem Erfolge; über dem Ganzen dunkler Pulverrauch, erleuchtet von den Flammen der brennenden Schiffe und Häuser und von dem Blitzen der Feuerwaffen.“ Nach diesem glänzenden Erfolge, der in England überall als tiefste Schmach empfunden wurde, ging Ruyter am 24. Juni in das äußere Fahrwasser zurück, die Themse eng blockierend. Seine kühne Tat hatte größte Wirkung. Als man in London den Kanonendonner von Upnor laut herüberschallen hörte, brach eine Panik aus. Aengstliche Leute verließen Hals über Kopf die Stadt. Dort stiegen infolge der engen Abschließung sehr bald die Preise von Kohlen, Lebensmitteln usw. auf das zehnfache. Als Ruyter am 6. Juli nochmals die Themse herauf segelte und vor Gravesend erschien, kamen die Friedensverhandlungen in Fluß, die am 21. Juli zum Abschluß führten. Zwar mußte Holland, von Frankreich kaum unterstützt, Neu-Amsterdam (New York) den Engländern belassen, auch das Flaggenrecht erneut anerkennen, dafür setzte Witt eine Erleichterung der Navigationsakte durch, indem die Einfuhr deutscher Waren nach England, wenn sie auf dem Rhein nach Holland gelangt waren, Holland freigegeben wurde. Der eigentliche Kriegszweck Englands, die Vernichtung des holländischen Handels, war nicht erreicht. Holland hatte sich dank Ruyters rettender Tat behauptet. Es mußte aber Frieden schließen, weil eine Verständigung des ewig geldbedürftigen englischen Königs mit Ludwig XIV. und damit eine völlige Einkreisung Hollands drohte.

Ueberschaut man den Krieg militärisch als Ganzes, so zeigt sich, daß ohne das politische Genie Jan de Witts und ohne die glänzenden kriegerischen Leistungen Ruyters bei der stets an der falschen Stelle auftretenden Sparsamkeit der Generalstaaten und bei dem infolgedessen minderwertigem Schiffsmateriale der Ausgang des Krieges für Holland sehr ungünstig gewesen wäre. England war strate-

gisch der angreifende Teil gewesen, aber hinter seiner Kriegführung stand nicht mehr der eiserne Lordprotektor, sondern ein dem Wohlleben ergebener König. Das sprach sich sehr deutlich in der Energie der Seekriegführung auf englischer Seite aus, die gegenüber dem ersten Kriege merklich nachgelassen hatte, wie sich auch schon aus der weit geringeren Zahl der großen Schlachten von drei gegenüber acht im ersten Kriege ergibt.

### 3. Der dritte englisch-holländische Krieg und der Schonensche Seekrieg

Jan de Witt glaubte, mit dem Vertrage von Breda sei ein dauernder Frieden mit England endlich erreicht. Tatsächlich liefen ja die Interessen beider Völker gegenüber der immer mächtiger ausgreifenden Festlandspolitik Ludwigs XIV. völlig in gleicher Richtung. Bald nach dem Frieden von Breda brachte er einen Dreibund zwischen Holland, England und Schweden zustande, der Ludwigs Eroberungen in Flandern eine Schranke setzte und den französischen König zum Vergleich von Aachen 1668 zwang. In Amsterdam fiel das prophetische Wort: „Frankreich ist gut als Freund, aber nicht als Nachbar“; deshalb hatte Jan de Witt Ludwig verhindert, ganz Belgien einzustecken. Eben dies sollte Hollands Verhängnis werden, denn nunmehr begann eine haßerfüllte Einkreisungspolitik Ludwigs XIV. gegen Holland, verstärkt durch des Königs Abneigung gegen den protestantischen Glauben und die republikanische Staatsform der Niederländer und geschürt durch den erwachenden Neid des unter Colberts Leitung stark aufblühenden französischen Ueberseehandels<sup>1</sup>. Leicht gelang es Ludwig XIV., den katholisch gesinnten englischen König durch Subsidien auf die französische Seite zu ziehen, Schweden vom Dreibunde abzusprenge und die deutschen Kirchenfürsten von Münster und Köln zu gewinnen. Durch die Vernichtung Hollands hätten alle

<sup>1</sup> Die politische Lage vor diesem Kriege ähnelt in bemerkenswerter Weise der Lage vor Beginn des Weltkrieges 1914. Ich habe dies näher ausgeführt in einem Essay „Holland in Not im 17. Jahrhundert und Deutschlands Lage vor Beginn des Weltkrieges“ (Preuß. Jahrbücher, Okt. 1928).

diese Bundesgenossen ein gutes Geschäft gemacht, die einen auf wirtschaftlichem, die anderen auf politischem Gebiete. Noch wäre es Zeit gewesen, Heer, Flotte und Festungen in Holland auf Kriegszustand zu bringen, aber die unselige Sparsamkeit der stark verschuldeten Admiralitäten verhinderte trotz Ruyters unausgesetzten Mahnungen jede planmäßige Verstärkung der Flotte, und die ebenso unselige Sparsamkeit der aristokratischen Partei der reichen Kaufherren, der „Burgomeester“, die immer zuerst an ihren Geldbeutel und zuletzt an die Erfordernisse des Gemeinwesens dachten, verhinderte die Verstärkung der übrigen Verteidigungsmittel des Staates. Trotz der ungeheuren Gefahr, in der Holland offensichtlich schwebte, geschah nichts, sie abzuwehren. „Nicht Blindheit ist es“, sagte Ranke einmal, „nicht Unwissenheit, was die Menschen und Staaten verdirbt . . . Die meisten sehen ihren Ruin vor Augen, aber sie gehen hinein!“ Man suchte durch demütige Anerbietungen den Sturm abzuwenden, ein Aushilfsmittel der Schwäche, das in der Großen Politik stets versagt, denn nicht um Vorteile, sondern um Vernichtung Hollands war es den Verbündeten zu tun.

Ohne Kriegserklärung überfiel im März 1672 nach guter englischer Gepflogenheit ein britisches Geschwader einen großen holländischen Geleitzug im Kanal. Im April folgte die gleichzeitige Kriegserklärung aller Verbündeten. Die genauen Zahlen der kriegsbereiten englischen Kriegsschiffe sind nicht bekannt, sie wechselten auch von Schlacht zu Schlacht, aber die Lehren des zweiten holländischen Krieges waren nicht vergessen. Die Schiffe waren stark und widerstandsfähig gebaut, die Zahl der Geschütze auf den größten derselben auf über hundert in drei Decken übereinander gesteigert; die Geschütze selbst in der Hauptsache Bronzekanonen in den größeren Kalibern, die durchweg aus 32- und 42-Pfündern bestanden. Aber die schlechte Verwaltung und der Gegensatz zwischen der Hofpartei und der protestantischen Parlamentspartei innerhalb des Offizierkorps beeinträchtigte die Schlagfertigkeit der Flotte. Die französische Marine war durch Colbert (s. unten Kap. VI, 1) außerordentlich verstärkt und verbessert worden. In bezug auf Schiffszahl, Bewaffnung, Material und Personal stand sie ebenbürtig neben der englischen, ihr Offizierkorps — fast ausschließlich Adlige — war einheitlicher, ihre Verwaltung geordneter. Nur fehlte die höchst



wertvolle Kriegserfahrung, da im letzten Kriege die französische Flotte keinen Schuß gefeuert hatte. 1672 waren etwa 44 Linienschiffe kriegsbereit. In Holland hatte man die Flotte im Frieden, wie üblich, vernachlässigt. Die Schiffe waren an Größe und Bewaffnung schwächer als die der Feinde. Auch die Zahl genügte nicht für den Kampf gegen die stärksten Flotten der damaligen Zeit. Dafür mußte ein großer Führer und sein seemännisches Genie die Schäden des Materials ausgleichen.

Die strategische Lage zur See wurde durch die politischen Absichten der Gegner bestimmt. Wenn auch dieser dritte Krieg wesentlich aus dem Handelsneide gegen die reichen Nutznießer des Welthandels geboren war, so spielten doch noch ganz anders gerichtete politische Verhältnisse mit, die Kriegsplan und Kriegsverlauf beeinflussten. Denn diesmal ging das Ziel der Verbündeten weniger auf Verdrängung Hollands aus dem Welthandel, als auf völlige Beseitigung des ganzen Staates. Dazu sollte der Landkrieg vor allem angesetzt werden. Es handelte sich mithin um einen kombinierten Land- und Seekrieg gegen das von allen Seiten von Feinden umgebene Holland. Hierbei sahen sich die Vereinigten Provinzen bei der Schwäche ihrer Heeresrüstungen völlig in die Defensive gedrängt. Tatsächlich wurde Holland auch sogleich von den Heeren Ludwigs XIV. und der beiden deutschen Bischöfe von Südosten und Osten her innerhalb weniger Wochen überflutet und über achtzig feste Plätze erobert. Die reichen Handelsherren, die Regenten der Republik, flohen angsterfüllt ins Ausland, die Banken mußten schließen, und in ganz Europa erscholl der Schreckensruf: „Holland in Not!“ Im Juni standen die Franzosen zwölf Kilometer von Amsterdam. Im letzten Augenblicke gelang es noch, die Deiche südlich Amsterdams zu öffnen und damit die ganze Provinz Holland unter Wasser zu setzen, der Invasionsflut die Flut des Meeres entgegenzuwerfen. Schon vorher, bei drohender Kriegsgefahr, hatte die populäre Partei die Ernennung des jungen Prinzen von Oranien zum Generalkapitän der Armee durchgesetzt, jetzt packte die Wut das Volk, das sich verraten glaubte. Im August 1672 wurden Jan de Witt und sein Bruder Cornelius, der als Deputierter der Generalstaaten Ruyter oft auf seinen Seezügen begleitet hatte, und die Ranke



Michael de Ruyter (1607—1676)  
rettete Holland zweimal vor dem Untergange in den englisch-holländischen  
Seekriegen, wurde auf seinem Flaggschiffe „Eendracht“ bei Agosta  
am 22. April 1676 tödlich verwundet





Die Verbrennung der englischen Flotte in der Themse durch Ruyter am 22. Juni 1667  
Links im Hintergrunde die Themse, im Vordergrunde der Medway, rechts die Kirche von Koolester, in der Mitte brennende englische Linienschiffe bei Tynor



beide zu den „größten aristokratischen Republikanern aller Jahrhunderte“ rechnet, im Haag in bestialischer Weise vom Pöbel ermordet.

So war die militärische Lage Hollands von Anfang an beinahe verzweifelt. Aber statt die Rettung des Staates möglichst schnell, wie einst die Athener unter Themistokles, hinter den hölzernen Wällen der Flotte zu suchen, diese mit aller Schnelligkeit bereitzustellen und die feindlichen Flotten getrennt zu schlagen, ehe sie sich vereinigt hatten, ließ man kostbare Monate verstreichen. Als Ruyter endlich im Mai 1672 mit 61 Linienschiffen auslief, hatte die englische Flotte unter dem Herzoge von York (45 Linienschiffe) sich schon mit dem französischen Geschwader unter d'Estrées (26 Schiffe) vereinigt. Ruyters Fregatten stellten fest, daß die verbündete Flotte in der Solebay südlich Lowestoft am 7. Juni in schlechter Ordnung, Wasser und Proviant einnehmend, zu Anker lag. Der Ostwind wehte recht auf die Küste zu. Sofort beschloß Ruyter, den Feind in dieser höchst ungünstigen Lage zu überraschen, was ihm völlig gelang. Mit Mühe und Not konnten die Verbündeten die freie See gewinnen. Ruyters tüchtiger Unterführer Bankers drängte mit wenigen Schiffen die Franzosen weit nach Süden, Ruyter selbst ging mit dem Rest der Flotte im laufenden Gefecht auf Pistolenschußweite an die englische Linie heran und kämpfte erbittert bis zur einbrechenden Nacht. Sein Flaggschiff „Die sieben Provinzen“ soll an diesem Tage 3500 Schuß abgegeben haben, und der Herzog von York mußte zweimal das seinige wechseln. Obwohl die Schlacht taktisch nicht durchgeschlagen wurde, war der strategische Erfolg zweifellos auf Ruyters Seite, denn die beabsichtigte Landung an der holländischen Küste, für welche die englischen Schiffe schon mit Soldaten vollgepfropft waren, wurde vereitelt.

Schon vor dem Tode Jan de Witts war der einundzwanzigjährige Wilhelm III. von Oranien zum Statthalter gewählt worden. Es steht einzig da in der Geschichte, daß ein Volk in seiner überwältigenden Mehrheit freiwillig seine Geschicke in die Hand eines noch kaum erprobten Jünglings legt. Aber schon seine ersten Maßnahmen zur Organisation der Verteidigung der Provinz Holland hatten ihm das allgemeine Vertrauen erworben. Holland hat

die Wahl nicht zu bereuen gehabt: „er war einer von den seltenen Menschen früher moralischer Reife, die bei ihrem Eintritt auf den Schauplatz menschlicher Handlungen vollkommen das sind, was sie sein werden und vielleicht sein sollen“, urteilt Ranke. Auf sein Betreiben wurden die demütigen Friedensanerbietungen, die Jan de Witt bereits den Verbündeten gemacht hatte, zurückgezogen und der Widerstand bis zum Aeußersten eingeleitet. Als Statthalter war der Oranier zugleich Generaladmiral der Flotte. Seine bedeutsamste Tat war die Bestallung Ruyters als „Lieutenant-General-Admiral“ und damit als Vorgesetzter aller anderen Flaggoffiziere. Ruyter, der bis dahin ein eifriger Parteigänger der republikanischen Partei gewesen war, gab ein edles Beispiel, stellte das Vaterland hoch über die Partei und schloß sich rückhaltlos dem jungen Prinzen an.

Die Flotte hatte besonders für die Küstenverteidigung viele Mannschaften abgeben müssen, der Stand der schwimmenden Streitkräfte wurde dadurch so geschwächt, daß nur noch 47 Linienschiffe in Dienst gehalten werden konnten. So war Ruyter in die strategische Defensive gedrängt und begann nunmehr seine geniale Strategie der inneren Linie, eine in offensivem Geiste geführte Defensive, das größte Ruhmesblatt in seinem Leben. Es war nicht so, daß der Flottenchef ganz frei über die Flotte verfügen konnte. Alle wichtigen Maßnahmen, auch die Erlaubnis zum Schlagen, bedurften, wie in früheren Kriegen, der Genehmigung der Regierung bzw. des Statthalters. Eben dies war das Außerordentliche, daß zwischen dem fünfundsiebzehnjährigen größten Seehelden und dem einundzwanzigjährigen größten Staatsmanne Hollands volle Uebereinstimmung in allen Fragen der Kriegführung und der Kriegspolitik herrschte. Ruyter hielt sich streng an die Befehle der Generalstaaten. Diese Befehle aber atmeten den Geist seemännischen Verständnisses, seit Wilhelm III. sie beeinflusste. Nur unter solchen Voraussetzungen ist ein Einfluß des grünen Tisches auf die Verwendung der Seestreitkräfte im Kriege überhaupt erträglich; wie selten sie zutreffen, lehrt die Geschichte. Ruyter hielt sich mit seinen schwachen Kräften dauernd hinter den Sänden an der Scheldemündung, ließ aber alle Bewegungen der feindlichen Flotten durch Fregatten scharf beobachten. Gegen die Seeherrschaft der Verbündeten schützte er dadurch die eigene Küste, hatte den Vorteil, Schiffe und Vorräte

von den nahen Häfen aus leicht ausbessern bzw. ergänzen zu können und die Schlacht hinter den Sänden nach Belieben anzunehmen oder abzulehnen. Da die Verbündeten aber, wie er wußte, den Landkrieg ansetzen und eine Landung erzwingen wollten, mußten sie ihn erst schlagen. Diese Lage nutzte Ruyter meisterhaft aus. Seine Flotte war daher nicht etwa eine „fleet in being“<sup>1</sup>, wie manche Geschichtschreiber sein Verhalten bezeichnet haben; eine solche wirkt nur strategisch durch ihr Dasein, und es haftet ihr immer der Makel der Untätigkeit und Kampfescheu an. Ruyter war mitnichten kampfescheu, aber als der Schwächere wollte er nur kämpfen, wenn der Erfolg ihm winkte. Im Sommer 1672 erschien die verbündete Flotte, 90 Linienschiffe stark, mit einer großen Landungsarmee an Bord vor Texel, wagte aber, mit der holländischen Flotte in der Flanke, nicht zu landen, ein Beweis für Ruyters richtige Strategie. Ein schwerer Sturm vertrieb und zerstreute die verbündete Flotte; damit endeten die Unternehmungen dieses Jahres. Wenn die Holländer gehofft hatten, bei ihren Feinden herrsche infolgedessen eine gewisse Friedensbereitschaft, so mußten sie im Februar 1673 aus dem Munde Shaftesburys, des englischen Lord-Kanzlers, das furchtbare Wort „Carthago est delenda“ mit Bezug auf die Vereinigten Provinzen hören! Nun wurde beschlossen, die Flotte zu verstärken und möglichst schnell bereitzustellen.

Schon im Mai 1673 konnte Ruyter zu einem Sperrversuche vor der Themse erscheinen, mußte sich aber zurückziehen und deckte nun wieder von den flandrischen Sänden aus die Küste. Dort erschien am 7. Juni vor Schooneveldt die verbündete Flotte (81 Linienschiffe) unter Prinz Ruprecht von der Pfalz und d'Estrées, den diesmal die englischen Geschwader in die Mitte genommen hatten. Bei günstigem westlichen Winde hielt Ruprecht in Dwarlinie auf die außerhalb der Sände liegenden Holländer ab. Ruyter ließ sich aber nicht überraschen. Es kam Geschwader gegen Geschwader zum Gefecht. Als Tromp der Jüngere, dessen Versöhnung mit Ruyter Wilhelm III. bewirkt hatte, von Prinz Ruprecht mit der weit überlege-

<sup>1</sup> Der häufig gebrauchte und ebensooft mißbrauchte Ausdruck stammt aus dem englisch-französischen Seekriege von 1689—97, als der englische Flottenchef seine schwächere Flotte zurückhielt und damit ohne Kampf eine beabsichtigte Landung französischer Truppen in England verhinderte (s. unten S. 229).



nen englischen Vorhut hart bedrängt wurde, brach Ruyter mit seinem Geschwader durch die Franzosen durch, sie völlig auseinandertreibend, und befreite Tromp aus seiner gefährlichen Lage. Dann brach er geschickt das Gefecht ab und ankerte wieder hinter den Sänden. Ruprecht gab aber seine Angriffspläne nicht auf und ankerte außerhalb derselben in Sicht der Holländer. Da sprang am 14. Juni 1673 der Wind auf Osten. Sofort ging Ruyter Anker auf und griff an. Mit Mühe konnte sich Prinz Ruprecht der Vernichtung entziehen, indem er sich bis zur englischen Küste zurückzog. Nur zwischen den beiden Vorhuten (Tromp und Spragge) kam es zum scharfen Gefecht. Der strategische Vorteil lag auch in dieser zweiten Schlacht bei Schooneveldt auf seiten der Holländer, denn nun war für deren Handel der Kanal frei. Im Juli 1673 stand Ruyter vor der Themse und hatte seine Flotte auf 75 Segel verstärkt.

Jetzt holten die Verbündeten mit aller Gewalt zum letzten Schlage aus. Die Kriegslage an den Landfronten hatte sich im Frühjahr 1673 für Holland wieder sehr verschlechtert. Ein großangelegter konzentrischer Angriff von Heer und Flotte, von der Land- und Seegrenze her, sollte Holland den Rest geben. Dazu waren über 7000 Mann Landungstruppen auf den englischen Schiffen eingeschifft, ein Heer von 12 000 Mann<sup>1</sup> in Yarmouth zusammengezogen, um auf Transportern an die holländische Küste geworfen zu werden, sowie ein französisches Korps in Dünkirchen marschbereit. Es war ein Augenblick äußerster Gefahr für die Republik. Aller Augen richteten sich auf die Flotte und ihren großen Führer. In langen Besprechungen mit dem Statthalter wurde festgelegt, daß diesmal der Angriff gewagt werden müsse, um den Staat zu retten. Die verbündete Flotte hatte Ende Juli 1673 die Themse verlassen, 91 Segel zählend, mithin stark überlegen, wieder unter dem Befehle von Prinz Ruprecht und d'Estrées. Schlechtes Wetter hielt Ruyter anfangs an der Maasmündung fest, am 20. August aber, bei flauem Ostwinde, ging er, nordwärts steuernd, der verbündeten Flotte entgegen, die auf der Höhe von Texel lag, um die Truppen dort zu landen. Die verbündete Flotte stand auf der Luvseite, aber durch geschicktes Manöver gelang es Ruyter, indem er sich dicht an die Küste klemmte,

<sup>1</sup> Die in Rittmeyer, a. a. O., I, 343 angegebene Zahl von 20000 Mann ist irrtümlich.

dem Feinde während der Nacht die Windseite abzugewinnen. Am 21. August hielt er mit seinen 75 Schiffen und mit vollen Segeln auf die verbündete Flotte ab, in der diesmal d'Estrées die Vorhut, Ruprecht die Mitte und Spragge die Nachhut befehligte. Auf gleicher Höhe mit dem Feinde ging Ruyter an den Wind. Da die lange Linie der Verbündeten schlecht geordnet war, entspannen sich Teilgefechte zwischen den Vorhuten, Mitten und Nachhuten (s. Plan 6). Die den Franzosen gegenüberstehende Vorhut unter Bankers war schwach an Zahl der Schiffe, so daß dieser Gefahr lief, von d'Estrées überflügelt zu werden. Aber schnell entschlossen brach er durch die französische Linie durch, die dadurch so weit abgedrängt wurde, daß sie nicht mehr ins Gefecht kam. Nun hielt Bankers ab, um der holländischen Mitte unter Ruyter im Kampfe gegen Prinz Ruprecht beizustehen, der von beiden Seiten umfaßt und zersprengt worden wäre, wenn nicht beide Flottenchefs eine Kehrtwendung gemacht hätten, um ihren Nachhuten, die ziemlich weitab im Norden in einem wirren Knäuel verstrickt lagen, Hilfe zu bringen. Dort hatten sich nämlich Tromp und Spragge, die sich als persönliche Feinde haßten, in hartem Kampfe völlig ineinander verbissen, wobei der englische Admiral fiel. Ruyter gelang es, die Linie wieder herzustellen, und es folgte nun bis gegen Abend ein heftiges laufendes Gefecht zwischen den etwa gleichstarken holländischen und britischen Flotten, das sich bis zur englischen Küste hinzog und erst bei der Annäherung von d'Estrées abgebrochen wurde. Die verbündete Flotte war schwer mitgenommen, sie hatte zwölf Schiffe entmastet sowie starke Menschenverluste und ging daher in die Häfen zurück. Ruyter kreuzte im September vor der Themse und sicherte dadurch die glückliche Heimkehr eines großen Ostindientransportes, dessen wertvolle Ladungen für die Weiterführung des Krieges unentbehrlich waren. Die Schlacht bei Texel war ein voller strategischer und taktischer Erfolg Ruyters. Der Sieg wurde ihm erleichtert durch das Verhalten des französischen Admirals, das von englischer Seite die heftigste Kritik erfahren hat. In der Tat hat sich der französische Führer während des ganzen Krieges niemals auf einen ernsten Kampf einlassen wollen, sei es, daß er ihn scheute, oder daß er durch geheime Befehle seines Königs gebunden war, was nicht ausgeschlossen ist. Jedenfalls hat sich d'Estrées selbst damit zu rechtfertigen versucht, daß sein König ihm

Vorsicht im Kampfe und Mißtrauen gegen die Engländer angeraten habe<sup>1</sup>. Kein Wunder, daß in der englischen Flotte die Abneigung gegen einen solchen Bundesgenossen den Haß gegen die Holländer zu überwiegen begann. „So ist mitten in der Schlacht die alte Natureifersucht zwischen England und Frankreich eingetreten, um den Bund zu sprengen, welchen sie zum Ruin von Holland geschlossen hatten“ (Ranke, Englische Geschichte, V 129). Die Schlacht bei Texel bildet den Höhepunkt von Ruyters Gefechtstaktik. Er hatte die früher von ihm bevorzugte gezahnte Flottenkiellinie, wonach die Mitte nach Feuerlee, d. h. nach der vom Feinde abgewandten Seite abgestaffelt stand, um schnell überall Hilfe bringen zu können, dahin abgeändert, daß, wie bei den Engländern, Vorhut, Mitte und Nachhut in Linie standen. Von jedem dieser drei Hauptteile der Flotte ließ er aber eine Division nach Feuerlee herausstaffeln, um einzugreifen, wo es nottat<sup>2</sup>. Er hatte jetzt seine Flotte so fest in der Hand, daß Ungehorsam, Eigenmächtigkeit oder gar feige Flucht der Unterführer und Kommandanten kaum wieder vorkamen. Als Reorganisator und als Exerziermeister der Flotte, als Führer und Seeheld stand er in diesem Kriege auf der Höhe seines Ruhmes.

Die Schlacht bei Texel, in Holland auch die von Kijkduin oder von Kamperduin genannt, brachte die Entscheidung des Krieges zugunsten der Niederlande, denn auf die Nachricht vom Scheitern des umfassenden Landungsversuches an der holländischen Küste fanden die schon im Gange befindlichen Bündnisverhandlungen zwischen England, Holland, Spanien und dem Deutschen Reiche einen schnellen Abschluß. Nur der Sieg schafft Bündnisfähigkeit! Nun konnte Wilhelm III. von Oranien zum Angriffe vorgehen und die verlorenen Provinzen wiedergewinnen; nun kam auch in England selbst der schon lange vorhandene starke Wider-

<sup>1</sup> Mémoire pour servir à l'information secrète: „Le Roy ne voulait pas, que l'on hazardât ses vaisseaux et a même fait connaître, que l'intention étoit que l'on se méfiât des Anglais. (Sue, Histoire de la Marine française III, 65.) Mehr kann man von einem Verbündeten nicht verlangen!

<sup>2</sup> Vgl. Dr. Graefe: Marine-Rundschau 1923 VII, VIII: „Beiträge zur Geschichte des zweiten und dritten englisch-niederländischen Seekrieges“ und die dort veröffentlichte Order Wilhelms von Oranien für die Flotte vom 24. April 1673. Mahans Darstellung der Schlacht bei Texel (Influence of Sea Power, 152) ist durchaus fehlerhaft. Sie stützt sich ausschließlich auf englische Quellen. Ein Beweis, wie vorsichtig seine oft blendenden Behauptungen bewertet werden müssen.



wille gegen die unenglische, im Solde Frankreichs stehende Politik des Königs immer mehr zum Durchbruch. Im zweiten Frieden von Westminster (Februar 1674) zwischen England und Holland konnte Karl II. seine früheren übertriebenen Forderungen nicht mehr durchsetzen, wohl aber zum ersten Male die ausdrückliche Anerkennung der Vorherrschaft Englands auf dem Meere; auch das vielumstrittene Flaggenrecht mußte Holland außer dem endgültigen Verzicht auf New York und auf allerlei Handelsvorteile in Ostindien zugestehen — im ganzen nach so glorreichen Taten zur See ein wenig günstiger Frieden.

Ruyter, der bei Texel zum zweiten Male sein Vaterland gerettet hatte, konnte sich keine Ruhe gönnen, denn noch lag Holland im Kriege mit Frankreich, dessen Friedensanerbietungen Wilhelm III. zurückgewiesen hatte, was wohl ein Fehler war, wie wir noch sehen werden. Tatsächlich spielt in dem Kampfe Englands mit Holland um den Handel der nun folgende vierjährige Kampf der Niederlande gegen die französische Seemacht eine sehr wichtige Rolle. Holland ergriff sogleich die Offensive zur See gegen Frankreich. Schon im Juni 1674 segelte Ruyter mit einem Geschwader nach Westindien, ein anderes unter Tromp blockierte und brandschatzte die Biscayaküste. 1676 wurde Tobago erobert. Holland suchte damit in Westindien Fuß zu fassen als Ersatz für das verlorene Neu-Amsterdam. Die Seeherrschaft im Kanal und Atlantik gab Ludwig XIV. preis, das Mittelmeer aber wollte er halten, weil er einen Aufstand in Messina gegen die spanische Herrschaft benutzen wollte, um Sizilien, diese das Mittelmeer beherrschende Insel, zu erobern. Dringend erbat Spanien Hilfe von den Niederlanden, da es mit eigener Kraft der starken französischen Seemacht nicht widerstehen konnte. Man war in Amsterdam einverstanden und entsandte zur Rettung Siziliens und auch wegen des eigenen Mittelmeerhandels, den die Franzosen lahmlegten, im Herbst 1675 Ruyter mit 15 Linienschiffen und Fregatten dorthin. Auf französischer Seite befahl diesmal ein ebenbürtiger Gegner, Duquesne<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> Abraham Duquesne, 1610 geboren, diente erst in der königlichen Marine, betätigte sich dann als Freibeuter, zeichnete sich im dritten englisch-holländischen Kriege als tapferer und geschickter Führer aus. Nach Tourville der größte französische Führer zur See. Starb 1688.

die aus 29 Linienschiffen bestehende französische Flotte. Die Spanier, die ihn zu Hilfe gerufen, unterstützten Ruyter so gut wie gar nicht. Klar enthüllt sich hier die unvermeidliche Schwäche aller Bündniskriege zur See, denn viel zu sehr gehen politische Interessen, Ausbildungsstand, Kriegsmaterial und Kriegswille der Verbündeten im Seekriege auseinander, um kraftvolles, einheitliches Handeln, die Voraussetzung des Erfolges, zu gewährleisten. Gegen die überlegenen verbündeten englisch-französischen Flotten hatte sich Ruyter soeben siegreich bewährt. Mit den Spaniern im Bunde konnte sich derselbe Ruyter auf der Höhe seines Könnens kaum behaupten. Auf dem Meere ist der Starke allein meist jedem noch so mächtigen Bündnisse von Seemächten überlegen. Der Aufstieg der britischen Seemacht zur Weltmacht ist hierfür ein schlagender Beweis.

Am 8. Januar 1676 traf Ruyter bei Stromboli mit 15 Linienschiffen, darunter nur ein spanisches, auf die französische Uebermacht (29 Schiffe) unter Duquesne. Er benutzte zum ersten Male in dieser Schlacht die später in der französischen Marine stets bevorzugte Leestellung gegenüber einem von der Windseite her in ungeordneter Dwarlinie angreifenden Feind. Duquesnes stürmischer Angriff brach sich an dem Feuer der vorzüglich geordneten holländischen Linie, aber den Weg nach Messina konnte Ruyter mit seinen wenigen Schiffen den Franzosen auf die Dauer nicht versperren. Im Frühjahr kamen die feindlichen Flotten wieder in Fühlung. Bei Agosta standen am 22. April 1676 dreizehn holländische und vier spanische Linienschiffe 29 Franzosen gegenüber. Letztere waren mithin stark in der Uebermacht. Wenn die Schlacht trotzdem unentschieden blieb, so lag dies gewiß nicht an der Teilnahme des spanischen (mittleren) Geschwaders, das sich im Gegenteil bei dem von Ruyter von Luv her angestrebten Nahgefechte ganz zurückhielt, sondern an der kräftigen Unterstützung, die der Führer der holländischen Nachhut, den Haen, dem in der Vorhut hart bedrängten Flottenchef brachte. Hier wurde Ruyter schwer verwundet. Einige Tage später verstarb er an Bord seines Flaggschiffes „Eendracht“ im 70. Jahre seines an Arbeit, Siegen und Erfolgen so reichen Lebens, ein Seeheld im wahrsten Sinne des Wortes, wohl der größte aller Zeiten. Mitten im Kampfe riß ihn, wie Nelson, der

schönste Seemannstod aus der Fülle seiner Taten. Oft ist er mit diesem verglichen worden. Manche haben den Briten höher gestellt, ich meine mit Unrecht. Denn ungleich dem Sieger von Trafalgar kämpfte Ruyter zeitlebens gegen die Uebermacht, und noch dazu gegen die niemals erschütterte stärkste Flotte der damaligen Welt; ungleich Nelson, rettete er zweimal, 1667 in der Themse und 1673 bei Texel, sein Vaterland vor dem sicheren Zusammenbruche. An seemännischem Genie und Kampfesmut waren sich beide Männer gleich, Ruyter aber außerdem ein einfach bescheidener Mensch und von lauterstem Charakter, was man von Nelson nicht ohne Einschränkung sagen kann. Wie großer Hochachtung er sich selbst beim Feinde erfreute, beweist die Tatsache, daß Ludwig XIV. Befehl gab, das holländische Kriegsschiff mit seinem Sarge an Bord überall freipassieren zu lassen und zu salutieren!

Der Tod des großen Führers machte sich sogleich bemerkbar: weil viele Schiffe noch der Ausbesserung bedurften, beschloß man einen feindlichen Angriff im Hafen von Palermo vor Anker abzuwehren. Die Folge dieser unbegreiflichen Sorglosigkeit war die fast völlige Vernichtung der verbündeten Flotte durch Brandenangriffe am 2. Juni 1676. Der Seekrieg im Mittelmeer schleppte sich von nun an als ein Kleinkrieg ohne bemerkenswerte Taten hin, bis der Friede von Njmwegen 1678 dem ganzen Koalitionskriege ein Ende machte. Ludwig XIV. hatte den Krieg an der Spitze eines Bündnisses gegen Holland begonnen. Am Ende des Krieges stand er fast allein gegen eine mächtige Koalition. Er hatte sich trotzdem behauptet und konnte seine Bedingungen stellen. Spanien, das Reich und Brandenburg mußten die Zeche bezahlen, Holland kam günstiger davon. Es erreichte sogar von Frankreich einen vorteilhaften Handelsvertrag, aber es hatte mittelbar einen wirtschaftlichen Verlust zu tragen, den es niemals wieder verwunden hat. Während es vier Jahre gegen Frankreich zur See kämpfen mußte, war der englische Handel in Hollands überseeische Belange eingebrochen und nicht mehr zu vertreiben. Drei schwere Seekriege gegen britischen Handelsneid hatten Hollands überragenden Welthandel nicht zu brechen vermocht. Nach jedem Kriege erhob er sich von neuem, auch nach dem dritten war Aussicht dazu vorhanden, denn gerade in diesem Kriege hatte durch das bei Beginn desselben erlassene



Schiffahrtsverbot und durch Ruyters kluge Maßnahmen bei Einholung der großen überseeischen Geleitzüge der englische Seehandel verhältnismäßig mehr gelitten als der holländische. Durch den Seekrieg gegen Frankreich änderte sich aber das Bild. Die Holländer konnten und wollten ihren Seehandel, die Quelle ihres Wohlstandes, nicht wieder einschränken, starke Geschwader zu seinem Schutze konnten sie aber der hohen Kosten wegen, die der Landkrieg von ihnen forderte, nicht dauernd im Dienst halten. So stürzten sich die verwegenen Kaper von Dünkirchen und Calais auf ihre Schiffahrt und fügten ihr ungestraft den größten Schaden zu. Ganze Geschwader von Freibeutern, aus kleinen Fregatten und Jachten bestehend, unter kühnen Führern wie Jean Bart<sup>1</sup>, streiften bis in die Nordsee und Biscaya; schließlich mußten Divisionen aus kleineren Linienschiffen gegen sie aufgeboten und eine regelrechte Blockade von Dünkirchen eingerichtet werden. Der zähe Unternehmungsgeist der niederländischen Reeder und Kaufleute hätte diese Schädigungen des Handels nach beendetem Kriege wieder wettgemacht, jetzt aber, als Holland mit Frankreich im Kriege lag und der englische Handel sich frei entwickeln konnte, trat dessen Wettbewerb auf allen festländischen und überseeischen Märkten nicht nur mit größter Rücksichtslosigkeit, sondern auch mit größtem Erfolge auf. Als der französisch-holländische Krieg zu Ende ging, hatte sich England als Handelsmacht sogar in dem einträglichem Zwischenhandel neben Holland aufgerichtet und war nicht mehr zu verdrängen. Daher wäre Wilhelm von Oranien besser gefahren, hätte er 1674 auch mit Frankreich Frieden geschlossen, was freilich einen Vertragsbruch Spanien und dem Reiche gegenüber bedeutet hätte, den er wohl vermeiden wollte.

Betrachten wir kurz noch einmal rückblickend Ursachen und Folgen der drei Seekriege um den Handel zwischen England und Holland. Sie waren alle aus Handelsneid der Engländer und später der Franzosen gegen die holländische Oberhandelherrschaft entstanden. Das kleine Holland hat sich, wenn auch mit schwerer Mühe, in allen drei Kriegen gegen einen übermächtigen Feind be-

<sup>1</sup> Jean Bart, 1650 geboren, diente erst in der holländischen Marine, trat dann in französische Dienste als Führer eines Kapers im Kriege von 1674—1678. Seine Glanzzeit als Chef ganzer Geschwader von Kapern war der englisch-französische Krieg von 1689—1697. Starb 1702.

hauptet. Es hätte aber in allen drei Kriegen glorreich siegen können und müssen, wäre die politische Voraussicht, d. h. die Friedensstrategie zur See, auf der Höhe der militärisch-seemännischen Leistungen im Kriege gewesen. Es fehlte in Holland der Wille zur Macht, der schon im Frieden den Krieg vorbereitet und die Waffen schmiedet. Das militärische Genie großer Führer zur See, wie Tromp und Ruyter, und die Tatkraft Wilhelms III. von Oranien haben Holland vor dem Untergange gerettet, aber zum Siegen fehlte immer die militärische Macht, die der Krämergeist der regierenden Kreise und die politische Zersplitterung des Volkes den großen Führern nur zu oft versagte. Die Holländer kannten eben nur den Begriff der „Seegeltung“. In England wußte man besser, was „Seemacht“ bedeutete und verlangte. Indem das eine Volk die Seemacht, die Grundlage aller Größe eines Seestaates, im satten Genusse des Reichtums schmählich vernachlässigte, das andere, das englische, sie zielbewußt stärkte, indem das eine am liebsten seine Zuflucht zu Verhandlungen nahm, die ohne Waffen nach dem treffenden Worte Friedrichs des Großen nichts weiter sind als „Noten ohne Instrumente“, das andere aber in opferfreudigem Wagemute die Entscheidung durch den Kampf suchte, statt sie zu meiden, mußte das holländische Volk von seiner politischen und wirtschaftlichen Höhe herabsinken, während das andere, zu weltpolitischer Größe emporsteigend, sich anschickte zum neuen Kampfe mit der stärksten Militärmacht jener Zeit, mit Frankreich.

Ehe aber zur Schilderung dieses Kampfes übergegangen werden kann, ist es noch erforderlich, wenigstens in flüchtigen Umrissen die Vorgänge in der Ostsee<sup>1</sup>, dieser damals wichtigsten Welthandelsstraße, zu erwähnen, weil sie eng mit den Kriegen im Westen Europas zusammenhängen. Um dem Großen Kurfürsten von Brandenburg, der mit Holland seit 1674 in der Reihe der Gegner Frankreichs stand, Schwierigkeiten in der Ostsee, also in seinem Rücken zu bereiten, hatte Ludwig XIV. mit Schweden ein Bündnis und Subsidienvertrag gegen ihn geschlossen. Mit Kurbrandenburg stand aber Dänemark schon längere Zeit in einem vertraglichen Verhältnis

<sup>1</sup> Ueber die Seekriege in der Ostsee im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert vgl. Vizeadmiral a. D. Kirchhoff: „Seemacht in der Ostsee.“ Kiel 1907.

gegenseitiger Unterstützung. Aus dieser politischen Lage in der Ostsee entwickelte sich der sogenannte Schonensche Krieg von 1674—1679 zwischen Schweden auf der einen, Dänemark, Holland und Brandenburg auf der anderen Seite, ein kombinierter Land- und Seekrieg reinsten Prägung, in dem beide Waffen, Heer und Flotte, sich auf beiden Seiten gegenseitig in sehr bemerkenswerter Weise unterstützt und beeinflusst haben. Es soll hier nur der Seekrieg kurz gestreift werden, der sich in der Hauptsache im Sund und in der westlichen Ostsee abspielte. Die dänische Flotte war 1674 mit neunzehn kleinen Linienschiffen der schwedischen zahlenmäßig unterlegen, diese aber war schlechter verwaltet und von den Mitgliedern der herrschenden Adelpartei noch schlechter geführt. Erst im zweiten Kriegsjahre trafen sich am 4. Juni 1676<sup>1</sup> die verbündeten Flotten unter dem tüchtigen dänischen Führer Niels Juel, dem größten dänischen Seehelden, mit der schwedischen Flotte unter Creutz in einem unentschiedenen Gefecht bei Jasmund; eine Woche später schlug Cornelis Tromp der Jüngere, der kriegserprobte Führer aus dem dritten holländischen Kriege, mit einem holländisch-dänischen Geschwader die Schweden bei Oeland, wobei das größte, aber wenig seefähige Linienschiff der damaligen Zeit, das schwedische Flaggschiff „Stora Kronan“ von 126 Geschützen, durch einen Windstoß kenterte, als es gerade in der Wendung begriffen war. Nach errungener Seeherrschaft konnte der Landkrieg von seiten der Dänen in Südschweden in der Provinz Schonen angesetzt werden. Während dieser in Schonen und in Pommern unentschieden hin und her wogte, rief Juel am 11. Juni 1677 ein in den Großen Belt eingedrungenes schwedisches Geschwader vor Warnemünde auf und errang am 11. Juli desselben Jahres noch vor Ankunft der holländischen Hilfsflotte über die Schweden unter Graf Horn vor der Kjöge-Bucht seinen größten Seesieg durch ein kühnes und glänzendes Durchbruchmanöver seiner in Lee befindlichen Flotte durch die schlecht geordnete schwedische Linie von 25 Schiffen. Diese wurde hierdurch in zwei Teile gespalten und schließlich völlig zersprengt<sup>2</sup>. Die in dieser denkwürdigen Schlacht errungene Seeherrschaft in der Ost-

<sup>1</sup> Die Daten sind nach dem verbesserten Kalender eingesetzt.

<sup>2</sup> Mahan („Influence“, S. 159) schiebt diesen Sieg merkwürdigerweise den Holländern zu, die gar nicht dabei waren. Sein Urteil ist daher falsch.



see verhinderte die drohende Vernichtung des schlechtgeführten dänischen Landheeres, dessen Operationen völlig auf der beherrschten See beruhten. Der Krieg zog sich noch fast zwei Jahre, besonders als Landkrieg in Pommern und Ostpreußen, hin; nach dem Frieden von Nijmegen, der den großen Koalitionskrieg beendete, wurde auch den Ostseemächten von Frankreich der Frieden diktiert (St. Germain 1679). Es blieb alles ungefähr beim alten, Schweden aber hatte sich nutzlos und ohne eigentlichen Kriegsgrund für den französischen König geopfert, es hatte seine Flotte und seinen Seehandel eingebüßt und schwere Verluste an Menschen und Gütern erlitten.

Der Schonensche Krieg brachte auch das erste Auftreten Kurbrandenburgs auf dem Meere, das freilich völlig an die weitblickende Persönlichkeit des Großen Kurfürsten (regierte von 1640 bis 1688) gebunden war und daher Episode blieb. Trotzdem dieses Auftreten weder in geschichtlicher noch in militärischer Hinsicht eine besondere Bedeutung gehabt hat, sei es doch hier erwähnt als der erste Schritt Brandenburg-Preußens auf das Meer hinaus<sup>1</sup>. Kurfürst Friedrich Wilhelm war der erste Hohenzoller, der klar den Wert einer Seemacht für sein noch kleines und geographisch zersplittertes Reich erkannt hatte, nicht minder auch den wirtschaftlichen Wert des Seehandels. Sein denkwürdiger Spruch: „Schifffahrt und Handel sind die fürnehmsten Säulen eines Staates“, zeigt deutlich sein Verständnis für diese Dinge. Auch war ihm klar, daß Seehandel ohne militärischen Schutz in der Luft hängt. Er mietete daher durch die Vermittlung eines Holländers Raule je nach Bedarf und für Zeit eine geringe Anzahl kleiner Fregatten und Jachten mit holländischer Besatzung (damals konnte man ältere ausrangierte Kriegsschiffe von den Großseemächten auf dem freien Markte kaufen). Es hat ihm aber große Mühe bereitet, von den hochmütigen Ostseemächten und besonders von England die Anerkennung seiner Flagge zu erreichen. Jeder Neuling auf dem Meere wurde von jeher von den älteren Seemächten als Pirat angesehen! Im Schonenschen

<sup>1</sup> Näheres hierüber in dem knappen und sehr übersichtlich geordneten Buch von Vizeadmiral Dr. h. c. v. Mantey, „Deutsche Marinegeschichte“, Berlin 1926, S. 10 ff.

Kriege hatte der Große Kurfürst zuerst Gelegenheit, seine kleine Flotte gegen Schweden einzusetzen, besonders bei der Eroberung Rügens 1678. Nach dem Diktatfrieden von St. Germain, der ihn aller seiner glorreichen Eroberungen im Osten wieder beraubte, richtete er seine Blicke nach dem Westen. Er hatte von Spanien eine Subsidienschuld einzutreiben und schickte hierzu ein kleines, aus Kriegsschiffen und bewaffneten Handelsschiffen zusammengesetztes Kreuzergeschwader gegen den spanischen Handel aus, das 1680 im Kanal und 1682 vor St. Vincent nicht unrühmliche Gefechte mit spanischen Linienschiffen bestand. Im nächsten Jahre erfolgte die erste deutsche Kolonialgründung in Groß-Friedrichsburg an der Guineaküste, besonders zur Teilnahme am gewinnbringenden Sklavenhandel bestimmt; englischem Einspruch und holländischem Handelsneide mußte diese aussichtsreiche Unternehmung nach einigen Jahren sang- und klanglos erliegen. Als Emden 1683 an Brandenburg fiel, war endlich ein Stützpunkt in günstiger Lage am freien Meere gewonnen. Sogleich ging der Große Kurfürst von der Miete von Kriegsschiffen zum Erwerb über. Emden wurde Marinestation, und als der Begründer von Preußens Größe 1688 starb, waren fünfunddreißig kleine Kriegsschiffe (Fregatten und Jachten) vorhanden. Nach seinem Tode verfiel seine Schöpfung schnell und gründlich. Selbst Friedrich der Große, dieser umfassende Geist, hatte kein tieferes Verständnis für die Notwendigkeit einer Seemacht für Preußen, obwohl gerade er den Seehandel seiner Untertanen nach Kräften zu entwickeln und wenigstens in diplomatischen Verhandlungen zu schützen suchte. Dank der Macht seiner Persönlichkeit konnte er dies wenigstens in gewissem Maße durchführen. Nach ihm aber sanken Preußens Seeinteressen auf einen Tiefstand herab — die preußische Flagge lebte ebenso wie diejenigen der einst so gefürchteten Hansestädte von der Gnade der Großseemächte —, bis endlich wieder in Bismarck ein großer Staatsmann dem deutschen Volke geschenkt ward, der es zur Macht erhob und ihm damit erst die Möglichkeit einer Seemacht gab.

## Sechstes Kapitel

Der Kampf um die Seeherrschaft  
zwischen England und Frankreich1. Die Begründung der französischen Seegewalt  
durch Colbert<sup>1</sup>

Die ersten Schritte auf das Meer hinaus hat in Frankreich Kardinal Richelieu (Minister 1624—1642), neben Napoleon der größte Staatsmann Frankreichs, unternommen. Er hat nicht nur das französische Kolonialreich in Nordamerika und Westindien begründet und den französischen Levantehandel im Mittelmeer belebt, sondern auch in richtiger Erkenntnis der Schutzbedürftigkeit aller Seegeltung die französische Seemacht durch Errichtung einer Flotte und der dazu gehörigen Werften und Arsenale ins Leben gerufen. Als er starb, waren 60 gut ausgerüstete Linienschiffe frontbereit. Aber das in seinem Testament enthaltene schon oben (Seite 28) erwähnte Urteil über seine Landsleute, „Les voyages de longue haleine sont peu propres à leur naturel“, sollte sich nur zu bald bestätigen. So bevorzugt Frankreichs Lage zum Meere für die Entwicklung der Seegewalt auch ist, der Charakter des Volkes versagte sich nur zu oft dieser Aufgabe, die vor allem einen „langen Atem“ verlangt. Nach Richelieus Tode ging die junge französische Seemacht in den inneren Wirren schnell zugrunde, und als Ludwig XIV. (regierte 1661—1715) die Zügel der Regierung ergriff, waren nur noch 30 alte und schlecht bemannte Linienschiffe vorhanden. Derjenige, der

<sup>1</sup> Ich beziehe mich hier und im folgenden auf meine Aufsatzfolge in der *Marine-Rundschau* 1922, Heft 6—9; „Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte.“ Ueber Colberts umfassendes Lebenswerk vgl. insbesondere Kap. III dieses Essays. Die Geschichte der französischen Marine ist dargestellt von Du Sein, „Histoire de la Marine de tous les peuples“, 2 Bde. (1879), ferner von Sue, „Histoire de la Marine française“, 5 Bde. (1835); beide Werke nicht immer zuverlässig.



zu Beginn der Regierung des „Roi Soleil“ die französische Seemacht auf die Höhe weltgeschichtlicher Bedeutung brachte, war sein größter Minister Colbert (1619—1683), der Begründer des „Merkantilismus“, der in einem Leben voll unermüdlicher Arbeit nicht nur das französische Wirtschaftsleben, Schifffahrt, Handel, Gewerbe und Verkehrswege rastlos förderte, sondern den weitausschauenden Plan verfolgte, Frankreich zur Weltmacht zu erheben, der Welt den Stempel französischen Geistes aufzudrücken. Er erkannte klar, daß dazu vor allem Kolonialmacht und Flottenmacht erforderlich waren. Beide hat er zielbewußt gefördert, letztere aus völliger Verwahrlosung emporgehoben. Werften und Arsenalen wurden wieder in stand gesetzt, Kriegshäfen und Schulen errichtet, die noch heute bestehende „inscription maritime“, die allgemeine Wehrpflicht der Seeleute, eingeführt, zahlreiche Kriegsschiffe gebaut und zugleich für die Heranziehung eines vollwertigen Seeoffizierkorps aus dem ritterlichen Adel der Nation sowie für eine gute seemännische Ausbildung der Schiffsbesatzungen Sorge getragen. Bei seinem Tode waren 96 Linienschiffe und 42 Fregatten kriegsbereit, und die französische Flotte stand weder der englischen, noch der holländischen in irgendeiner Hinsicht nach, eine Schöpfung von wahrhaft historischer Größe. Sein Name erhebt sich, wie Ranke sagt, „in stolzer Einsamkeit aus der Nacht der Geschichte“ („Franz. Geschichte“ III, 494).

Ein gütiges Geschick hat den Begründer der französischen Seegewalt davor bewahrt, den Zusammenbruch seines Lebenswerkes noch mit ansehen zu müssen. Als er starb, stand Ludwig XIV. auf der Höhe seiner Macht. Dieser aber hat niemals das gewaltige Kriegsinstrument der Seemacht recht verstanden, das ein genialer Minister ihm geschmiedet hatte. „Indem die Politik Ludwigs nur den Rhein sah, vergaß sie das Meer, das Frankreich von drei Seiten umspült. Sie hat Frankreich um eine leitende Stelle in der Welt gebracht, denn eine solche war nur auf dem Meere, nicht in karolingischen Träumen zu erwerben“ (D. Schäfer, „Weltgeschichte der Neuzeit“ I, 321). Es darf aber nicht vergessen werden, daß diese auf festländische Vorherrschaft gerichtete Politik durchaus der für äußeren Ruhm und Glanz begeisterten Sinnesart des französischen Volkes entsprach und noch heute entspricht! Im Osten hatte Frank-



Hilarion de Tourville (1637—1701)  
Der Flottenchef König Ludwigs XIV. von Frankreich im Pfälzischen  
Erbfolgekriege 1689—97.





Der Endkampf in der Schlacht bei La Hougue am 2. Juni 1692

Englische und holländische Bootsabteilungen stecken die auf Strand gesetzten französischen Linienschiffe in Brand.

Im Hintergrund die Küste der Halbinsel Cotantin



reich nach Friedrichs des Großen feiner Bemerkung von jeher „nur seine Mäßigkeit und Gerechtigkeit als Grenzen“ — also gar keine!

Sehr bald schon nach Colberts Tode sollte sich zeigen, wie falsch Ludwig XIV. eigene und fremde Seemacht einschätzte. Als Wilhelm III. von Oranien, der Statthalter Hollands, ein kleines Geschwader zusammenzog, um in England zu landen und Jakob II. (regierte 1685—1688) die Krone zu entreißen, verhinderte Ludwig dies nicht mit Gewalt, obwohl er die Macht vollauf in der Hand hatte, seinen katholischen Freund und Subsidienempfänger auf dem englischen Throne gegen dessen protestantischen Schwiegersohn Wilhelm zu schützen — ein ungeheurer politischer Fehler! Wie so sehr ist doch diese ganze Zeit von 1672 bis zum Beginne des Spanischen Erbfolgekrieges 1702 von dem Geiste des Gegenspielers gegen die bourbonische Großmacht, von der Politik des großen Oraniers erfüllt!<sup>1</sup> Wie in Philipp II. und Elisabeth spiegelten sich auch in Ludwig XIV. und dem Oranier die großen politischen Gegensätze der Zeit. Nicht für niederländische oder englische Belange allein kämpfte Wilhelm III. den schweren Kampf gegen den zu Lande allmächtigen französischen Selbstherrscher. Indem er den Begriff des „Europäischen Gleichgewichts“ gegenüber den Machtansprüchen Ludwigs aufrichtete und durchsetzte, hat vor allem er Frankreich die Schranke gesetzt, ohne welche an ein Leben der Völker Europas in freier Selbstbestimmung nicht zu denken war. Mittel, Werkzeug und Waffe hierzu war die Seemacht der unter Wilhelms Führung vereinigten germanischen Seevölker. Dieses Dogma der „balance of power“ wird für England von nun an das Mittel, sich immer von neuem — nicht friedensfördernd, sondern kriegstreibend — in die politische Entwicklung der europäischen Staaten, zu denen England nicht gehört, stets nur im eigenen Interesse einzumischen, wie die gewissenlose Einkreisungspolitik von Seiten Englands gegen das Deutsche Reich im Weltkriege und im deutsch-englischen Kriege von 1939 klar gezeigt hat<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Vgl. die hervorragende Darstellung der Politik Wilhelms III. von Oranien bei Wolfg. Windelband: „Die auswärtige Politik der Großmächte 1494 bis 1919.“ Stuttgart 1922. S. 160 ff.

<sup>2</sup> Vgl. das ausgezeichnete Werk von Otto Scheel „Aufstieg und Niedergang der englischen See- und Weltmacht“ 1940, bes. Seite 17 und 97.

Als Hollands Statthalter im November 1688 an der englischen Küste landete und in schnellem Siegeslaufe Jakob II. zur Flucht über den Kanal zwang, hatte der „Kampf zwischen Hai und Tiger“, wie man ihn sehr bezeichnend genannt hat, begonnen, der die nächsten einundeinhalb Jahrhunderte europäischer Geschichte beherrschen sollte.

## 2. Größe und Fall der französischen Seemacht im Pfälzischen Erbfolgekriege 1689-97

Der Pfälzische Erbfolgekrieg (auch Orleanischer Krieg genannt) war die erste gewaltige Kraftprobe, die das Frankreich Ludwigs XIV. allein gegen das vereinte festländische Europa und gegen beide Seemächte zu bestehen hatte. Durch die Teilnahme der Seemächte am Kriege wurde dieser ganz von selbst zum Seekriege. In seinen ersten Jahren umfaßt er die Glanzzeit und den Höhepunkt der französischen Kriegsmarine, die mit den besten Aussichten in den Kampf eintrat. Schiffsbestand, Ausbildung und Bemannung der Flotte waren auch nach Colberts Tode noch auf voller Höhe. 1688 waren volle 77 Linienschiffe von über 50 Kanonen frontbereit, darunter der „Soleil Royal“ das größte damals schwimmende Linienschiff von 110 Kanonen. Dazu zahlreiche Fregatten und flachgehende Mörserschiffe, die von den geschickten französischen Schiffbauern eingeführt worden waren. Die oft wiederholte Behauptung aber, die französische Flotte sei damals der vereinigten englisch-holländischen an Schiffszahl überlegen gewesen, ist nicht richtig, denn England allein besaß zu Beginn des Krieges 99 Linienschiffe, Holland etwa 50. Die holländische Marine war besonders auf Betreiben Wilhelms von Oranien gut in Ordnung. Der Statthalter bevorzugte nicht etwa, wie vielfach zu lesen ist, das Heer auf Kosten der Flotte, sondern förderte beide Teile der Wehrmacht gleichmäßig, in der richtigen Erkenntnis, daß Hollands höchst gefährdete politische und geographische Lage dies unbedingt verlangte. Die Führer besaßen wertvolle Kriegserfahrungen aus dem letzten Kriege, die Bemannung stand noch von der Ruyterschen Zeit her durchaus auf der Höhe. Freilich waren die holländischen Linienschiffe, wie von jeher,

kleiner und flacher gehend als die französischen und englischen. Man hielt sich darin an das alte Schema. In der englischen Marine war jedoch unter Karl II. aus Geldmangel ein böser Schlendrian eingerissen, zu dessen Abstellung die kurze Regierungszeit Jakobs II., der selbst ein Seemann war, nicht genügt hatte. Die Schiffe waren schlecht instand, viele kaum seefähig, die Ausrüstung mit Munition und Tauwerk und die Verpflegung der Mannschaft waren unzureichend. Es kam hinzu, daß die politisch-religiösen Streitigkeiten, die ganz England damals erregten, auch auf die Flotte übergriffen. Dringt die Politik erst in die Wehrmacht ein, so wird die Staatsgewalt ins Verderben gerissen. Jakob II. mußte diese Wahrheit bald spüren. Sonst wäre die Ueberfahrt Wilhelms von Oranien und dessen Landung an der englischen Küste niemals gelungen.

Wie war nun die strategische Lage zu Beginn des Krieges? Ludwig XIV. mußte mit beiden Seemächten als Gegner rechnen, nachdem Wilhelm von Oranien König von England geworden war. Seine Flotte war versammelt und kriegsbereit unter dem größten Seehelden der französischen Geschichte, dem Grafen von Tourville<sup>1</sup>. Die englische Flotte war noch vollkommen unfertig. Von der holländischen stand nur ein Teil im Dienst. Im Winter 1688/89 und im folgenden Frühjahr beherrschte die französische Flotte widerstandslos den Kanal, ohne diese Seeherrschaft jedoch zu einer Landung in England auszunutzen. Dagegen wurde im katholischen Irland, wo die Bevölkerung völlig „jakobitisch“ gesinnt war, ein Heer gelandet, an dessen Spitze sich der entthronte König Jakob II. selbst setzte, um von dort aus sein Reich wieder zu erobern. Die Irische See und der Georgskanal wurden damit die strategischen Brennpunkte des Krieges. Irland sollte das Sprungbrett für die Wiedereroberung Englands sein. Damit wäre Frankreichs Seeflanke entlastet worden, und Ludwig hätte den sicheren Sieg in Händen ge-

<sup>1</sup> Hilarion de Tourville, geboren 1642, in seiner Jugend Malteseritter, dann Seemann; trat später in die Marine ein, wurde schnell befördert, nahm am dritten englisch-holländischen Kriege mit Auszeichnung teil. Flottenchef im Pfälzischen Erbfolgekriege, 1693 zum Marschall ernannt. Tapfer bis zur Tollkühnheit. Bedeutender als Taktiker denn als Stratege. Starb 1701. Seine „Mémoires“, 3 Bde., in Amsterdam 1758 erschienen, bilden einen lehrreichen Beitrag zur Zeitgeschichte. Ein Zeitgenosse hat ihn treffend gekennzeichnet als „brave de coeur, mais poltron de tête“.



habt, denn an allen Landfronten, in Flandern und am Rhein, in Savoyen und in Katalonien standen seine vorzüglich geführten und ausgerüsteten Heere im siegreichen Kampfe gegen die Truppen der großen Koalition. Um so mehr hätte er auf die dauernde Seeherrschaft in der Irischen See dringen müssen. Aber nicht einen Tag hat die französische Flotte diesen wichtigsten Meeresteil abzusperren vermocht. Dauernd konnten Verstärkungen und Vorräte nach Nordirland herübergebracht werden. Es genügte ein kleines Geschwader von wenigen Schiffen unter dem tatkräftigen Kommodore R o o k e, der sich hier zuerst einen Namen machte, um diese Transporte zu decken. Die französische Seestrategie hat an dieser wichtigsten Stelle so völlig versagt, daß im Sommer 1690 Wilhelm III. selbst an der Spitze eines größeren Heeres übersetzen und Jakob II. am Boyne so entscheidend schlagen konnte, daß seine Rolle ausgespielt war.

Wenden wir uns nun zu dem Verlaufe des eigentlichen Seekrieges, so steht derselbe in den beiden ersten Kriegsjahren durchaus unter dem Zeichen der Ueberlegenheit der französischen Flotte über die Verbündeten. Zwar erschien im Mai 1689 Admiral Herbert, der Wilhelm III. nach England geleitet hatte, mit einem Dutzend Linienschiffen an der Südwestküste Irlands vor der Bantry Bay, wo gerade ein französisches Hilfskorps ausgeschifft wurde. Er wurde dort am 11. Mai von dem wenig überlegenen Chateau-Renault nach scharfem Gefechte zurückgewiesen und segelte nach England zurück. Erst im Juni 1689 sammelte sich die verbündete Hochseeflotte. Statt 80, wie geplant, zählte sie nur 60 Linienschiffe, die Holländer hatten davon vertragsmäßig drei Achtel zu stellen und den Oberbefehl dem englischen Admiral zu überlassen, ein äußeres Zeichen der britischen Vorherrschaft auf dem Meere. Auf französischer Seite übernahm Tourville erst im August den Oberbefehl über die Hochseeflotte (70 Linienschiffe), aber von beiden Parteien geschah auf See in diesem für Irlands Schicksal entscheidenden Jahre nichts. Im Winter wurden beide Flotten, wie üblich, aufgelegt bis auf die zum Geleitdienst notwendigen Schiffe, um auch im nächsten Jahre erst sehr spät auf See zu erscheinen. In England hatte man trotz den Bitten Herberts unbegreiflicherweise nur lau gerüstet, in Holland desgleichen, so hegte dieser den Plan, sich einem Angriffe Tourvilles, den

man erwartete, zu entziehen und als „fleet in being“ den Feind an jeder größeren Landungsunternehmung zu hindern, also eine Art strategischer Defensive unter Kampfabgabe, aber mit der Möglichkeit, jeden Augenblick eingreifen zu können. Wort und Begriff sind damals von Herbert geprägt und seitdem in das Wörterverzeichnis der Seekriegsgeschichte aufgenommen worden. Sein Plan war strategisch unbedingt richtig, bei dem ihm wohlbekannten schlechten Zustände und der zahlenmäßigen Unterlegenheit der eigenen Flotte sowie bei dem bisherigen Verhalten der Franzosen in strategischer Hinsicht. In London aber dachte man anders. Von der Königin, die ihren in Irland kämpfenden Gemahl staatsrechtlich vertrat, empfing er am 9. Juli 1690 den bündigen Befehl, zu kämpfen. Als er ihn erhielt, war er zufällig in Sicht der französischen Flotte bei Beachy Head östlich der Insel Wight. Statt sich zurück- und die Franzosen hinter sich herzuziehen, wie er erst beabsichtigt hatte, griff er am 10. Juli an. Er hatte 54 Linienschiffe zur Stelle, darunter 21 holländische. Tourville stand in Lee mit 69. Aber nur die holländische Vorhut unter dem tapferen Evertsen ging von der Windseite her dicht an den Feind heran. Dadurch entstand eine breite Lücke zwischen Vorhut und Mitte der Verbündeten, die Tourville geschickt benutzte, um die holländische Linie zu doublieren. Das Ergebnis war die fast völlige Vernichtung des holländischen Geschwaders und im ganzen eine schwere Niederlage der verbündeten Flotte, die fluchtartig den Kampfplatz verließ. Tourville ließ sie aber entweichen, kein Schiff wäre sonst entkommen. Auch im Seekriege verleiht erst rücksichtslose Verfolgung den vollen Sieg. Trotzdem sind die durchgeschlagenen Seeschlachten ebenso selten wie im Landkriege. Der ausgezeichnete Taktiker Tourville konnte wohl kämpfen und siegen, aber in der strategischen Auswirkung des Sieges versagte er. Statt die arg mitgenommene verbündete Flotte in ihren Zufluchtshäfen, in der Themse und in Texel, zu blockieren, segelte er Ende Juli nach der Heimat zurück. Von einer Seeherrschaft des Siegers im Kanal oder in der Irischen See war keine Rede mehr. Sogar ein großer Geleitzug aus dem Mittelmeer konnte von den Verbündeten unbehelligt eingebracht werden. Es war, als ob die Lehren, die Blake und Ruyters geniale Strategie ihren Zeitgenossen erteilt hatten, schon längst vergessen wären.

Für das nächste Kriegsjahr, 1691, rüsteten beide Parteien mit Macht, Frankreich, um seine Stellung aufrechtzuerhalten, die Verbündeten, um ihre Niederlage vom vorigen Jahre wieder wettzumachen. Nicht weniger als 100 Linienschiffe stellten letztere in Dienst. Da starb im entscheidenden Augenblicke der tatkräftige Minister Seignelay, ein Sohn Colberts, der immer den Kampf um die Seeherrschaft als die erste Aufgabe einer Flotte betrachtet hatte; sein Nachfolger wurde Pontchartrin, ein älterer Hofmann, der vom Seewesen nichts verstand. Nur so ist es zu erklären, daß Tourville für den Sommer 1691 den Befehl erhielt, nicht zu schlagen, sich vielmehr mit dem Schutze der Küsten und dem Handelskriege zu begnügen. So wenig diese Aufgabe dem tapferen Admiral lag, so glänzend hat er sie gelöst. Er ließ den Schutz der Küsten, der ihn nur zur Verzettelung seiner Kräfte gezwungen hätte, ganz außer acht und beschränkte sich strategisch auf den Handelskrieg. Besonders war ihm aufgegeben, einen wertvollen Smyrna-Konvoi abzufangen, der im Juli vor dem Kanal erscheinen sollte. Zu diesem Zwecke begann er Ende Juni seine in Frankreich vielgerühmte „campagne au large“, die Flottenkreuzfahrt von den Scilly-Inseln weit in den Atlantik hinaus, die sich bis in den August ausdehnte, und die in der englischen seekriegsgeschichtlichen Literatur meist als ein Fehlschlag dargestellt wird, weil es Tourville nicht gelang, den großen Smyrna-transport abzufangen. Dabei wird aber verkannt, daß Tourville die verbündete Hochseeflotte unter Russell während der ganzen Zeit hinter sich hergezogen und den englischen Flottenchef durch höchst geschickte Manöver und einen vorzüglich arbeitenden Aufklärungsdienst andauernd über seine Stellung in See getäuscht hat. Er wich dadurch befehlsgemäß einer Schlacht aus, fesselte aber gleichzeitig die verbündete Hauptmacht und schützte damit tatsächlich nicht nur die französische Küste vor Angriffen, sondern machte auch noch den Kanal, also das wichtigste Seegebiet im Norden, frei für Truppentransporte nach Irland und vor allem für den Kaperkrieg. Dieser konnte nun mit verdoppeltem Eifer und Erfolge von Dünkirchen und St. Malo aus gegen den englisch-holländischen Seehandel geführt werden, weil die Seeherrschaft im Kanal wie auch in der Nordsee den Verbündeten entglitten war. So hat Tourville es fertig gebracht, die überlegene verbündete Flotte lahmzulegen und sie ohne



Schlacht nicht nur an der Ausübung der Seeherrschaft zu hindern, sondern darüber hinaus die See für die eigenen Zwecke zu benutzen. Sein Verfahren konnte freilich nur gelingen, weil die verbündete Flotte, statt seine Abwesenheit im Kanal dort für ihre Zwecke strategisch auszunutzen und ihn dadurch zur Rückkehr zu zwingen, dem französischen Flottenchef seine Aufgabe wesentlich erleichterte, indem sie ihm in die unendliche Weite des Ozeans folgte, ohne ihn je zu erreichen. Als Tourville nach Brest zurückkehrte, um seine Schiffe auszubessern, gingen Ende August auch die Verbündeten, die noch viel mehr durch Sturm und Unwetter gelitten hatten, in die Heimathäfen zurück und bezogen sogleich das Winterlager.

Das Jahr 1692 sollte die Entscheidung zur See bringen. Nach dem Fehlschlage der irischen Unternehmung wollte Ludwig XIV. dem entthronten englischen Könige noch einmal eine Gelegenheit bieten, seine Krone zurückzugewinnen und dadurch zugleich dem ganzen Kriege eine günstige Wendung zu geben. Er baute auf Grund des Sieges von Beachy Head auf die taktische Ueberlegenheit seiner Flotte, auf die Unlust der Engländer, zu fechten, sogar auf die verräterische Gesinnung mancher Führer, die heimlich zu Jakob als dem rechtmäßigen Könige hielten. In dieser Hinsicht sollte er sich freilich bitter täuschen. Im Frühjahr 1692 wurde in der Nähe der Reede von La Hougue an der Ostküste der Halbinsel Cotentin (nicht La Hogue, wie es in den meisten Werken heißt) und in Cherbourg eine starke Landungsarmee unter persönlicher Führung König Jakobs, sowie eine Transportflotte bereitgestellt, die, von der Hochseeflotte gedeckt, in Südengland landen sollte. Am 25. April 1692, so hatte es Ludwig bestimmt befohlen, sollte Tourville mit 70 Linienschiffen Brest verlassen, „die Einschiffung des Heeres und die Landung bewirken; träfe er auf dem Wege nach dem Einschiffungsplatze den Feind, so sei dieser unverzüglich anzugreifen und zu schlagen, ganz gleichgültig, wie stark er sei“. Aber die aus dem Mittelmeere erwarteten Geschwader trafen bei der Mißwirtschaft in den französischen Werften, die unter Pontchartrins Leitung immer schlimmer wurde, nicht rechtzeitig ein; so ging Tourville mit nur 45 Linienschiffen verspätet in See und traf unterwegs bei Kap Barfleur die verbündete Flotte unter Russell, die 88 Linienschiffe zählte (29. Mai 1692). Er

stand bei leichtem südwestlichen Winde zu Luvard und hätte dem ungleichen Kampfe noch ausweichen können, aber der strenge Befehl seines Königs band seine bessere Einsicht, und tollkühn griff er an. Trotz ihrer doppelten Uebermacht richteten die Verbündeten nichts aus. Die Franzosen fochten mit hervorragendem Geschick und verhinderten jedes Umfassen ihrer kurzen Linie. Die Schlacht bei Barfleur war das Meisterstück Tourvillescher Taktik. Als es abends ganz flau und nebelig wurde, ankerten beide Flotten auf dem Gefechtsfelde und trieben unter heftigen Einzelkämpfen Schiff gegen Schiff durcheinander. Im Nebel kam die französische Flotte auseinander, so daß am nächsten Tage Tourville nur noch 35 Schiffe um sich hatte. Nun blieb ihm nichts anderes übrig als der Rückzug, den er um Kap La Hague herum durch das schwierige Fahrwasser innerhalb der normannischen Inseln nach Brest bewerkstelligen wollte. Nur einem Teile seiner Schiffe gelang die gefährliche Durchfahrt. Mit 15 Schiffen mußte Tourville Zuflucht auf den offenen Reeden von Cherbourg und La Hougue suchen. Dort wurden diese Schiffe am 1. und 2. Juni durch englische Brander und einen nächtlichen Bootsangriff Admiral Rookes unter den Augen König Jakobs und der Landungsarmee vernichtet. Die beiden einzigen größeren Seeschlachten dieses Krieges: Beachy Head und Barfleur, sind Musterbeispiele für die verderbliche Folge einer Leitung des Seekrieges vom grünen Tische aus. Bei Beachy Head nahm Herbert gegen seine bessere Ueberzeugung die Schlacht an und setzte damit für England alles aufs Spiel, nicht anders Tourville bei Barfleur, nur war der Einsatz geringer, weil für Ludwig XIV. das Meer doch nur ein Nebenkriegsschauplatz war. Die Leitung des Seekrieges gehört auf die Kommandobrücke des Flaggschiffes und nicht in einen „Hofkriegsrat“!

Die schwere Niederlage der französischen Flotte bei La Hougue bildet den Wendepunkt des Seekrieges, zugleich den Beginn des Verfalles der französischen Marine, der stolzen Schöpfung Colberts. Nicht etwa in dem Sinne, den man häufig vertreten findet, daß nun die französische Flotte nicht mehr in der Lage gewesen wäre, in See zu gehen und den Verbündeten das Meer ganz hätte überlassen müssen. Die bei La Hougue verlorenen 15 Linienschiffe waren

leicht zu ersetzen und sind auch ersetzt worden, was aber dort tödlich getroffen wurde, war der französische Offensivgeist zur See, der Wille zum Siege. Bei dem seit dieser Niederlage noch weiter abnehmenden Interesse des Königs für die Flotte, bei der Knappheit an Mitteln, die infolgedessen für diese Waffe seitdem zur Verfügung gestellt wurden, sowie bei der jede tatkräftige Kriegführung lähmenden Wesensart von Pontchartrin, der sogar den Plan erwog, die Flotte gänzlich aufzulösen (!), kam sehr bald die Neigung auf, die Schiffe zu schonen und die Schlacht lieber zu meiden. Selbst im Gefecht wurde das Heil im geschickten Manöver gesucht, statt im Herangehen an den Feind zur Entscheidung; man wollte mit einem Worte strategisch wie taktisch lieber vorsichtig wägen, statt kühn zu wagen. Dieser verderblichen Richtung ist die französische Marine bis zur Gegenwart treu geblieben, sie ist die tiefere Ursache des Niederganges der französischen Seemacht und Weltgeltung. Auch im Weltkriege ist es nicht anders gewesen. Zwar wurden im Pfälzischen Kriege noch Jahr für Jahr starke Flotten bereitgestellt, manchmal bis zu 60 Linienschiffen, aber die Aufgaben, die ihnen gestellt wurden, waren der Kreuzerkrieg, die Jagd auf Geleitzüge oder Unternehmungen auf Nebengebieten. Andererseits zwang das Vorhandensein einer französischen Hochseeflotte, auch wenn sie sich nicht zum Kampfe stellte, die Verbündeten, ihre Seestreitkräfte zusammenzuhalten und auf Handelsschutz im großen zu verzichten.

Drei Aufgaben waren der verbündeten Flotte nach dem Siege gestellt: 1. die Raubnester des Kaperkrieges an der Kanalküste zu nehmen und dadurch französische Truppen vom Landkriege abzuziehen, 2. den eigenen Handel zu schützen, 3. Spanien mit der Flotte gegen Frankreich zu unterstützen. Da die erste Aufgabe nicht gelöst wurde, versagten die Verbündeten auch in der zweiten. Zur Unterstützung von Spanien erschien damals nach langer Abwesenheit wieder ein englisches Geschwader im Mittelmeer, und zwar auf unmittelbares Betreiben König Wilhelms III. und gegen den heftigen Widerspruch seiner Admirale, die das stürmische Wetter der Biscaya fürchteten. Hauptsächlich um Katalonien drehte sich der Kampf der Land- und Seestreitkräfte. 1694 wurde Tourville in Toulon den ganzen Winter hindurch blockiert und damit zugleich der



wichtige Mittelmeerhandel der Verbündeten geschützt. Ihrem atlantischen und Nordseehandel ging es dafür um so schlechter. Es war dieser Krieg überhaupt die Blütezeit des Kaperkrieges unter tollkühnen Draufgängern wie Jean Bart, Duguay-Trouin und Forbin. Im allgemeinen kann Handelskrieg nur geführt werden, wenn in dem betreffenden Meeresgebiet die Seeherrschaft einigermaßen gesichert ist. Hier trat der Fall ein, daß von einer französischen Seeherrschaft im Kanal seit 1692 nicht mehr die Rede sein konnte; indem aber die französische Hochseeflotte im Mittelmeere die verbündeten Seestreitkräfte zwang, sich dort zu versammeln, blieben die nordischen Gewässer ungeschützt. Es fand mithin eine Wechselwirkung zwischen beiden Kriegsschauplätzen statt. Als in den letzten Kriegsjahren den Franzosen das Geld mangelte, um große Flotten in Dienst zu stellen, beurlaubten sie für den Kaperkrieg Offiziere und Mannschaften, die das ungebundene und einträgliches Freibeuterleben unter Führern wie Jean Bart und anderen natürlich dem eintönigen Flottendienste bei weitem vorzogen. Wie im letzten Kriege, gingen die „Helden des freien Meeres“, wie man sie genannt hat, dem englischen und holländischen Seehandel mit ganzen Geschwadern schnellsegelnder Kaper zu Leibe; zweimal bewahrte Jean Bart sogar Frankreich vor drohender Hungersnot, indem er große Getreideflotten von über 100 Schiffen aus der Ostsee sicher nach Dünkirchen geleitete und dabei unterwegs noch mehrere holländische Linienschiffe vernichtete (Gefechte vom Februar und Juni 1694 in der Nordsee). Die Blockade der Raubnester an der Kanalküste nützte nicht viel, ebensowenig gelegentliche Beschießungen derselben. Die französischen Kaperkapitäne schreckten, um auszulaufen, vor keinem Wetter zurück, das die schwerfälligen Blockadelinienschiffe nur so oft von der See vertrieb. Ueber 4000 Prisen sind ihnen in den Jahren 1691 bis 1697 zur Beute gefallen. Handel und Wandel der Verbündeten litten schwer unter diesen Verlusten, besonders in Holland, das außer dem Seekriege noch beinahe 100 000 Mann zur Landkriegführung stellen mußte. Aber die unbeugsame Tatkraft Wilhelms III. überwand alle Schwierigkeiten und hielt Krieg und Wirtschaft aufrecht. Als 1696 Ludwig XIV. nochmals Anstalten machte, von Calais aus eine Landung in England zu versuchen, entschloß man sich schnell, das Mittelmeer aufzugeben, den Kanal durch die Hoch-

seeflotte zu sichern und nun planmäßig Jagd auf die französischen Kaper zu machen. Dies wirkte.

Vom nächsten Jahre ab bis zum Friedensschlusse war den Kapern das Handwerk gelegt. Die tatsächlich ausgeübte Seeherrschaft der Verbündeten hat ihre Tätigkeit sofort gelähmt. Selbstverständlich war die Schädigung durch den Handelskrieg nicht einseitig, sie war nur in bezug auf den Wert und die Zahl der verlorenen Ladungen und Schiffe größer auf seiten der Verbündeten, weil deren Seehandel denjenigen der Franzosen um das Mehrfache überstieg; aber mochten auch Tausende ihrer Handelsschiffe verloren gehen, ihr Handel war noch keineswegs von der See vertrieben, die Einnahmen aus demselben befähigten vielmehr die Seemächte, immer noch die eigenen Kriegsausgaben zu decken und die Bundesgenossen im Landkriege mit Geldmitteln zu unterstützen, ohne welche diese den Krieg nicht hätten fortsetzen können. Ganz anders die Lage auf seiten Frankreichs. Auch die Verbündeten hatten eifrig Jagd auf französische Handelsschiffe gemacht, nur mit dem besseren Erfolge, daß die französische Flagge nach und nach vom Meere verschwand. Dadurch kam schon sehr bald das Wirtschaftsleben Frankreichs ins Stocken. Der stille Druck der indirekten Waffen des Seekrieges brachte die Quellen des Wohlstandes zum Versiegen. Kein Volk, mag es auch in bezug auf die Fähigkeit, sich selbst zu ernähren, noch so günstig gestellt sein, kann auf die Dauer aus sich selber leben und zugleich nach allen Seiten Krieg führen! Noch stand kein Feind auf Frankreichs Boden, trotzdem mußte Ludwig sich zu dem wenig günstigen Frieden von Rijswijk im September 1697 bequemen, der ihm bis auf Straßburg alles wieder nahm, was er im Frieden von Nijmegen geraubt hatte. Wirtschaft und Finanzen waren von dem gewaltigen Kampfe völlig erschöpft und die französische Handelsflotte zählte bei Kriegsende nur noch wenige Segel. Das Werk Colberts war zertrümmert und konnte auch nicht wieder aufgebaut werden, weil die Seemächte sich weitgehende Handelsvorteile im Friedensvertrag sicherten, die jede Erneuerung der französischen Seegeltung hinderten. Nach langen und schweren Kämpfen hatten sich, genau wie hundert Jahre zuvor gegen die spanische Armada, die beiden protestantischen Seevölker zusammengeschlossen, um von neuem den Machtansprüchen der katholischen Tendenz in Europa

die Schranke zu setzen. Wie damals Philipp II. von Spanien, scheiterte auch der französische König an der überlegenen Kraft der Seemächte.

Blickt man auf den Krieg als Ganzes zurück, so kann man sagen, daß die Seemacht seinen Ausgang auf das stärkste beeinflußt hat. Ohne den am Marke Frankreichs zehrenden Seekrieg wäre Ludwig kaum besiegt worden. Strategisch ist in diesem Kriege auf keiner Seite Großes geleistet worden; Fehler häuften sich auf Fehler. Taktisch aber bedeuten diese Jahre die große Zeit der französischen Flotte. Ein schneller Aufstieg, mit Duquesne beginnend, in Tourville gipfelnd, nach La Hougue der Niedergang. Auch die holländische Flotte hatte mit Ruyters Tode ihre besten Tage hinter sich. Obwohl sie in diesem Kriege alles geleistet hat, was von ihr verlangt wurde, mußte sich das Uebergewicht Englands doch immer mehr geltend machen. Holland, und mit ihm seine Flotte, waren das unvermeidliche Opfer der Großen Politik. Als Wilhelm von Oranien die englische Krone errang, mußten auch in seiner Politik die wichtigeren Belange des größeren englischen Volkes denen seines kleinen Heimatlandes voranstehen. Indem der große Holländer auf dem englischen Throne die britische Vorherrschaft auf dem Meere recht eigentlich begründete, mußten beide, Frankreich und Holland, zurücktreten. Noch war nicht die Seeherrschaft an sich errungen, aber Englands Vorrang, bisher nur ein Anspruch, stand fortan unerschütterlich fest.

Es ist nicht ohne allgemeines Interesse, daß der vorstehend geschilderte Seekrieg das erste uns erhaltene Werk über Seetaktik gezeitigt hat: „L'art des Armées Navales, ou Traité des Evolutions Navales“ vom Jesuitenpater Paul Hoste, der als Schiffskaplan an Bord von Tourvilles Flaggschiff „Soleil Royal“ den Seekrieg mitgemacht hatte. Man darf annehmen, daß seine taktischen Ausführungen, die in der Innehaltung der Flotten-Kiellinie unter allen Umständen und in der Erstrebung der Luvstellung gipfeln, auf die Anregungen des französischen Flottenchefs, wenn nicht auf dessen unmittelbare Veranlassung zurückgehen. Es werden für Angriff, Gefecht, Rückzug und Verfolgung genaue Regeln aufgestellt; eine Vernichtungstaktik aber nach Blakes, Ruyters und Monks Vorbild,



ein Doublieren oder ein Einbruch in die feindliche Linie, auch eine Konzentration auf einen Teil derselben werden abgelehnt. Es muß jedoch festgestellt werden, daß z. B. das Doublieren von Tourville selber bei Beachy Head angewandt worden ist; trotzdem verurteilt Hoste dieses Manöver. Die Lehren dieses Buches sind fast hundert Jahre lang maßgebend geblieben für die Taktik der Segelschiff-  
flotten des achtzehnten Jahrhunderts, vor allem für die französische Marine. Es erklärt sich daraus die auffallende Tatsache, daß die Seekriege dieser Zeit im Gegensatz zu den früheren oder späteren meist ohne letzte Schlachtentscheidung blieben, weil man die rangierte Schlacht grundsätzlich dem kühnen, vom Augenblick eingegebenen Manöver vorzog. Bemerkenswerter Einfluß eines Buches auf die Geschichte!

### 3. Die Aufrichtung der englischen Seeherrschaft im Spanischen Erbfolgekriege 1702-13

Der Frieden von Rijswijk bedeutete nicht viel mehr als eine Atempause, denn Frankreichs Stellung als stärkste Festlandsmacht war noch keineswegs erschüttert. Schon deshalb konnte bei Ludwigs XIV. stolzem Sinne dieser Frieden nur ein Waffenstillstand sein. Es kam hinzu, daß sehr bald schon eine neue gewitterschwüle Frage auftauchte: die spanische Erbfolge, die alle europäischen Kabinette in Aufregung versetzte. An sich wäre diese Erbfolge eine Angelegenheit gewesen, die nur Spanien und die Erben des kinderlosen Königs Karls II., des letzten Habsburgers auf dem spanischen Throne, berührte. Dieser hatte aber auf Ludwigs XIV. Betreiben dessen Enkel Philipp von Anjou testamentarisch als Erben des gesamten und ungeteilten spanischen Reiches unter Ausschluß der Ansprüche des habsburgischen Kaiserhauses eingesetzt. Wenn es Ludwig gelang, die spanische Krone den französischen politischen und wirtschaftlichen Belangen dienstbar zu machen und mittelbar die Hand auf das ungeheure spanische Kolonialreich in Amerika und auf die spanisch-ostindischen Besitzungen zu legen, so wäre die

überseeische Welt mit ganz anderer Kraft, als es die Spanier je vermocht, ein Handelsmonopol in französischer Hand geworden. Schon entstanden in Paris unter persönlicher Leitung des Königs Handelsgesellschaften für die Ausbeutung der amerikanischen Silbergruben und für den Sklavenhandel von Afrika nach Westindien, schon wurden Monopole an französische Unternehmer erteilt für den Handel mit spanischer Wolle und indischen Gewürzen. „Mit französischem Kapital wollte man Spaniens Reichtümer in Besitz nehmen“ (Ranke, „Franz. Geschichte“ IV, S. 152). Dies hätte den Ruin des höchst ertragreichen englischen Schmuggelhandels in Westindien und eine schwere Schädigung des holländischen Gewürz- und Kolonialhandels bedeutet, vor allem aber hätte sich das Mittelmeer in ein französisches Meer verwandelt, wenn die Straße von Gibraltar zugleich mit der Enge von Sizilien unter französischer Gewalt gekommen wäre (Süditalien war damals in spanischem Besitze). Für Holland besonders war es unerträglich, daß die spanischen Niederlande — das heutige Belgien — unter die Herrschaft des französischen Königs, des Todfeindes der kleinen Republik, fallen sollten. Es waren vor allem die überseeischen Belange, die beide Seemächte auf den Plan riefen, um sich gegen die französische Erbfolge in Spanien zu wenden.

In der Tat war die Stellung Ludwigs XIV. um 1701 trotz der Niederlage im Pfälzischen Kriege eine der gewaltigsten, die Europa je gesehen. Es bestand die Gefahr, daß die französische Macht unüberwindlich werden könnte. Als sein Enkel Philipp V. Anjou 1701 in Madrid einzog, stand der Krieg, der längste und schwerste, den Ludwig führen mußte, vor der Tür. Daran änderte sich auch nichts, als im März 1702 Wilhelm III., des Königs gefährlichster Feind, starb, denn seine Schwägerin Anna, die letzte Stuart auf dem englischen Throne, verfolgte unter dem bestimmenden Einflusse des Herzogs von Marlborough im vollen Umfange die Politik ihres großen Vorgängers. England hatte das seltene Glück, daß das Lebenswerk eines großen Herrschers unmittelbar von einem ihm ebenbürtigen Staatsmanne fortgesetzt wurde, der zugleich neben Prinz Eugen von Savoyen als der erste Feldherr seiner Zeit galt und als solcher der leitende Geist in dem großen Bündnisse war, das

nunmehr gegen Ludwigs Weltmachtsansprüche sich zusammenfand. Noch hatte Wilhelm III. alle Vorbereitungen zu diesem Kriegsbunde treffen können. Die „Große Koalition“ gegen Ludwig XIV. war ganz sein Werk. Als Ludwig kurzerhand mit dem Recht des Stärkeren die spanischen Niederlande besetzte, zwang dies die Generalstaaten ins Feld. Dort war nach dem Tode Wilhelms die Statthalterwürde zwar nicht erneuert worden, die Leitung aber in der Hand des klugen und geschickten „Ratspensionärs“ von Holland, Heinsius, des langjährigen Freundes und Vertrauten Wilhelms III., der auch mit Marlborough übereinstimmte. Trotzdem wäre es diesem schwer gefallen, das englische Parlament zur Kriegserklärung zu bewegen, wenn nicht Ludwig ebenso wie bei Beginn des Pfälzischen Erbfolgekrieges auch jetzt wieder einen ungeheuren politischen Fehler gemacht hätte: er erkannte beim Tode Jakobs II. von England im September 1701 dessen Sohn Jakob III. als König von England an. Nun war ganz England einig, diesen fremden Eingriff in die Rechte des Volkes mit den Waffen zurückzuweisen. Im Frühjahr 1702 wurde der Krieg erklärt. Auf Ludwigs Seite standen diesmal Spanien, Bayern, Köln und anfangs auch Savoyen, gegen ihn die Seemächte, der Kaiser und die Mehrzahl der deutschen Reichsfürsten, darunter Preußen. Portugal allein blieb neutral. Es war mithin nicht so, daß Frankreich wieder völlig eingekreist worden wäre. Dagegen fehlte ihm jetzt die höchst wertvolle Unterstützung einer nordischen Macht. Bisher hatte Ludwig XIV. es immer verstanden, im Osten und Norden Europas Schleppenträger seiner Politik zu ködern und zu bezahlen, die seinen Gegnern in den Rücken fielen. Diesmal versagte dieses bis zum heutigen Tage bewährte Mittel französischer Staatskunst, denn unter den Randstaaten der Ostsee war durch das Auftauchen der neuen russischen Großmacht am europäischen Horizonte fast gleichzeitig der „Große Nordische Krieg (1700—1721)“ ausgebrochen, der neben dem Spanischen Erbfolgekriege einherging, ohne ihn militärisch zu beeinflussen. Ganz Europa vom Ural bis zum Atlantik startete in diesen sturmbewegten Jahren in Waffen.

Der Spanische Erbfolgekrieg ist nicht allein deshalb von Bedeutung, weil er als wichtigstes Ergebnis die Aufrichtung und feste Verankerung der englischen Seeherrschaft brachte, er zeitigte zu-



gleich die gewissermaßen öffentliche Anerkennung des von Wilhelm III. vertretenen Grundsatzes des europäischen Gleichgewichtes auf dem Festlande, dem aber kein Gleichgewicht auf dem Meere gegenüberstand. Diese Quelle aller Reichtümer blieb vielmehr der stärksten Seemacht überlassen. Als strategisches Ziel ist in diesem Kriege zum ersten Male die Eroberung der spanischen überseeischen Besitzungen im Kriegsvertrag der Seemächte (September 1701) ausdrücklich aufgestellt, aber zur Ausführung ist es bei dieser Gelegenheit noch nicht gekommen. Die politische Antwort auf die Einsetzung eines Bourbonen auf den spanischen Thron war die Aufstellung eines habsburgischen Gegenkönigs in der Person Karls III., des zweiten Sohnes des deutschen Kaisers Leopold, im Jahre 1703. Hierdurch bestimmte sich für die Seemächte die strategische Lage. Aus dem beabsichtigten reinen Seekriege wurde für sie nunmehr ein kombinierter Land- und Seekrieg, einer der größten, den die Geschichte kennt. Die Ansicht Mahans („Influence“, 225), daß nunmehr alle Pläne der Verbündeten umgeworfen und das Mittelmeer an Stelle des Weltmeeres zum Kriegsschauplatz geworden wäre, ist irreführend. Schon Wilhelm III. hatte die außerordentliche Wichtigkeit des Mittelmeeres erkannt und in seinem Kriegsplane die Entsendung von Seestreitkräften dorthin vorgesehen. Besonders die Forschungen Corbetts („England in the Mediterranean“, Bd. II) haben ergeben, daß an diesen Anordnungen Wilhelms III. nach seinem Tode nichts geändert worden ist. Ganz von selbst wurde damit der Kolonialkrieg nebensächlich und die Kriegführung im Mittelmeere zur Hauptsache. Dies entsprach im übrigen durchaus den Absichten Marlboroughs, der den Gegner von allen Seiten, mithin auch an seiner Mittelmeerküste angreifen und ihm das Mittelmeer selbst für Handel und Truppentransporte verschließen wollte. Der große englische Feldherr erkannte auch richtig den unschätzbaren Wert geeigneter Stützpunkte, deren Besitz die Voraussetzung für jeden Krieg in Meeresteilen fern der Heimat ist und immer bleiben wird. Wie schon Cromwell und Wilhelm III., drang er daher auf die Besetzung eines spanischen Hafens, sei es Gibraltar, Cadix, Coruña oder Vigo, um die französischen Kanal- und Mittelmeerflotten zu trennen und den Landkrieg gegen Spanien anzu-

setzen. Diesen strategisch richtigen Grundsatz mußte er aber gegen den Widerstand und den schlechten Willen seiner am Alten hängenden Admirale, besonders Rookes und Shovels, mühsam durchsetzen, die damit beide bewiesen, daß sie von den Grundbedingungen des Seekrieges weniger verstanden als der große Feldherr und Staatsmann, ein Fall, der sich später bei Napoleon ähnlich wiederholte. So ist schließlich der Spanische Erbfolgekrieg als Seekrieg ein Krieg um Stützpunkte und Seefestungen geworden, von denen aus mit der Flotte die Unternehmungen der Landheere der Verbündeten in Spanien und Italien wirksam unterstützt, die französische Mittelmeerflotte lähmgelegt und starke französische Kräfte gefesselt wurden. Neben diesem kombinierten Land- und Seekriege ging der Handelskrieg einher, der schließlich kriegsentscheidend wurde, was von den meisten Historikern übersehen wird. Weil dieser Krieg beinahe ohne große Seeschlachten verlief, glaubte man die Seemacht bei seiner Schilderung und Bewertung außer acht lassen zu können; tatsächlich hat kaum ein anderer Krieg, der Weltkrieg vielleicht ausgenommen, die ungeheure, im stillen unausgesetzt wirkende Macht der indirekten Waffen des Seekrieges so klar erwiesen wie gerade der Spanische Erbfolgekrieg<sup>1</sup>.

Von den Flotten, die am Seekriege teilnahmen, war allein die englische dank der Fürsorge Wilhelms III. in gutem Zustande. Sie verfügte 1702 über 65 große und 44 kleinere frontbereite Linienschiffe. Es beginnt die Zeit der mächtigen Dreidecker mit 100 Geschützen und mehr, Schiffe von über 3000 tons Wasserverdrängung, hohem Freibord, gewaltiger Takelage, aber schlechten See-Eigenschaften, besonders bei stürmischem Wetter. Die holländische Marine war schon im Niedergange begriffen, die Statthalterwürde und damit die einheitliche Leitung der fünf Admiralitäten war abgeschafft und das verderbliche Kondominium der Einzelstaaten in militärischen Dingen wiederhergestellt. Partikularistischer Geist

<sup>1</sup> Es ist erstaunlich, wie unzureichend und nebensächlich selbst bedeutende englische Historiker die Rolle der Seemacht in diesem Kriege beurteilt haben. Lord Mahon: „The War of Succession in Spain“, Macaulay in seinem bekannten gleichnamigen Essay berühren sie kaum, obwohl doch gerade der Krieg um Spanien durchaus von der Seeherrschaft Englands abhing. Wieviel besser weiß Ranke die Seemacht zu werten! Vgl. seine „Französische Geschichte“, Bd. IV, 205, 255 u. 267 u. a.

überwog, wie so oft schon, die militärischen Forderungen. Trotzdem verfügte Holland bei Beginn des Krieges noch über 74, zum Teil allerdings veraltete Linienschiffe. Die französische Flotte war nach dem Frieden von Rijswijk nicht wieder erneuert worden. Es hatte sich ein scharfer Gegensatz zwischen den „officiers d'épée“, die in der Front standen, und den „officiers de plume“, die in der Verwaltung tätig waren, gebildet, der allen Aufschwung lähmte und der französischen Marine bis zum heutigen Tage treu geblieben ist. Der König selbst hielt die Flotte nur für eine Gelegenheitswaffe. Steter Geldmangel ließ Werften und Schiffe zugleich verfallen. Daher waren bei Kriegsbeginn nur wenige von den listenmäßig vorhandenen 100 Linienschiffen frontbereit, und diese wenigen noch dazu meist in Westindien, um die Kolonien zu schützen. Die spanische Flotte war in so verwahrlostem Zustande, daß sie militärisch nicht in Frage kam.

Das Bild dieses Krieges hat in der Geschichtschreibung dadurch eine den Tatsachen widersprechende Färbung erhalten, daß der Seekrieg arm an weithin leuchtenden Taten war, während im Landkriege auf vier weit voneinander getrennten Kriegsschauplätzen, in Flandern, in Deutschland, in Norditalien und in Spanien, jahrelang erbittert gerungen wurde und große Feldherren wie Marlborough und Prinz Eugen von Savoyen, Catinat und Villars in denkwürdigen Schlachtentscheidungen sich gegenüberstanden. Wie sehr man in England der ungeheuren Gefahr sich bewußt war, die eine Vereinigung der spanischen und französischen Krone unter einer kraftvollen Oberleitung für die Aufrechterhaltung der britischen Weltstellung bedeuten würde, geht auch daraus hervor, daß zum ersten Male seit den Tagen der Plantagenets im 14. und 15. Jahrhundert starke englische Heere auf dem Festlande für Englands Größe zur See kämpften und wesentlich zum günstigen Ausgange des Landkrieges beitrugen. Es war daher richtige Strategie Marlboroughs, alle Kräfte der Seemacht im Verein mit Landtruppen auf einen Punkt, auf Spanien, zu vereinigen.

Im Verfolg des gemeinsam von Marlborough und Prinz Eugen aufgestellten Operationsplanes, der ganz den Absichten Wilhelms III. entsprach, und um dessen Aufdeckung sich Corbett (a. a.



O. II, 244 ff.) besonders verdient gemacht hat, wurde die Hochseeflotte der Verbündeten unter Rooker im August 1702 nach Cadix beordert, um diesen wichtigsten spanischen Handelshafen zu nehmen und gleichzeitig die Linie Toulon-Brest in der Mitte zu durchschneiden. Aber der kränkliche und unentschlossene Rooker wurde trotz Einsatz starker See- und Landstreitkräfte kläglich abgewiesen. Als er im Herbst nach der Heimat zurücksegeln wollte, traf ihn unterwegs die Nachricht, daß die große spanische Silberflotte soeben unter der Bedeckung eines französischen Geschwaders von 13 Linienschiffen unter *Chateau-Renault* in Vigo eingelaufen sei. Ausschließlich dem Eingreifen des tatkräftigen holländischen Admirals *Almonde* war es zuzuschreiben, daß Rooker umkehrte und die Franzosen am 23. Oktober 1702 angriff, die hinter einer durch Forts und verankerte Linienschiffe gedeckten Flossperre zu Anker lagen (statt dem Feinde in der weiten Außenbucht unter Segel entgegenzugehen!). Das Ergebnis war eine vernichtende Niederlage und die Wegnahme der wertvollen Galeonen, ein taktischer Erfolg, den Rooker leicht zu einem größeren strategischen hätte machen können, wenn er Vigo als Stützpunkt behalten hätte. Bedeutender noch war die politische Wirkung dieses Schlages, denn nunmehr hatte Portugal den entscheidenden Einfluß der Seemacht auf seine Geschicke erkannt. Es trat auf die Seite der Verbündeten und schloß 1703 mit England den bekannten *Methuen-Vertrag* (genannt nach dem damaligen englischen Gesandten in Lissabon), der das gesamte Wirtschaftsleben Portugals in englische Hand gab und schon in diesem Kriege weitgreifende Bedeutung dadurch gewann, daß nunmehr die Goldfunde Brasiliens — die einzigen in jener Zeit — der Kriegführung Englands zur Verfügung standen. Das Gold Südamerikas strömte in London zusammen und ermöglichte nicht nur die Bezahlung von Heer und Flotte, sondern auch von Subsidien für die Verbündeten.

Von den portugiesischen Häfen aus konnte nun mit Hilfe der Flotte der Landkrieg gegen Spanien angesetzt werden. Der Kronprätendent Karl III. wurde Anfang 1704 mit einem Heere auf dem Seewege nach Lissabon gebracht. Damit wurde das Seegebiet um Spanien zum Schauplatz der Unternehmungen und Gibraltar zum Schlüsselpunkt derselben. Eben auf diesen wichtigsten geogra-

phischen Punkt vielleicht der ganzen Welt richteten sich im Jahre 1704 die Blicke Englands, und wieder war es mehr ein Zufall, als die Einsicht, der Rooke im August dieses Jahres diesen Hafen fast kampflos in die Hände spielte. Er hatte tatenlos zugesehen, wie der französische Flottenchef, der junge Graf von Toulouse, ein natürlicher Sohn Ludwigs XIV., die Brest-Flotte nach Toulon brachte. Rooke verließ dann das Mittelmeer, um sich Karl III. zur Verfügung zu stellen, und fand bei dieser Gelegenheit Gibraltar nur von 100 Mann besetzt. Auf Betreiben des an Bord befindlichen Beauftragten des Königs, des energischen Prinzen Georg von Hessen-Darmstadt, wurde am 4. August ein Handstreich versucht, der spielend gelang. Der Prinz von Hessen hatte die Flagge Karls III. auf dem von ihm eroberten Fort hissen lassen, denn in seinem Namen war die ganze Unternehmung erfolgt. Rooke ließ sie — was allerdings von Corbett bestritten wird — niederholen und die englische setzen, die noch heute auf diesem uneinnehmbaren Felsen weht. Der Schlüssel zum Mittelmeer war damit in englischen Händen.

Es ist verständlich, daß die Besetzung Gibraltars ungeheuren Eindruck in beiden Lagern machte. Toulouse, der mit der französischen Hochseeflotte vor Barcelona lag, erhielt von König Philipp V. den Befehl, Gibraltar um jeden Preis wiederzugewinnen. Dies führte am 24. August 1704 zur einzigen größeren Seeschlacht dieses Krieges bei Malaga. Rooke kreuzte zum Schutze Gibraltars östlich der Meerenge und stand bei Ostwind auf der Luvseite, als die an Zahl und Gefechtswert gleich starke französische Flotte (51 Schiffe auf beiden Seiten) ihm begegnete. Es entspann sich eine Schlacht ganz nach Hosteschem Muster, Schiff gegen Schiff in langer Linie kämpfend, ohne taktische Annäherung und ohne Entscheidung, trotz starker Verluste besonders auf französischer Seite. Der strategische Erfolg hingegen war durchaus auf seiten der Verbündeten, denn Gibraltar war gesichert; Toulouse segelte nach Toulon zurück, um von nun an überhaupt nicht mehr mit der gesamten Flotte in See zu gehen; die französische Marine aber verlor von da ab jedes Zutrauen in der öffentlichen Meinung Frankreichs und hörte auf, für die Verbündeten eine Drohung zu sein. Zwar versuchten die Franzosen noch zweimal, 1704 und 1705, Gibraltar

durch gemeinsamen Angriff von der Land- und Seeseite zu nehmen, begünstigt durch den Umstand, daß die Seemächte ein viel zu schwaches Wintergeschwader an der portugiesischen Küste zur Dekkung der Straße zurückgelassen hatten. Einmal im Herbst 1704 kam dieses Geschwader gerade noch zur rechten Zeit, um den tapferen Verteidiger der Festung, den Prinzen von Hessen, zu entsetzen, das andere Mal zersprengte Leake das französische Blockadegeschwader unter Pointis und rettete damit die Feste, die nunmehr so stark befestigt und besetzt wurde, daß ein weiterer Angriff in diesem Kriege nicht mehr erfolgte. Leicht hätten die Franzosen im Winter 1704/05 mit überlegener Kraft Gibraltar nehmen können, aber es fehlte in der Flotte Ludwigs XIV. mit dem Willen zum Handeln die „fitness to win“. So war es kein Wunder, daß die Verbündeten noch weitere Erfolge im Mittelmeere errangen.

Im Sommer 1705 geleitete die Hochseeflotte unter Shovel den Prätendenten Karl III., den Prinzen von Hessen und ein Heer von 10 000 Mann nach Barcelona, das, von Land und See eingeschlossen, am 3. Oktober kapitulierte — eine große und gut durchgeführte gemeinsame Unternehmung von Heer und Flotte. Dasselbe gilt von dem Entsatz von Barcelona im Mai des nächsten Jahres. Um die wichtige Provinz Katalonien wiederzugewinnen, hatte Ludwig im Winter 1705/06 ein starkes Heer dort aufgestellt. Barcelona stand vor dem Falle, als die Admirale Leake und Byng mit 50 Linienschiffen und eingeschifften Truppen erschienen und die wichtige Stadt befreiten. Toulouse hatte auf die Kunde ihrer Ankunft ein paar Tage vorher mit dem französischen Geschwader den Hafen verlassen, statt ihn zu verteidigen!

Erst im nächsten (fünften) Kriegsjahre wurde wenigstens der Versuch gemacht, den großen strategischen Kriegsplan Marlboroughs, nämlich den Einbruch in die allein noch offene französische Mittelmeerflanke, auszuführen, Toulon zu nehmen und von dort aus, gestützt auf die Flotte, nach Südfrankreich vorzudringen. Das Gelingen dieses Planes, die nötige Tatkraft und den Einsatz starker Mittel vorausgesetzt, hätte die französische Front an der empfindlichsten Stelle durchbrochen und wahrscheinlich bald die Entscheidung gebracht. Aber eben an der nötigen Tatkraft hat es hier ge-



fehlt, besonders auf seiten der Landstreitkräfte und des Herzogs von Savoyen, der anfangs auf seiten Frankreichs gestanden hatte, aber rechtzeitig zu den seemächtigen Verbündeten übergegangen war. Seemacht sprengt Bündnisse und wirbt Bundesgenossen! Die verbündete Flotte unter Shovel traf, den Vormarsch des Heeres an der Küste deckend, Ende Juni vor Toulon ein. Die Franzosen wußten nichts Besseres zu tun, als bei den ersten Schüssen ihre dort versammelte Hochseeflotte zu versenken, um deren Wegnahme zu verhüten! Fünfzig, nach anderen Quellen nur 20, große Linienschiffe sollen versenkt worden sein; mindestens 15 davon gingen dauernd verloren, der Rest wurde später mühsam gehoben, nachdem die Belagerung Toulons hatte aufgehoben werden müssen. Diese fast einzig dastehende selbstmörderische Tat kopfloser Verzweiflung und Kampffesscheu bildet den Tiefstand der französischen Marine. Die Folgen sollten sich sehr bald zeigen. Die verbündete Flotte konnte nunmehr im Mittelmeer nach Belieben schalten und walten, 1708 wurde Sardinien für Karl III. mit ihrer Hilfe erobert, und im September dieses Jahres mit einer Heeresabteilung das wichtige Minorca mit Port Mahon, dem besten Hafen im ganzen westlichen Mittelmeere, genommen. Wie Gibraltar blieb es ungeachtet der Einwände Karls III. und des Kaisers in englischen Händen und bildete für die nächsten siebenzig Jahren den unübertrefflich gelegenen Stützpunkt für die Bedrohung der französischen Südküste und die Beherrschung des westlichen Mittelmeeres. Es ist jedoch bezeichnend für die mangelhafte Strategie der englischen Seekriegsleitung in diesem Kriege, daß der Plan zu dieser Unternehmung, die längst hätte erfolgen müssen, weder von einem Seeoffizier ausging, noch von einem solchen ausgeführt wurde. Marlborough hatte Minorca immer schon als besten Stützpunkt angeraten; General Stanhope, der die englischen Truppen in Barcelona befehligte, hat die Besetzung eifrig betrieben; König Karl hat sie schließlich ins Werk gesetzt; die englische Flotte unter Leake hat nur Hilfsdienste geleistet.

Von 1708 ab schläft der Seekrieg in militärischem Sinne ein, die Verbündeten hatten keine feindliche Flotte mehr zu fürchten. Um so mehr konnten sich die Seemächte dem Schutze ihres Handels und dem nährenden Handelskriege widmen, der Frankreich immer mehr

von der übrigen Welt abschloß, Hungersnöte hervorrief und seine wirtschaftliche Widerstandskraft schließlich erschöpfte. In seiner Handhabung ähnelte der Handelskrieg in jeder Hinsicht dem im Pfälzischen Kriege geführten, auch mit derselben Erbitterung wurde von beiden Seiten gekämpft. Frankreich verlor dabei über 100 Kriegsschiffe und ebenso viele Kaper und allein bis 1706 über 1400 Handelsschiffe; nach 1708 war von irgendwelchem französischen Seehandel keine Rede mehr, da die Hauptausfuhrhäfen im Kanal und Atlantik scharf bewacht und die Kapernester Dünkirchen und St. Malo blockiert waren. Die englische Handelsflotte, damals schon der französischen an Zahl der Schiffe mehrfach überlegen, verlor in derselben Zeit nur 800 Schiffe; von den holländischen Verlusten liegen keine Angaben vor. Seit 1708 gab die errungene Seeherrschaft und der Uebergang des Hochseekrieges zum Handelskriege dem letzteren den nötigen Rückhalt, wodurch der Handel der Verbündeten sichtlich aufblühte; so konnten sie in Ruhe die Früchte der Seeherrschaft pflücken, während dem Feinde die Quellen des Wohlstandes versiegten. Besonders zum Handelsschutze hat sich die holländische Flotte eingesetzt, aber die Früchte hat England geerntet. 1713 gab es in Frankreich kaum noch 300 Kauffahrer gegen 10000 vor dem Kriege.

Als 1711 Karls III. Bruder, der deutsche Kaiser Joseph I., starb und ersterer als Karl VI. zum Kaiser gewählt wurde, lag den Engländern nicht mehr viel daran, dem Hause Habsburg um jeden Preis Spanien zu erobern. Durch eine solche Personalunion wäre das Reich Karls V. wieder erstanden, das den britischen Staatsmännern nicht weniger gefährlich dünkte als die Herrschaft der Bourbonen in Paris und Madrid. Man sieht hieraus, daß die Seeinteressen die englische Staatskunst ausschließlich beherrschten. Der Krieg in Spanien wurde daher aufgegeben. 1712 ließ sich England, seine Verbündeten verrätend, und nachdem Marlborough durch eine elende Hofintrige gestürzt worden war, in heimliche Verhandlungen mit Ludwig XIV. ein, die 1713 zum Frieden von Utrecht führten, dem der Kaiser wohl oder übel zustimmen mußte, so wenig die in den Friedensbedingungen ausgesprochene Anerkennung Philipps V. als König von Spanien den habsburgischen Interessen auch entsprach.

Einer besonderen Erwähnung bedarf noch der Kolonialkrieg im Rahmen des Spanischen Erbfolgekrieges. England hatte schon 1701 ein kleines Geschwader unter Benbow nach Westindien geschickt, Frankreich zum Schutze seiner dortigen Besitzungen ebenfalls einige Schiffe unter du Casse. Zwischen beiden kam es Ende August 1702 vor Cartagena zu einem Zusammenstoße, der das schwärzeste Blatt in der englischen Seekriegsgeschichte bildet. Obwohl Benbow mit sieben Linienschiffen seinem Gegner um drei Schiffe überlegen war, wurde der persönlich tapfere Admiral geschlagen, weil fünf von seinen Kommandanten ihn feige mitten im Gefechte im Stiche ließen, wofür zwei von ihnen später mit Recht erschossen wurden. Du Casse bewährte sich auch weiter und brachte im Laufe des Krieges mehrere große Silberflotten glücklich nach Europa, ohne deren Schätze Ludwig XIV. den Kampf schon viel eher hätte aufgeben müssen. Aus dem Kleinkriege, der in Westindien und an der kanadischen und brasilianischen Küste geführt wurde, ist nur eine besonders kühne Tat erwähnenswert. Sie ging von einem der bewährtesten französischen Kaperführer, von Duguay-Trouin aus, der 1707 mit Forbin gemeinsam am 21. Oktober bei Cap Suzard einen großen Geleitzug von 80 Schiffen genommen und dabei vier von fünf ihn deckenden Linienschiffen geentert oder verbrannt hatte. Im Sommer 1712, als die Friedensverhandlungen schon schwebten und die Wachsamkeit der Engländer zu erlahmen begann, gelang es ihm, mit sieben Linienschiffen aus La Rochelle auszubrechen und Rio de Janeiro zu erobern, wobei die Stadt geplündert und reiche Beute gemacht wurde. Es ist bezeichnend, daß das ganze Unternehmen rein geschäftlich aufgezogen war: eine Handelsgesellschaft hatte die militärische Expedition finanziert, und 92 v. H. wurden ihren Teilhabern vom Gewinne ausgezahlt.

Mit dieser kolonialen Unternehmung endete der eigentliche Seekrieg. Er war arm an großen Taten, aber um so reicher in seinen Ergebnissen und Folgen. Der politische Einfluß der Seemacht und ihre werbende Kraft haben sich selten so einschneidend gezeigt wie in diesem Kriege. Nur der Weltkrieg ist mit ihm zu vergleichen. Nicht nur wurde eine neutrale Macht — Portugal —



zur Teilnahme am Kriege auf seiten der Verbündeten durch das Vertrauen auf den Schutz der Seemacht bewogen, ein anderer wichtiger Staat — Savoyen — wurde aus demselben Grunde sogar vom Bündnisse mit Frankreich abgesprengt und gesellte sich den Seemächten zu. Der Friede von Utrecht im April 1713 bestätigte in bezug auf Englands Gewinne lediglich die geheimen Abmachungen mit Frankreich, sehr zum Schaden der Verbündeten. Darauf war ja das ganze Ränkespiel hinter der Bühne aufgebaut, denn England wollte unbedingt das Zünglein an der Waage bleiben und die „balance of power“ auf dem Festlande für immer aufrichten. Daher konnte der Bourbone das spanische Reich behalten, aber ohne die für Englands Seemacht bedrohlichen flandrischen und italienischen Besitzungen, die meist den Habsburgern zufielen; Frankreich aber mußte seine wertvollsten nordamerikanischen Küstenländer — Akadien, Neufundland und das Hudsonbai-Gebiet mit seinem gewinnbringenden Pelzhandel — an England abtreten, mußte das gefährliche Raubnest Dünkirchen schleifen und außerdem einen sehr ungünstigen Handelsvertrag mit den Seemächten abschließen. Damals hat England das deutsche Straßburg gegen Neufundland verschachert (Ranke, „Franz. Geschichte“ IV, 261). Von Spanien behielt England als wichtigste politische Beute Gibraltar und Minorka, die Zwingburgen des westlichen Mittelmeeres. Auf handelspolitischem Gebiet lag das wichtigste Zugeständnis Spaniens in dem sogenannten Assiento-Vertrage (El pacto del Assiento de Negros), der die gesamte Negereinfuhr der amerikanischen Besitzungen von 4800 Köpfen pro Jahr in englischer Hand vereinigte; ein Recht, das früher die Niederländer, seit 1703 die Franzosen besessen hatten. Aber zum Unterschied von diesen verbanden die geschickten englischen Kaufleute mit dem entsetzlichen, aber sehr ertragreichen Menschenhandel einen ungeheuren Schmuggelhandel in diesen Gebieten, der das spanische Handelsmonopol mit Amerika völlig entwertete und fabelhafte Gewinne abwarf. Es war England außerdem zugestanden worden, ein Handelsschiff in jedem Jahre nach Porto Bello in Westindien zu schicken. Dieses Schiff blieb jedoch dauernd im Hafen liegen und wurde laufend von See aus durch Boote heimlich mit Waren aufgefüllt! Der „Wikingergeist der Beute“, der England großmacht, kommt hier so recht zutage. Mit dergleichen Winkelzügen

Stenzel (III, 430) sogar die Weltmacht, d. h. doch mit Ausschluß aller anderen, so ist dies eine Irreführung des historischen Urteils. Mahan läßt hier seine eigne Erklärung der Seemacht außer acht, denn diese ist nicht nur Flottenmacht, sondern umfaßt auch Handel, Schifffahrt, Kolonien, Fischerei u. a. m. Nicht einmal in bezug auf die Flottenmacht ist das Urteil richtig, denn wenn auch Frankreichs Flotte — wenigstens vorderhand — bedeutungslos geworden war, so besaßen doch Holland und die nordischen Mächte noch ganz ansehnliche Kriegsflotten. In bezug auf Handel, Schifffahrt und Kolonialmacht ist die Behauptung Mahans erst recht anfechtbar. Handel und Schifffahrt waren seit der Wende des siebzehnten Jahrhunderts überwiegend in englische Hand gekommen, aber unter holländischer Flagge fuhren immer noch Tausende von Handelsschiffen; auch war die holländische Fischerei der englischen noch mindestens ebenbürtig. In Wert und Umfang der Kolonien konnten sich damals Spanien, Frankreich und sogar Portugal mit England sehr wohl messen. Von einer ausgesprochenen Uebermacht Englands auf diesem Gebiete konnte noch gar keine Rede sein. Der Kampf um diese zukunftsreiche Welt jenseits der Meere erfüllt vielmehr erst die nächste Epoche der Seekriegsgeschichte.

#### 4. Der Kampf um die Ostsee im Nordischen Kriege von 1700-21

Gleichzeitig mit dem Spanischen Erbfolgekriege, diesen sogar noch überdauernd, tobte im Osten Europas ein großer Krieg, der alle Ostseemächte in seine Wirbel zog und einer neuen Großmacht, dem russischen Kaiserreiche, Zugang zum Meere eröffnete. Nur aus diesem Grunde kommt er auch für die Seekriegsgeschichte in Betracht, denn er zeigt den Aufstieg einer neuen Seemacht zu Beginn der Neuzeit. Im übrigen bietet dieser Krieg, obwohl er zum Teil auf See ausgefochten wurde und im Wesen ein kombinierter Land- und Seekrieg für alle Beteiligten war, so wenig an Taten und Ereignissen auf dem Meere, daß eine ausführliche Schilderung der politisch sehr verwickelten Verhältnisse, die zu seinem Ausbruche geführt haben und seinen Verlauf mehrfach beeinflussten, sich hier

erübrigt<sup>1</sup>. Es genügt, darauf hinzuweisen, daß Schweden um 1700 einem Bündnis von Dänemark, Polen und dem an das Meer strebenden Rußland gegenüberstand, die ihm alle drei von seinen großen Besitzungen am Südufer der Ostsee ohne sichtliche Berechtigung Gebiete entreißen wollten: Rußland wollte dort den Zugang zur Ostsee, Polen wollte Livland, während Dänemark sich in Holstein festzusetzen beabsichtigte: ein Kabinettskrieg reiner Prägung.

Schweden hatte nach den schweren Verlusten im Schonenschen Kriege (s. S. 219) Heer, Marine und Geldwesen wieder geordnet; es war politisch immer noch eine Großmacht, wenn es auch nicht die Ostseemacht war, wie Stenzel (Bd. III, 440) meint, wohl aber war es die erste Seemacht an der Ostsee, deren beide Ufer es durch den Besitz Wismars, Vorpommerns, Livlands, Estlands, Ingermanlands und Finnlands sowie durch seine auf 42 Linienschiffe angewachsene Flotte beherrschte. Dänemark litt immer noch unter Geldnöten, hatte aber doch seine Flotte, auf der seine Sicherheit und Bündnisfähigkeit beruhte, nicht verkümmern lassen. Um 1700 hatte es 33 Linienschiffe kriegsbereit. In Dänemark wie in Schweden regierten junge Herrscher, Friedrich IV. bzw. Karl XII., der 1697 mit fünfzehn Jahren zur Regierung gekommen war. In Rußland herrschte seit 1689 Peter I., der Große, der mit aller Gewalt an das Meer im Norden und Süden seines Reiches und nach einer politischen Stellung strebte, die Rußlands Größe und Bedeutung nach seiner Ansicht entspräche.

Zuerst trat von den drei Verbündeten Dänemark durch einen Einfall in Holstein auf den Plan. Sogleich zeigte es sich, daß ohne Einspruch oder Mitwirkung der beiden westlichen Seemächte in keinem Meere rund um Europa irgend etwas vorgehen konnte, am wenigsten in der Ostsee, der wichtigsten Handelsstraße jener Zeit. England wie Holland waren noch im Bündnisverhältnis zu Schweden, während Dänemark zu Frankreich neigte, ein Grund mehr für jene, sich Schwedens anzunehmen, denn schon warf der Spanische Erbfolgekrieg seine Schatten voraus. Unter dem Schutze der

<sup>1</sup> Eine eingehende Schilderung des Nordischen Krieges, die seine Bedeutung allerdings übertreibt, findet sich in Stenzel a. a. O. III, 438 ff.



weit überlegenen schwedisch-englisch-holländischen Flotten landete der kühne, allzu kühne Karl XII. 1700 auf Seeland, erschien vor Kopenhagen und zwang den dänischen König schon nach wenigen Tagen, Frieden zu schließen und dem Bündnisse mit Rußland und Polen zu entsagen. Nun hatte Karl XII. den Rücken frei und konnte sich gegen diese weit gefährlicheren Feinde wenden. Es folgten seine berühmten Feldzüge im Osten Europas, die ihn nach Narwa, wo er 1700 die Russen, nach Riga, wo er 1701 die Polen schlug, und schließlich nach Poltawa führten, wo 1709 seine Siegeslaufbahn ein jähes Ende fand. Schon das zweite Kriegsjahr 1701 bildet den Wendepunkt des Krieges zuungunsten Schwedens. Statt sich von der Düna an der Küste entlang, gestützt auf seine Flotte und die nicht mehr bestrittene Seeherrschaft, gegen die Russen zu wenden und sie zum Frieden zu zwingen, wozu der Zar nach der furchtbaren Niederlage von Narwa sehr geneigt war, tauchte der König in Mitteleuropa unter und zerschnitt somit selber seine Verbindung mit der Kraftquelle der Heimat. Er hatte eben den Wert der Seebeherrschung für seine Feldzüge nicht verstanden, worauf schon Friedrich der Große in seinen mit Recht berühmten „Betrachtungen über die militärischen Talente und den Charakter Karls XII.“ (geschrieben 1759) klar hingewiesen hat. Als Gefangener des Sultans im Heerlager an der Donau schien Karl XII. erledigt, und dies gab Dänemark den Mut, sich dem russisch-polnischen Bündnis von neuem anzuschließen. Damit lebte der Seekrieg in der Ostsee wieder auf. Dank der schwächlichen Untätigkeit der schwedischen Flotte unter dem siebenjährigen Wachtmeister hatte er bis dahin fast völlig geruht. Statt die schwedischen Provinzen am Finnischen Meerbusen zu schützen, hatte die schwedische Flotte dem Zaren Peter gestattet, Ingermanland, Estland und das östliche Finnland mit Wiborg von Land und See aus in Besitz zu nehmen, in Petersburg eine neue Hauptstadt und in Kronstadt eine mächtige Seefestung zu gründen, dort und in Reval Linienschiffe auf Stapel zu legen und im Ausland gekaufte auszurüsten, ferner mit einer starken Galeerenflotte<sup>1</sup> von 200 Fahrzeugen in die finnischen Schären

<sup>1</sup> Es ist bemerkenswert, daß hier unter den besonderen Verhältnissen der Küstengestaltung die längst aus der Reihe der Kriegsschiffe verschwundenen Galeeren wieder aufleben, um zu einer letzten kriegerischen Tätigkeit zu gelangen.

einzufallen und sogar die schwedischen Küsten zu verwüsten. Hierdurch legte Peter den Grundstein zu einer russischen Ostseemacht.

Von 1710 ab drehte sich der Seekrieg ausschließlich um Sicherung bzw. Verhinderung schwedischer Truppentransporte nach der pommerschen Küste oder dänischer nach Schonen (Südschweden). Nicht ein einziges Mal ist bewußt um die Seeherrschaft gekämpft worden, stets nur um Nebenziele. Auch dabei ist es nie zu einem ernstlichen Gefechte gekommen, meist nur zu schwächlichen Geschützkämpfen in langen Kiellinien. Es fehlte sowohl auf dänischer wie auf schwedischer Seite an jeder Energie der Seekriegführung und an jedem Verständnisse für ihre besonderen Anforderungen. Es ist daher überflüssig, sich mit den einzelnen Unternehmungen zur See näher zu beschäftigen (vgl. auch Karte 7). Dreimal trafen im Laufe der folgenden Jahre die gegnerischen Flotten aufeinander, im Oktober 1710 in der Kjögebucht, Ende September 1712 vor Arkona, im August 1715 gleichfalls bei Rügen. Starke Flotten, 30 Linienschiffe und mehr, standen in der Linie gegeneinander, aber es waren Paradeschlachten, in denen die Dänen durch Verhinderung oder Zerstörung schwedischer Truppentransporte meist den strategischen Vorteil hatten. Als Karl XII. 1714, ganz Europa zu Pferde im Eilmarsch durchquerend, aus der Türkei unerwartet zurückkehrte, nachdem Preußen soeben dem Bündnisse gegen Schweden beigetreten war, wurde hauptsächlich um das feste Stralsund gekämpft. Der Seekrieg erfuhr durch Karl XII. keine Belebung, denn davon verstand der sonst so tatkräftige König wenig. Die Zerstörung seiner Transportflotte nach der obenerwähnten Schlacht bei Rügen beraubte ihn des notwendigen Nachschubes. So konnte er Stralsund nicht halten und mußte sich nach Schweden zurückziehen.

Damit trat abermals eine neue Wendung ein. Der genial begabte russische Zar verstand vom Seewesen mehr, als alle seine Gegner zusammen. Während der Kampf um Rügen tobte, hatte er seine Flotte zielbewußt aufgebaut. 1714 waren schon 14 Linienschiffe bereit; mit ihnen und einer starken Galeerenflotte eroberte der Zar, der persönlich als Konteradmiral unter dem Flottenchef Apraxin Dienst tat, die finnische Küste, schlug die schwedischen Galeeren bei

Hangö-Udde im Juli 1714 und bedrohte sogar Stockholm. Dieses Erscheinen einer neuen Seemacht beunruhigte sowohl England wie Holland in hohem Maße. Als der Frieden von Utrecht 1713 ihnen freie Hand gegeben, erschienen sehr bald ihre Geschwader wieder in der Ostsee. Diesmal traten sie auf die Seite der Dänen, im geheimen jedoch waren sie entschlossen, keiner Ostseemacht die unbestrittene Seeherrschaft in diesem für ihren Handel wichtigsten Meere zu gestatten. Aber der schwedische König ließ sich nicht einschüchtern. Seine deutschen Provinzen hatte er räumen müssen, nun wollte er als Ersatz Norwegen erobern. Bei diesen Kämpfen hat der in Dänemark am meisten gefeierte Seeheld Tordenskjold seine kühnsten Taten verrichtet. Schon als junger Seeoffizier hatte er sich im Kaperkriege und später durch Wegnahme einiger auf Strand gesetzter schwedischer Linienschiffe ausgezeichnet, 1717 wurde er, sechsundzwanzigjährig, zum Befehlshaber einer Linienschiffsdivision im Kattegatt ernannt. Es gelang ihm, in Dynekiel eine schwedische Transportflotte zu vernichten und dadurch die rückwärtigen Verbindungen der Schweden zu unterbrechen. 1719 blockierte er Gotenburg und nahm in tollkühnem Handstreich Marstrand. Er fiel später im Duell. Seine Unterehmungen im Kattegatt haben viel dazu beigetragen, den Schweden die Landkriegführung zu erschweren und ihre Absichten gegen Norwegen zu vereiteln. Kriegsentscheidend aber haben sie nicht gewirkt. Tordenskjold war mehr ein kühner Wikinger, als ein großer Führer zur See. Niels Juel (s. S. 220) steht als solcher erheblich höher. Nach dem Tode Karls XII., der 1718 im norwegischen Feldzuge fiel, erfolgte eine abermalige Schwenkung der englischen Politik; diesmal zu Schweden hin. England zwang den dänischen König, der alle Gewinnaussichten schon in der Hand hatte, 1720 zu einem Verzichtfrieden mit Schweden und ließ die englische Ostseeflotte mit der schwedischen vereint vor Reval kreuzen, aber Blutopfer wollten die Engländer für Schweden mitnichten bringen. Die schweren Verluste an Menschen und Werten zwangen daher schließlich Schweden zum Frieden mit Rußland, der ihm Wiborg, Ingermanland, Estland und Livland kostete und nur einen Teil von Finnland beließ.

Peter I., der nun den Titel Kaiser annahm und sich „der Große“ nennen ließ, hatte sein Ziel erreicht: Rußland war nicht nur eine



europäische Macht, sondern außerdem eine Seemacht, und zwar die größte an der Ostsee geworden. 48 gut ausgerüstete Linienschiffe und eine starke Galeerenflotte standen beim Friedensschluß dem Herrscher aller Reußen für seine Großmachtpläne zur Verfügung. Dennoch ruhte das ganze Gebäude dieser jungen Seemacht auf schwachen Füßen, denn hinter ihr stand so gut wie gar keine Seegeltung. Die russische Flagge wehte nur auf Kriegsschiffen. Die breite Grundlage einer seefahrenden Bevölkerung fehlte dieser rein imperialistischen Machtschöpfung, die auch im weiteren Verlaufe der Geschichte gerade aus diesem Grunde niemals das geleistet hat, was Rußlands Herrscher von ihr erhofften. Zu spät hatte man in London eingesehen, daß mit stillschweigender Duldung dieser neuen Macht an der Ostsee ein schwerer Fehler begangen worden war, der sich nicht wieder gutmachen ließ. Indem England im ausschließlichen Interesse seines großen Ostseehandels das Gleichgewicht in der Ostsee herzustellen geglaubt, hatte es einer neuen Großmacht die Wege geebnet, die durch das Schwergewicht ihrer Masse bald auf die Geschichte ganz Europas einen verhängnisvollen Einfluß gewinnen sollte. Das Gleichgewicht auf dem Meere, selbst in so beschränkten Randmeeren wie die Ostsee, wird immer nur ein labiles sein — es scheint beinahe, als ob das Meer auf die Dauer nur einen Herrn verträge!

## Siebentes Kapitel

# Der Kampf um die überseeische Welt

## 1. Der erste Angriff Englands auf die französisch-spanischen Kolonien im Oesterreichischen Erbfolgekriege 1739-48

In manchen Geschichtswerken kann man lesen, daß nach den schweren Erschütterungen des Spanischen Erbfolgekrieges und des Nordischen Krieges eine allgemeine Erschöpfung herrschte und alles nur nach Frieden und Ausgleich der noch bestehenden Gegensätze strebte. Sowohl in Frankreich wie in England waren Staatsmänner am Ruder, die eine ausgesprochen friedliche Politik trieben, freilich aus sehr verschiedenen Ursachen; die Völker aber, die noch soeben in Haß und Erbitterung miteinander gerungen, waren keineswegs friedlich gesinnt. Es liegt hier ein weiteres Beispiel vor, wie die Geschichtschreibung die Dinge oft und mit Vorliebe nur vom Lande aus ansieht. In den überseeischen Gebieten herrschte vielmehr dauernd der Kampf aller gegen alle; nicht anders auf dem Meere, wo schon sehr bald nach dem Utrechter Frieden im wirtschaftlichen Wettbewerbe der giftigste Handelsneid einsetzte und die Politik der Mächte auf das stärkste beeinflusste. Wenige Jahre nach Beendigung des Krieges hatten die Engländer die erste beste Gelegenheit ergriffen, den noch vorhandenen Rest der spanischen Flotte ohne Kriegserklärung bei Cap Passaro in Sizilien am 11. August 1718 zu vernichten. Spanien suchte daher nach Bündnissen gegen England, wo es solche finden konnte, und verhandelte zuerst mit Oesterreich, um den Preis der Anerkennung des Erbfolgerechtes der Tochter Maria Theresia Kaiser Karls VI. (die sogenannte „Pragmatische Sank-

tion"). Ohne Kriegserklärung, wie üblich in dieser Zeit, griff es 1727 Gibraltar an. England antwortete mit einer Blockade des spanisch-westindischen Handels und entsetzte Gibraltar durch eine Flottenabteilung. So mußte Spanien schließlich endgültig auf Gibraltar und Minorka verzichten. Für England war die Hauptsorge die Entwicklung des Handels. Dieser hatte sich mit Macht den spanisch-amerikanischen Gebieten zugewandt. Mit größter Rücksichtslosigkeit nützte England den Assiento-Vertrag für seine eigenen Zwecke aus. Um 1735 waren fast 80 v. H. des spanisch-westindischen Handels in englischer Hand. Die Kolonisten selbst litten nicht unter diesen Verhältnissen, denn ihr Geschäft blühte, wohl aber der spanische Staat, der seiner besten Einkünfte beraubt wurde. Die Folgen waren Zollplackereien, gewaltsame Untersuchungen englischer Handelsschiffe und Grausamkeiten aller Art, die schließlich die Volksstimmung in England derartig aufbrachten, daß der leitende Minister Robert Walpole seine wohlüberlegte Friedenspolitik nicht mehr aufrechterhalten konnte und 1739 Spanien den Krieg erklären mußte. „Niemand ist die europäische Diplomatie unruhiger gewesen als in diesem Jahre“ (Windelband a. a. O., 200). Es lag Gewitterschwüle in der politischen Luft, wie 1688 und 1701 und später 1792 und 1914 und jüngst wieder 1939. Friedrich der Große hat diese Zeit der Spannung in seinen noch als Kronprinz geschriebenen „Betrachtungen über den Zustand Europas“ meisterhaft geschildert. Deutlich zeichneten sich die großen europäischen Gegensätze am politischen Horizonte ab. So entwickelte sich aus dem spanisch-englischen Kriege schon sehr bald im Zusammenhange mit dem 1742 ausgebrochenen Oesterreichischen Erbfolgekriege ein englisch-französischer Krieg; zuerst ohne eigentliche Kriegserklärung, gewissermaßen freihändig geführt, erst 1744 offen erklärt, ein großer Bündniskrieg zwischen Spanien, Frankreich und Preußen auf der einen, England, Holland und Oesterreich auf der anderen Seite. Er entbrannte infolge der Nichtanerkennung der Pragmatischen Sanktion seitens der erstgenannten Mächte. Die beiden ersten schlesischen Kriege Friedrichs des Großen sind nur Nebenkriege in diesem europäischen Ringen; für England aber bedeutete es die Möglichkeit eines ersten Einbruchs in das spanisch-französische Kolonialreich, die auch sofort ergriffen wurde.



Zum Verständnisse dieses Krieges, der als Seekrieg an sich wenig Bemerkenswertes gebracht hat und auch als Kolonialkrieg fast wirkungslos verlief, ist es erforderlich, die kolonialen Verhältnisse, wie sie um 1740 lagen, kurz zu erwähnen, denn von nun an drehte sich Englands ganze Politik um diese Achse. Es darf nicht vergessen werden, daß die englischen Kolonien in jener Zeit an Umfang und Wert sowohl hinter den spanischen wie den französischen zurückstanden, auch wenn man berücksichtigt, daß die sog. „Neu-Englandstaaten“ und die englischen Plantagekolonien an der amerikanischen Ostküste schon damals mehr weiße Bewohner zählten als alle überseeischen Besitzungen der Spanier und Franzosen zusammen. In ersteren waren um 1740 schon über eine Million weißer Kolonisten englischer Abkunft in Landbau, Handel und Schiffahrt tätig. Aber die englischen Besitzungen der Ostküste waren völlig umgürtet, ja eingeschnürt von den mächtigen, wengleich von kaum 80000 Weißen nur schwach besiedelten französischen Besitzungen, die sich von der kanadischen Küste über die großen Seen, dem Mississippi südwärts folgend, bis zur Golfküste erstreckten und auch das ganze Ohiotal bis zum Westabhange der Alleghanies umfaßten, während im Süden Florida und Alabama in spanischer Hand waren. So wurden die englischen Gebiete in Nordamerika von allen Seiten umfaßt und mußten sich, wollten sie sich überhaupt weiter entwickeln, auf Kosten der Spanier und Franzosen ausdehnen. Die Folge war ein unaufhörlicher erbitterter Kleinkrieg an den nur mangelhaft festgelegten Landgrenzen. Sobald zum Kampfe gegen die verhaßten Kanadier aufgerufen wurde, konnte sich England auf seine Kolonisten verlassen, ja der Kampf der Großmächte in Europa ist mehr als einmal im achtzehnten Jahrhundert dort erst entzündet worden. In Westindien waren damals die französischen Inseln, besonders Martinique und das westliche Haiti, in Wert, Anbau und Ausfuhr wichtiger Tropenerzeugnisse den englischen weit überlegen. Französisch-westindischer Kaffee, Zucker, auch Tabak beherrschten den Weltmarkt. Die französischen Tropenkolonien verdankten diese Blüte der zielbewußten Förderung durch die heimische Regierung, besonders durch den Kardinal Fleury, der die Geschicke Frankreichs bis 1743 leitete. Auch die spanischen Besitzungen in Westindien, die meisten der Kleinen und Großen

Antillen umfassend, übertrafen die englischen (Jamaika, Barbadoes und St. Kitts) bei weitem an Größe und Zahl der Bewohner, wenn auch nicht an Wert der Ausfuhr.

Zu diesen amerikanischen Siedlungs- und Ausbeutungsgebieten trat im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts ein weiteres im Osten, das im Laufe desselben ausschlaggebenden Einfluß auf die Große Politik Englands und Frankreichs gewinnen sollte, ein ungeheures Gebiet von ebenso ungemessenen Zukunftsmöglichkeiten, dicht bevölkert und hoch kultiviert. Schon in den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts hatte Frankreich in Vorderindien alle Mitbewerber, Engländer, Portugiesen wie Holländer aus dem Felde geschlagen. Unter Führung bedeutender Gouverneure, wie Dumas und Duplex, seit 1707 unterstützt durch den Niedergang der Macht des Großmoguls, hatte Frankreich bereits begonnen, seinen Einfluß von Tschandernagore am Hugli über Bengalen und von Pondichéry aus über den Süden des Hochplateaus von Dekhan auszudehnen. Hier ging es zuerst von allen europäischen Mächten von der punktförmigen zur flächenförmigen Kolonisation über. Seine Stellung in Indien wurde noch außerordentlich gestärkt durch den Besitz der beiden wichtigsten Etappenstützpunkte im Indischen Ozean: Bourbon und Isle de France (Mauritius), die den Seeweg nach Indien beherrschten. England besaß demgegenüber nur einige Faktoreien in Madras und an der Gangesmündung sowie den Hafen von Bombay. Der Handel der Holländer in den indischen Gewässern beruhte in der Hauptsache auf dem Besitze der Gewürzinseln in der indischen Inselflur, wo sie die unbedingte Vorherrschaft besaßen. Bei allen drei Kolonialmächten war die Leitung und die Entwicklung ihrer Kolonien und des gesamten Kolonialhandels sowohl in West- wie in Ostindien großen Handelskompanien unter staatlicher Oberaufsicht übertragen, von denen die holländisch-ostindische damals die bei weitem mächtigste war. Um den Besitz dieser großen und aussichtsreichen Gebiete über See entbrannte nun 1739 ein beinahe fünfzig Jahre währender erbitterter Kampf zwischen den drei beteiligten Seemächten England, Frankreich und Spanien. Der tiefe, während einiger Jahrzehnte nur mühsam verdeckte politische Gegensatz dieser Völker beherrschte damit wieder die Geschicke Europas.

Wie war nun die militärische Lage der sich gegenüberstehenden Völker? Spanien hatte aus Geldmangel und Unverstand seine Flotte verkümmern lassen, es verfügte über knapp zwei Dutzend schlecht bemannter und schlecht ausgerüsteter Linienschiffe; Frankreich hatte nach dem Utrechter Frieden in bezug auf seine Seewehr denselben falschen Weg eingeschlagen, den besiegte Völker nach schweren Erschütterungen meist einzuschlagen pflegen und der stets zum Verderben führt: er hatte wohl mit allen Mitteln seinem darniederliegenden Seehandel und seinen überseeischen Belangen wieder aufgeholfen — 1730 führten schon wieder 1800 Schiffe die französische Flagge —, gleichzeitig hatte es jedoch seine Flotte vernachlässigt, und zwar in der Hauptsache aus Angst vor einem Machtansprüche Englands, dessen Neid nicht zu wecken in den ersten Jahrzehnten nach dem Utrechter Frieden als der politischen Weisheit letzter Schuß galt, aber auch aus einer falschen Einschätzung des für einen großen Handel notwendigen militärischen Schutzes. „In der französischen Nation ist nun einmal der Landkrieg, an den sich die meisten Erinnerungen des Ruhmes knüpfen, beliebter als der Seekrieg“ (Ranke, „Franz. Geschichte“ IV, 460). Das Beispiel Hollands nach dem ersten englisch-holländischen Kriege, die eigenen Erfahrungen nach dem Pfälzischen Erbfolgekriege waren vergessen. Fleury suchte durch eine gewissenlose und ränkevolle Diplomatie zu ersetzen, was Frankreich an Macht zur See fehlte, und richtete seine Politik, dem Beispiele Ludwigs XIV. folgend, ganz antihabsburgisch, also festländisch ein; er schloß zudem ein geheimes Familienbündnis mit Spanien, das Frankreich zur Hilfeleistung bei jedem Angriff verpflichtete. Eben diese Verpflichtung Frankreichs zeitigte in dem beginnenden Kriege höchst merkwürdige Folgen. Die zur Unterstützung der spanischen Seekriegführung vertragsmäßig von Frankreich gestellten Kriegsschiffe nahmen wohl gemeinsam mit den Spaniern an den Kämpfen teil, aber Frankreich und England sahen sich volle fünf Jahre offiziell als nicht im Kriege befindlich an! Erst nach der Schlacht bei Toulon (1744) erklärte Frankreich den Krieg, nachdem es militärisch und wirtschaftlich schon schwersten Schaden erlitten hatte. Die französische Flotte zählte 1740 etwa 45 Linienschiffe mit über 40 Kanonen, aber Ausrüstung und Kriegsbereitschaft waren in schlechtem Stande, vor allem fehlte den Besatzungen die seemän-



nische Uebung. Die adligen Offiziere waren dank guten nautischen Schulen, dem letzten Ueberbleibsel der Colbertschen Reformen, wissenschaftlich gründlich vorgebildet. Umgekehrt lag es in England. Die schon 1689 getroffene Einrichtung der „Britischen Admiralität“ mit einem Parlamentarier als „Erstem Lord“ an der Spitze und mehreren „Seelords“ zu seiner Unterstützung, sowie die 1731 herausgegebenen „Kings Regulations“ sorgten für eine gewisse Stetigkeit in Entwicklung, Bestand und Ausbildung der Flotte. 1740 waren über 80 im allgemeinen brauchbare Linienschiffe vorhanden, die Bemannung jedoch war nur durch rücksichtsloses „Pressen“ von Matrosen sicherzustellen. „An Bord findest du den Auswurf der Gefängnisse...!“ schrieb damals ein englischer Kommandant einem jungen Verwandten. Die Seeoffiziere verabscheuten nach englischer Gepflogenheit jede wissenschaftliche Ausbildung und sahen ihren Stolz in guten seemännischen Manövern, die „Teerjacke“ gab den Ton an. Verpflegung, Unterkunft und Fürsorge für die Mannschaften ließen, wie bei den übrigen Flotten, auch in der englischen alles zu wünschen übrig. Skorbut wütete regelmäßig unter den Schiffsbesatzungen, und manches Schiff kam in Westindien mit Hunderten von Kranken an. Alle Flotten dieser Zeit litten zudem an Ueberalterung der Führer, die französische und spanische am meisten. Das 74-Kanonenschiff von etwa 1600 t Wasserverdrängung bildete den Kern der Geschwader; die großen und schlecht segelnden Dreidecker mit hundert und mehr Geschützen dienten hauptsächlich als Flaggschiffe. Auf schnelle und starke Fregatten wurde daher besonderer Wert gelegt.

Da England 1739 nur mit Spanien als Feind zu rechnen hatte, bestand für das seemächtige Albion die denkbar günstigste strategische Lage. Es hat von dieser Gunst der Verhältnisse den denkbar schlechtesten Gebrauch gemacht, wie überhaupt in dem ganzen Kriege Strategie wie Taktik merklich gegen die früheren Zeiten zurückstehen. Es fehlte zur See wie in der Diplomatie der große Geist Wilhelms III., der alles mit sich riß und beherrschte. Vor allem war die Taktik auf beiden Seiten völlig versteinert. Das starre Festhalten an der eng geschlossenen Linie beim Winde war zum Dogma erhoben worden. Damit ergab sich von selbst die Vermeidung des

Angriffes und die Bevorzugung der Verteidigung, also eine Begünstigung der artilleristisch stärkeren Defensive gegenüber der moralisch stärkeren, freilich auch gewagteren Offensive. Dies entsprach vor allem ganz der französischen Kampfweise. Die Franzosen „schlugen defensive Schlachten und glaubten gesiegt zu haben, wenn sie nicht erschlagen wurden“ (v. Maltzahn, a. a. O., 47). Solche Taktik schließt von selbst große Seesiege aus. Es ist daher dieser fast neunjährige Krieg arm an Taten und auch an politischen Ergebnissen, wie kaum einer vor ihm und nach ihm; das hindert jedoch nicht, daß auch in diesem Kriege die Seemacht eine sehr wichtige mittelbare Rolle gespielt hat.

Statt mit Hilfe ihrer ungeheuren Ueberlegenheit den Seekrieg gegen das zur See schwache Spanien mit größter Kraft zu führen und vor allem die reichen spanischen Besitzungen in Westindien anzugreifen, begnügte sich die englische Admiralität jahrelang mit halben Maßnahmen. Zwar wurde gleich zu Anfang des Krieges das wichtige Porto Bello, der Ausgangshafen der Silberflotten, von einem englischen Geschwader genommen und große Beute gemacht. Andere Unternehmungen gegen Cartagena und Santiago de Cuba scheiterten aber jämmerlich an der Unfähigkeit und Uneinigkeit der See- und Heeresbefehlshaber. Auf dem europäischen Kriegsschauplatze stand es nicht besser; den Spaniern gelang es sogar mehrfach, Truppentransporte nach dem italienischen Kriegsschauplatze zum Kampfe gegen die Oesterreicher zu bringen, wobei französische Geschwader die Bedeckung stellten. Bei einer solchen Gelegenheit war Anfang 1742 das spanische Geschwader in Toulon eingelaufen. Die englische Mittelmeerflotte unter Mathews (28 Linienschiffe) bekam den Befehl, Toulon auch ohne Kriegserklärung zu blockieren. Er hielt dadurch die Spanier fast zwei Jahre lang in diesem Hafen fest. Erst im Februar 1744 fanden sie den Entschluß, die Blockade zu brechen, und zwar mit französischer Hilfe. Unter dem Oberbefehl des fast achtzigjährigen Admirals de Court liefen am 22. Februar zwölf spanische und sechzehn französische Linienschiffe aus, um die spanische Küste zu erreichen. Mathews stellte sie vor den Hyères-Inseln mit seiner ebenso starken, aber meist aus größeren Schiffen bestehenden Flotte. Die Schlacht, die sich hieraus entwickelte, die einzige rangierte des ganzen Krieges, verlief unentschieden. Mathews stand

zu Luvard, aber in schlecht geordneter, viel zu langer Kiellinie; er griff trotzdem an. Infolgedessen kam nur ein Teil seiner Schiffe ins Gefecht. Auch wurde der Flottenchef von mehreren seiner Kommandanten und von seiner Nachhut im Stich gelassen. De Court verstand es nicht, diese Lage auszunutzen. Leute in seinem Alter pflegen schnelle Entschlüsse zu scheuen und sind schon deshalb für den Seedienst ungeeignet. Dagegen gelang es ihm, seine Flotte unbehelligt nach einem spanischen Hafen zu bringen. Später wurde Mathews kriegsgerichtlich verurteilt, „weil er zu Luvard stehend seine Flotte nicht ordnungsmäßig Schiff gegen Schiff gegen die feindliche gelegt habe“. Dieser Spruch bedeutet den Sieg der starren Form und den Verzicht auf freiere Handhabung der Linie; er hat verhängnisvolle Folgen gehabt. Erst nach der Schlacht bei Toulon erklärte Frankreich den Krieg und bereitete sogar eine Landung in England zugunsten des Enkels Jakobs II., des sogenannten „jungen Prätendenten“ Karl Eduard vor, die aber im März 1744 durch die bloße Anwesenheit einer starken englischen Flotte im Kanal im Keime erstickt wurde. Derselbe Plan tauchte im nächsten Jahre noch einmal auf, als in Schottland eine gefährliche Rebellion gegen das seit 1714 in England herrschende landfremde und wenig beliebte Haus Hannover ausbrach. Dem Prätendenten gelang es tatsächlich, 1745 in Schottland zu landen. Aber von Frankreich weder mit Geld noch mit Truppen ausreichend unterstützt, brach der Aufstand im nächsten Jahre zusammen.

Die französische Kriegserklärung brachte zur See keine Aenderung der Lage. England erhielt sogar durch den vertragsmäßig erfolgenden Eintritt Hollands in den Krieg wenigstens eine diplomatische Verstärkung, denn zu einer tätigen Teilnahme am Seekrieg war die völlig verwahrloste holländische Marine nicht fähig. Im Mittelmeere übte die englische Flotte bis Kriegsende 1748 die Seeherrschaft aus, im Atlantik aber reichten die Kräfte zu einer wirk-samen Blockade der französischen Küsten nicht mehr aus. So konnte im Mai 1747 ein von fünf Linienschiffen gedeckter starker französischer Geleitzug, für Kanada und Westindien bestimmt, auslaufen. Bei Kap Finisterre wurde er aber von Admiral Anson, der auf einer höchst abenteuerlichen und beschwerlichen Reise bereits die



Welt umsegelt hatte, gestellt<sup>1</sup>. Anson verzichtete bei seiner großen Uebermacht (17 Linienschiffe) auf den geregelten Kampf der Linien und befahl „allgemeine Jagd“. So kam es zu einer Anzahl von Einzelkämpfen, in denen alle französischen Schiffe nach tapferer Gegenwehr überwältigt wurden. Nicht besser ging es einem anderen Geleitzug im Herbst desselben Jahres, dessen Bedeckungsgeschwader von Hawke<sup>2</sup> mit 14 Linienschiffen 270 Seemeilen nördlich von Kap Finisterre auf die gleiche Weise nach heftigem Kampfe vernichtet wurde. Der Geleitzug entkam zwar, aber der Verlust der letzten noch kriegsbrauchbaren Linienschiffe der französischen Flotte hatte deren Widerstand gebrochen. Ihre Mittel waren an der atlantischen Küste wie im Mittelmeere erschöpft, und England konnte nun mit leichter Mühe die Handelsblockade von Dünkirchen bis Gibraltar einrichten und aufrechterhalten.

Während der Seekrieg in den heimischen Gewässern nach und nach einschlief, wurde über See um so heftiger gekämpft, denn dort lag Englands eigentliches Kriegsziel. Die nordamerikanischen Kolonisten, von jeher die grimmigsten Feinde der katholischen Kanadier, verlangten dringend Hilfe von England, um Kanada zu erobern. Als erste Unternehmung gelang 1745 die Eroberung der wichtigen, den Lorenzstrom sperrenden Insel Breton mit dem Hafen Louisbourg durch einen gemeinsamen Angriff einer amerikanischen Miliztruppe und einiger Linienschiffe. Aber weiter kam man nicht, und es war noch ein Glück, daß ein starkes französisches Geschwader durch Sturm und Schiffbruch verhindert wurde, Louisbourg zurückzunehmen. In Westindien hatte England gegen Ende des Krieges, als es voll über seine Flotte für den Kolonialkrieg verfügen konnte, etwas bessere Erfolge. 1748 wurde Port Louis auf Haiti, ein wich-

<sup>1</sup> George Anson, 1697 geb., diente anfangs in den amerikanischen Gewässern, gründete dort die Stadt Anson in Süd-Carolina, umsegelte in der letzten Kriegsfahrt der Seekriegsgeschichte die Welt von 1740—44, erhielt dann ein Geschwader, wurde 1751 Chef der Admiralität, als welcher er sich außerordentlich bewährte, Flottenchef im Siebenjährigen Kriege, starb 1762. Vergl. auch des Verf. Aufsatz „Eine Kriegsfahrt um die Welt zur Segelschiffszeit“, Mar. Rundschau 1930, II.

<sup>2</sup> Edward Hawke, der Sieger von Quiberon (1759), wurde 1705 geboren, zeichnete sich im Oesterreichischen Erbfolgekriege aus, war Flottenchef im Siebenjährigen Kriege, richtete in diesem zuerst den strengen Blockadedienst vor Brest und Rochefort ein, starb 1781. Ein erfolgreicher und tatkräftiger Führer.

tiger Ausfuhrhafen, genommen und überdies ein spanisches Geschwader bei Habana geschlagen. Die wichtigsten Ereignisse des Kolonialkrieges spielten sich aber in Indien ab. Dort stand der energische und weitblickende Dupleix an der Spitze der französischen Kolonialverwaltung, und der tüchtige Labourdonnaye war Führer des auf Isle-de-France sich stützenden ostindischen Geschwaders. Er zog seine Schiffe in Pondichéry zusammen, um gemeinsam mit Dupleix gegen Madras, die damals wichtigste englische Besetzung, vorzugehen. Nachdem er im Juli 1746 ein englisches Geschwader unter Peyton vor Negapatam an der Koromandelküste geschlagen und sich dadurch den Weg nach Madras freigemacht hatte, wurde diese Stadt im September desselben Jahres gemeinsam mit einer Heeresabteilung genommen, ein großer politischer und militärischer Erfolg, der in ganz Indien einen gewaltigen Eindruck machte. Später lähmte indessen der Zwist zwischen Dupleix und Labourdonnaye, der von ersterem offen der Bestechlichkeit bezichtigt wurde, alle weiteren Unternehmungen. Daß England damals nicht gänzlich aus Indien vertrieben wurde, verdankt es ausschließlich der Uneinigkeit der beiden französischen Führer.

Während in Amerika und Indien um die Kolonien gekämpft wurde, lief der Handelskrieg auf allen Meeren nebenher. Es wird in den Quellen, auch in den neueren, nur wenig davon gesprochen, und doch hat er einen sehr bemerkenswerten Einfluß auf den Gang des Krieges, vor allem auf seinen Abschluß ausgeübt. Spanier und Franzosen verloren fast 3400 Handelsschiffe, die Engländer etwas weniger; ein Beweis für die Energie, mit der der Handelskrieg geführt wurde. Während jedoch die damals schon sehr bedeutende englische Handelsflotte diesen Ausfall nicht nur zu ertragen, sondern noch während des Krieges zu ersetzen vermochte, verschwand der spanisch-französische Handel beinahe gänzlich vom Meere. Wie im Spanischen Erbfolgekriege begannen die Lebensquellen für die verbündeten romanischen Nationen zu versiegen. Dadurch, daß die englische Flotte von 1747 an eine scharfe Blockade der französischen Küste dauernd aufrecht erhielt, wuchsen die Schwierigkeiten für Frankreich immer mehr. Es war von seinen reichsten Besitzungen über See getrennt und auf dem Meere endgültig besiegt.

Im Landkriege dagegen war Frankreich um so erfolgreicher. Seit 1746 Friedrich der Große sich im Besitze von Schlesien aus dem Kriege zurückgezogen hatte, waren nicht mehr die Länder am Rhein, sondern Belgien der Hauptkriegsschauplatz des Landkrieges. Dort hatte ein wahrhaft großer Feldherr — ein Deutscher übrigens —, Moritz von Sachsen, Sieg um Sieg an die französischen Fahnen geknüpft. Weder die Engländer noch die Holländer oder die Oesterreicher konnten ihm einen ebenbürtigen Führer entgegenstellen. Belgien wurde erobert, im Frühjahr 1748 wurde Maastricht erstürmt und Holland bedroht. Ludwig XV. (regierte von 1723 bis 1774) war entschlossen, seinen Sieg auszunutzen — da zwang ihn die wirtschaftliche Not im eigenen Lande und die dadurch hervorgerufene Unmöglichkeit, für die kostspielige Kriegführung und für seine noch kostspieligere Hofhaltung die nötigen Mittel aufzutreiben, zum diplomatischen Rückzuge. Er mußte sich, obwohl siegreich zu Lande, im Frieden von Aachen 1748 bequemen, auf die beabsichtigte Einverleibung der österreichischen Niederlande zu verzichten und alle eroberten Plätze am Niederrhein wieder herauszugeben. Er hat selbst gesagt, daß der Verlust des Handels ihn zum Frieden gezwungen habe. Die englische Seemacht hat mithin gerade in dem entscheidenden Augenblicke den Ausschlag gegeben, was selbst in den Fachdarstellungen dieses Krieges fast durchweg übersehen wird. In einem der neuesten Werke über die Seekriegsgeschichte findet sich sogar die Bemerkung (Stevens und Westcott, a. a. O., 197), daß dieser Krieg keinerlei Interesse in bezug auf die Seemacht besessen habe. Das Gegenteil ist der Fall! Seine weitgehenden kolonialen Kriegsziele mußte England diesmal allerdings noch zurückstecken, es verzichtete sogar auf das eroberte Louisbourg ungeachtet des entristeten Widerspruches der Kolonisten; dafür erhielt es das für seine Zukunft in Indien unentbehrliche Madras zurück. Gerade diese Besetzung sollte später zum Eckpfeiler der englischen Macht in Indien und damit der gesamten britischen Weltstellung werden. Man sieht aus dem Ausgange des Krieges deutlich, wie der Landkrieg die Wirkung der Seemacht wohl beschränkte, wie aber die siegreiche Seemacht sich gegenüber einer siegreichen Landmacht dennoch durchzusetzen vermochte.



## 2. Der Entscheidungskampf im Siebenjährigen Kriege 1756-63

Der Frieden von Aachen konnte ebenso wie der von Rijswijk ein halbes Jahrhundert zuvor nur ein Waffenstillstand sein, weil keine der am Kampfe beteiligten Großmächte ihr Ziel erreicht hatte, weder Oesterreich, das auf Schlesien verzichten mußte, noch Frankreich, das alle Eroberungen hatte herausgeben müssen, noch Spanien, dessen Handel nach wie vor britischer Willkür ausgeliefert war, am wenigsten England, das zwar den früheren Zustand auf dem Meere wieder hergestellt sah, über See aber nichts erreicht hatte, wo es doch gewohnt war, keinen Krieg ohne starken Gewinn abzuschließen. So war Zündstoff genug in Europa vorhanden, der noch dadurch vermehrt wurde, daß in dem preußischen Staate Friedrichs des Großen eine neue Macht im Herzen Europas sich gegen das Haus Habsburg aufgerichtet hatte, und daß fern im Osten eine weitere, anscheinend noch gefährlichere Macht, das Russische Reich unter der ehrgeizigen Kaiserin Elisabeth Einfluß auf die europäischen Verhältnisse zu gewinnen begann. Für Frankreich insbesondere kam hinzu, daß in dieser Zeit zum ersten Male unter der absoluten Regierung der Bourbonen so etwas wie eine öffentliche Meinung sich zu regen begann. Die Flotte hatte im letzten Kriege schmachlich versagt, aber weniger die von der Marquise de Pompadour, der Geliebten des Königs, geleitete Regierung als die gebildeten Schichten des Volkes erhoben laut den Ruf nach einer Stärkung der Flotte. „Indem sie den Frieden freudig begrüßten, faßten sie gleichwohl die Herstellung der Seemacht mit einem Eifer ins Auge, den man noch nicht an ihnen bemerkt hatte“ (Ranke, „Franz. Geschichte“ IV, 454). Hätte die Regierung die Zeichen der Zeit und die Stimme des Volkes richtig verstanden, noch hätte Frankreich seine einstige große Stellung auf dem Meere wiedergewinnen können. Nur wenn der starke Wille der Führenden von der Begeisterung und Opferbereitschaft des Volkes getragen und beflügelt wird, kann es gelingen, eine besiegte und heruntergewirtschaftete Flotte wieder aufzurichten! Aber der für so hohe Ziele verständnislose König, von dem Friedrich der Große treffend gesagt hat, daß „sein einziger Fehler war, König zu

sein“, überhörte geflissentlich den Ruf des Volkes. Es wurden zwar die völlig veralteten Schiffe abgewrackt und eine Anzahl neuer dafür gebaut; um England ebenbürtig auf dem Meere entgegenzutreten, hätte es jedoch ganz anderer Anstrengungen bedurft. 1755 waren dreiundsechzig größere und zehn kleinere Linienschiffe vorhanden, aber was bedeuteten diese gegenüber den neunundachtzig durchweg stärkeren englischen Linienschiffen erster Klasse, zu denen noch dreißig der zweiten kamen!

Zur militärischen Ueberlegenheit Englands gesellte sich noch eine politische. Schon im Oesterreichischen Erbfolgekriege hatte der neben Cromwell bedeutendste englische Staatsmann, William Pitt der Aeltere, der spätere Lord Chatham, seine glänzende Laufbahn begonnen. Erich Marcks hat ihn den „größten Baumeister Englands“ genannt. Während des kommenden Krieges gewann er die volle Gewalt über die innere und äußere Politik des Inselreichs. Vor allem die letztere führte er mit kühnem Wagemut und zäher Entschlossenheit auf das eine große Ziel hin: auf die Vernichtung der französischen Seegewalt und — als deren Ergebnis — auf die Eroberung des französischen Kolonialreiches. Für dieses Ziel war ihm jeder Verbündete recht, der Frankreich auf dem Festlande so zu fesseln vermochte, daß es auf See seine volle Kraft nicht entfalten konnte. Daher hat er zuerst mit Oesterreich im Bunde gestanden gegen Frankreich und Preußen, dann mit Rußland verhandelt; als er sah, daß Frankreich, der alte Gegner Oesterreichs wie Englands, sich unter dem Einflusse der Pompadour Oesterreich näherte, um den verhassten preußischen König einzukreisen, schloß er sich unbedenklich diesem an. Die Feindschaft gegen Frankreich war der unverrückbare Pol seiner gesamten Staatskunst. Gegen Frankreich brauchte er einen festländischen Degen auch schon deshalb, weil das Kurfürstentum Hannover, der Erbbesitz des englischen Königshauses, sonst verloren war. So stand England an Preußens Seite, als der große König im August 1756 das um ihn gesponnene Netz der drei „Regentinnen Europas“, wie man sie genannt hat, der Pompadour, Maria Theresias von Oesterreich und der russischen Kaiserin, mit dem Schwerte zerhieb. Das Bündnis Englands mit Preußen war jedoch nicht wie das frühere mit Holland eine „societas

leonina“. Jeder der beiden Verbündeten kam, solange Pitt am Ruder war, zu seinem Rechte, denn dieser wußte sehr gut, daß nur ein starkes Preußen den gemeinsamen Feind so schwächen konnte, daß Frankreich für seine Seerüstung keine Kraft mehr übrigblieb. Die Feldzüge des Herzogs von Braunschweig in Westdeutschland gegen Franzosen und Reichsarmee, die gegenüber den unsterblichen Heldentaten Friedrichs des Großen gern in den Hintergrund geschoben werden, sind vom höheren Standpunkte des Gesamtkrieges von größter strategischer Bedeutung gewesen. Abgesehen von der Schlacht bei Roßbach, hat es England ihm allein und seinen tapferen hannoverschen und preußischen Regimentern zu verdanken, wenn Frankreich im Landkriege so geschwächt wurde, daß es seine Kolonien nicht mehr schützen konnte. Daher durfte Pitt mit vollem Rechte im Parlamente sagen: „Kanada ward in Deutschland erobert“. Er vergaß nur, den deutschen Herzog, der dies vollbrachte, dabei zu nennen.

Auf der anderen Seite bewirkte es die englische Seemacht — und diese allein —, daß Frankreich sich nicht mit voller Kraft gegen Preußen wenden konnte, und daß es schließlich an der eigenen Erschöpfung erkannte, wie ihm von Westen her eine weit größere Gefahr drohte, die kein Sieg im Osten jemals auszugleichen vermochte. So mußte es schließlich den Krieg in Deutschland hinhaltend führen und ermöglichte es dadurch dem preußischen Könige, der furchtbaren Koalition die Stirne zu bieten, die mit über hundert Millionen Menschen sein kleines Land mit kaum fünf Millionen Einwohnern zu verschlingen drohte. Seekrieg und Landkrieg haben sich im Siebenjährigen Kriege in wahrhaft großzügiger Weise gegenseitig unterstützt<sup>1</sup>. Sicher hätte einer für den anderen oft noch mehr leisten können, und oft hat der König in fast wunderbarer Erkenntnis der Eigenart des Seekrieges den Engländern förmlich die Wege dazu gewiesen — mehr als einmal freilich ohne Erfolg. Trotzdem darf nicht verkannt werden, was in diesem Daseinskampfe des preußischen Königreichs Englands Seemacht für dessen Rettung geleistet hat. Was Friedrich für Preußen, war in diesem Kriege Pitt für Eng-

<sup>1</sup> Vgl. hierzu den wertvollen Aufsatz von Konteradmiral z. D. Glatzel: „Der Siebenjährige Krieg zu Wasser und zu Lande“. Marine-Rundschau, Februar 1912.



land: der treibende Geist, der unbeugsame Charakter, der eigentliche Held des Krieges. „Nach matten und selbstsüchtigen Jahrzehnten hat er den Gedanken des Staates wieder leuchtend emporgehoben“, sagt E. Marcks. Begeistert folgten ihm Volk und Parlament, und auch der anfangs widerstrebende König Georg II. konnte sich dem Banne seines staatsmännischen Genies nicht entziehen, denn die Glut seiner Seele setzte nach einem treffenden Ausspruch Macaulays das ganze Königreich in Flammen. Er war der berufene Führer eines großen Volkes in stürmischer Zeit; solange er die englische Politik leitete (bis Ende 1761), blühten auch mitten im Kriege Handel und Wandel, und mit Recht steht auf seinem Marmordenkmal in der Londoner Guildhall der bedeutungsvolle Satz, daß unter seiner Verwaltung „the commerce had been united with and made to flourish the war“.

Es ist für unsere Zwecke nicht erforderlich, die verworrenen Pfade der europäischen Kabinettpolitik in den Jahren vor dem Kriege zu verfolgen; die Gegnerschaft Englands gegen Frankreich stand für jede mögliche politische Kombination fest. Niemals konnten diese beiden Völker friedlich zu einander stehen, um so weniger, als Frankreichs Handel nach dem Oesterreichischen Erbfolgekriege sich schnell zu erholen begann, Handelsneid aber immer die letzte Ursache aller großen Kriege Englands gewesen ist. Den unmittelbaren Anstoß zum Kriege gaben diesmal die unhaltbaren Verhältnisse in den Kolonien. Dort hatten auch nach dem Frieden von Aachen die Kämpfe nicht aufgehört. Jahr um Jahr schoben die Franzosen ihre Posten im Ohiotal und am Champlain-See weiter vor, errichteten neue Forts und entzündeten blutige Indianeraufstände gegen die englischen Kolonisten. Noch schlechter stand es um die englische Sache in Ostindien, wo der tatkräftige Gouverneur Duplex drauf und dran war, ein mächtiges indisches Reich in Dekhan zu errichten. Da erstand ihm 1751 in dem früheren Schreiber der Ostindischen Kompanie Clive ein ebenbürtiger Gegner. Auf dessen Betreiben forderte und erlangte England die Abberufung von Duplex! Wäre dieser in Indien geblieben, Frankreichs Flagge wäre jedenfalls nicht völlig aus Indien verdrängt worden. 1755 hatten sich diese Verhältnisse so zugespitzt, daß der offene Krieg unver-

meidlich wurde. Ehe aber die Kabinette den Entschluß faßten, die Kriegserklärung auszusprechen, verbanden sich schon mit den Kämpfen der Kolonisten wohl vorbereitete Unternehmungen der beiderseitigen Flotten und Heere. So blockierte ein englisches Geschwader von elf Linienschiffen im Sommer 1755 unter Boscawen<sup>1</sup> den Lorenzstrom, um französische Truppentransporte abzufangen, und nahm dabei zwei Kriegsschiffe im offenen Kampfe. Zur selben Zeit führte Hawke in der Biscaya schon Handelskrieg und machte 300, nach anderen Quellen 500 französische Prisen. Die 6000 Seeleute, die dabei den Engländern in die Hände fielen, fehlten später den französischen Linienschiffen, ein Umstand, der viel zur anfänglichen Schwäche der französischen Flotte beigetragen hat.

Als Antwort zog Frankreich eine starke Truppenmacht in der Bretagne zusammen und ließ Transportschiffe bereitstellen, hierdurch in London die übliche Invasionsangst entfesselnd. Man sieht, daß schon damals mit diesem Mittel wirksam gearbeitet wurde, denn in Wirklichkeit plante Frankreich einen Schlag an ganz anderer Stelle. Mit großer Heimlichkeit waren in Toulon eine starke Heeresabteilung und eine Transportflotte bereitgestellt worden. Mit ihrer Hilfe überraschte der Herzog von Richelieu im April 1756 Port Mahon und schloß diesen wichtigsten englischen Stützpunkt im westlichen Mittelmeer ein. Nun erst wurde unter Byng ein Geschwader von elf Linienschiffen ins Mittelmeer geschickt. Der tüchtige französische Admiral La Galissonnière deckte mit nur zehn Linienschiffen die Belagerung. So kam es wenige Tage nach der endlich erfolgten Kriegserklärung, am 20. Mai 1756, zur Schlacht bei Minorca. Die Franzosen hatten bei östlichem Winde unter kleinen Segeln die Linie auf Südkurs gebildet. Byng passierte sie in entgegengesetzter Richtung und wendete dann mit allen Schiffen zugleich genau nach der taktischen Vorschrift. Nun segelte er mit schrägem Kurse auf die Franzosen zu, die alle Vorteile der Leestellung ausnutzen konnten und seine Spitze derartig erschütterten, daß die ganze englische Linie auseinanderbrach. Statt sich nunmehr auf die

<sup>1</sup> Edward Boscawen, geboren 1716, hatte sich im Oesterreichischen Erbfolgekriege besonders bei Finisterre 1747 ausgezeichnet, war Geschwaderchef im Siebenjährigen Kriege, siegte 1759 bei Lagos, starb 1761.



Edward Hawke (1705—1781)  
Englischer Admiral, siegte bei Quiberon am 20. November 1792





Pierre André de Suffren (1729—1788)

Französischer Admiral, verteidigte Ostindien mit Erfolg gegen die Engländer  
im Nordamerikanischen Befreiungskriege

Engländer zu stürzen, begnügte sich La Galissonière mit einer Wendung im Kontermarsch, d. h. ein Schiff nach dem anderen, und ermöglichte es dadurch Byng, sich dem Kampfe zu entziehen. Die Schlacht wird meist als unentschieden bezeichnet, sie war aber unstreitig ein taktischer, noch mehr ein strategischer Erfolg der Franzosen, denn Port Mahon konnte sich nun nicht mehr halten. Byng wurde vor ein Kriegsgericht gestellt und zur Beruhigung der entrüsteten öffentlichen Meinung nach einem höchst ungerechten Verfahren erschossen. Er hatte tatsächlich nur nach der Gefechtsinstruktion gehandelt, deren wörtliche Befolgung niemals zu einem durchschlagenden Erfolge führen konnte. La Galissonière seinerseits hatte einen glänzenden Sieg aus der Hand gegeben. Trotzdem wurde er, weil er nicht besiegt worden war, in Frankreich überschwenglich gefeiert. Seitdem wurde die Leestellung grundsätzlich von den französischen Führern bevorzugt. Das bedeutete den Verzicht auf den Sieg.

Es ist von hohem Interesse, daß der von Pitt 1757 aufgestellte strategische Kriegsplan für den gemeinsamen Kampf Englands und Preußens fast genau einem Memorandum entspricht, das Friedrich der Große 1756 der englischen Regierung übermittelt hat, ein Beweis seines für einen Nichtseemann seltenen Verständnisses für alle Fragen der Seemacht. Auch die englische Fachliteratur hat dies, wenn auch widerwillig und verspätet, anerkennen müssen (Corbett, „England in the Seven Years War“ I, 156). Die deutsche Geschichtschreibung geht darüber meist hinweg. Man kann hieraus sehen, wie der große König dem Kriege zu Lande und zu Wasser den Stempel seines Geistes aufgedrückt hat. Dieser strategische Kriegsplan enthält nachstehende den Seekrieg betreffende Hauptpunkte:

1. Unterstützung des Kolonialkrieges in Amerika;
2. Blockade der französischen Atlantikhäfen und Schließung der Straße von Gibraltar;
3. Diversionen an der französischen Küste, um durch Fesselung französischer Heeresteile den Landkrieg zu entlasten;
4. Eroberung der französischen Kolonien in Westindien, Afrika und Ostindien.



Man sieht, welche Rolle in diesem Plane der Kolonialkrieg spielt, und wie Land- und Seekrieg sich gegenseitig unterstützen sollten. Im allgemeinen ist auch englischerseits darnach verfahren worden, wenn auch keineswegs — wie es erforderlich gewesen wäre — sogleich mit der nötigen Tatkraft und Folgerichtigkeit. Das Wichtigste wäre zur Erreichung der Hauptziele über See die enge Absperrung der französischen Kriegshäfen gewesen, aber davon war in den ersten Kriegsjahren keine Rede. Immer wieder gelang es französischen Truppentransporten unter Schutz von Linienschiffsgeschwadern aus Brest und Rochefort zu entschlüpfen, drüben die englischen Bewachungsgeschwader zu umgehen und Kanada mit Truppen und Kriegsmaterial zu versorgen. Die Folge war, daß die Kriegslage in Nordamerika sich anfangs sehr schlecht für England gestaltete, und daß die Kolonisten fast überall zurückgedrängt wurden. Auch die Diversionen an der französischen Küste (Angriffe auf Rochefort 1757 und auf die Kanalhäfen 1758) scheiterten fast sämtlich, weil sie mangelhaft angelegt und schlecht durchgeführt wurden.

Mitte 1757 erhielt Pitt die entscheidende Stimme im englischen Ministerium. Nun erst wurde er die Seele des Krieges und konnte zeigen, daß er ein wahrhaft großer Staatsmann, der „ungekrönte König Englands“ war, wie man ihn genannt hat, denn „die Geister zu führen“ heißt nach einem Worte Rankes „wahrhaft König sein“! So wurde das Jahr 1759, das Unglücksjahr Friedrichs des Großen, das Glücksjahr des Seekrieges für England, dessen eigentlicher Wendepunkt. In diesem Jahre planten die Franzosen eine große Landung in England. 1758 war der geschickte und tatkräftige Choiseul Leiter der französischen Politik geworden. Mit einem Schlage wollte er dem Kriege gegen England ein Ende machen. Von drei Stellen sollte die Unternehmung ausgehen: Das Hauptheer von 30 000 Mann sammelte sich in der Quiberon-Bucht bei Morbihan nördlich der Loiremündung; es sollte in Schottland gelandet werden. Ein zweiter Heeresteil wurde in Ostende für eine Landung in der Themsemündung bereitgestellt; schließlich noch ein schwächerer Truppenkörper in Dünkirchen für eine Landung in Irland. Dazu sollten die Brest- und Toulon-Flotten in der geräumigen Bucht von Morbihan sich vereinigen (siehe Plan 7) und die große Expedition



decken. Von einer vorherigen Erkämpfung der Seeherrschaft, die für solche weitausgreifende Unternehmung doch unerlässlich ist, war indes nicht die Rede. Die Toulon-Flotte unter La Clue (zwölf Linienschiffe) lief glücklich aus, wurde aber am 18. August 1759 in der Straße von Gibraltar von Boscawen, dessen 13 Schiffe dort zu Anker lagen, gesichtet und gestellt. Der englische Admiral hielt sich nicht lange mit der Bildung der Linie auf, sondern befahl sogleich allgemeine Verfolgung ohne Innehaltung der Verbandsordnung. So wurden von den schnellsten englischen Schiffen bei östlichem Winde die langsamsten französischen Schiffe zuerst erreicht und nach tapferer Gegenwehr überwältigt, schließlich das ganze französische Geschwader zersprengt, ein Teil desselben mit dem Führer nach Lagos an der portugiesischen Küste gedrängt, um dort am 19. August 1759, der Neutralität Portugals zum Trotz, vernichtet zu werden. Nicht erst im Weltkriege wurde es englische Gepflogenheit, die Hoheitsrechte schwacher Seestaaten mit Verachtung zu behandeln!

Nicht besser erging es der Brest-Flotte unter Conflans (22 Linienschiffe). Nach endlosen Verzögerungen durch Mangel an Personal und Material war diese Flotte statt im Juli erst im November 1759 seefertig. Obwohl es schon viel zu spät im Jahre war, um die Expedition noch ohne schwerste Seegefahr nach der feindlichen Küste herüberzubringen, verließ Conflans trotzdem Brest, vor welchem Hafen Hawke wegen schweren Wetters gerade die Blockade hatte unterbrechen müssen. Auf die Nachricht vom Auslaufen der Franzosen lichtete Hawke mit seinen 27 Linienschiffen sofort die Anker — er lag in der Torbay in Südengland — und erreichte seinen Gegner am 20. November 1759 bei aufkommendem Weststurme dicht vor der Einfahrt in die Bucht von Quiberon, im Begriffe einzulaufen. Vor dieser Reede liegen eine Anzahl von Inseln und höchst gefährliche Riffe (vgl. Plan 6). Conflans hielt es für ausgeschlossen, daß die Engländer ihm in dieses Fahrwasser, das nur mit Lotsenhilfe zu befahren war, folgen würden. Aber Hawke meint mit Recht, daß, wo ein französisches Schiff führe, auch ein englisches genug Wasser unter dem Kiele finden würde. So löste er die Linie auf und befahl „allgemeine Jagd“. Nun entspannen sich in den schmalen Durch-

fahrten zwischen den Riffen und Inseln und innerhalb derselben auf der Reede von Quiberon wilde Kämpfe Schiff gegen Schiff bei wehendem Sturme, wobei mehrere englische Schiffe zwar strandeten, die französische Flotte aber zersprengt, zum Teil auf Strand gejagt oder versenkt und verbrannt wurde. Einzelne Schiffe verholten sich nach Ueberbordwerfen ihrer Geschütze in die Mündung der Vilaine; von dort vermochten sie erst nach mehr als Jahresfrist wieder ins freie Wasser zu gelangen, einige andere entkamen nach Rochefort, wo sie eng blockiert wurden. Die Sturmschlacht von Quiberon gehört zu den größten Ruhmestaten der englischen Marine. Sie wusch den Makel von Toulon und Minorka wieder von der britischen Flagge ab, denn sie erwies schlagend die seemännische Ueberlegenheit der wetterharten englischen Besatzungen über die jeder Uebung ermangelnden französischen Seeleute, die, jahrelang in ihren Häfen blockiert, schlechtes Wetter nicht mehr zu bestehen vermochten. Auch die in Le Havre für die Unternehmung gegen die Themse gebauten Transportschiffe hatten ein ähnliches Los, sie wurden von See aus in Brand geschossen. Die mit so großen Erwartungen und pomphaften Ankündigungen ins Werk gesetzte Unternehmung hatte damit ein unrühmliches Ende gefunden.

Der Tag von Quiberon brachte die Entscheidung im Seekriege, denn vom 20. November 1759 an war keine französische Hochseeflotte mehr vorhanden, um den Briten die Seeherrschaft zu bestreiten; von diesem Tage begann auch auf Pitts unmittelbare Veranlassung, nachdem Belle Isle erobert und als Stützpunkt eingerichtet worden war, die enge Einschließung der französischen Häfen, so daß Frankreich keine Verbindung mehr mit seinen Kolonien hatte und diese sich in aussichtslosem Kampfe verbluten mußten. Schon 1758 war Louisbourg, der Schlüssel zum Lorenzstrom, gefallen. Im nächsten Jahre wurde Quebec erstürmt, 1760 Montreal erobert. An allen diesen Unternehmungen hatte das nordamerikanische Geschwader unter Saunders hervorragenden Anteil. Obwohl die Franzosen sich auf verlorenem Posten vorzüglich schlugen, mußten sie doch schließlich unterliegen. Auch in Westindien fiel in diesen Jahren die Entscheidung. 1759 wurde die französische Zuckerinsel Guadeloupe von Admiral Moore, zwei Jahre darauf Dominica von

dem energischen Admiral Rodney<sup>1</sup>, im Januar 1762 Martinique, der Mittelpunkt der französischen Besitzungen in Westindien, genommen. Damit war die französische Flagge aus Amerika verschwunden und die französische Wirtschaft sehr schwer getroffen<sup>2</sup>.

Im Januar 1762, als der Krieg sich schon seinem Ende zuneigte, bot sich für England eine neue Gelegenheit zu kolonialen Eroberungen. In diesem Jahre gelang es nämlich der geschickten Staatskunst Choiseuls, Spanien auf französischer Seite in den Krieg zu verwickeln. Der spanische Handel hatte durch das Darniederliegen des französischen während des Krieges sehr gewonnen, was den Engländern ein Dorn im Auge war. Sie erlaubten sich daher, wie immer, wenn sie selbst im Kriege sind, allerlei Uebergriffe und Bedrückungen des freien Handels der Neutralen, worunter übrigens auch die Holländer schwer zu leiden hatten. Es liegt dies offenbar im Wesen der herrschenden Seemacht. Der 1759 zur Regierung gelangte König Karl III. von Spanien, ein erbitterter Feind der Engländer, mit Frankreich außerdem durch den bourbonischen Familienvertrag verbunden, wollte diese Rechtsbrüche nicht länger dulden und nahm eine so feindselige Haltung ein, daß England den Krieg erklären mußte. Vertragsmäßig trat nunmehr das durch den Methuenvertrag an England gebundene Portugal auf dessen Seite. Wer mit England anbinden will, bedarf vor allem einer kriegsfertigen Flotte! In Wirklichkeit war die spanische Flotte in jammervollem Zustande; sie ist nicht aus den Häfen herausgekommen. Auf die Kriegführung in Europa hat daher der Eintritt Spaniens in den Krieg keine Wirkung gehabt, über See aber wurden die Jagdgründe für die britische Seemacht dadurch erheblich erweitert. Die erste Tat war ein von Admiral Pocock geleiteter, großangelegter und glück-

<sup>1</sup> George Rodney, geboren 1718, kämpfte unter Hawke und Boscawen im Oesterreichischen Erbfolgekriege, dann im Siebenjährigen Kriege mit Erfolg als selbständiger Führer in Westindien, ging nach dem Kriege schuldenhalber ab und lebte in Paris, um sich seinen englischen Gläubigern zu entziehen. Als er sich während des Nordamerikanischen Befreiungskrieges rühmte, er würde die französische Flotte schon bald aus Westindien heraus schlagen, bezahlte ihm ein französischer Marschall seine Schulden und ermöglichte damit seine Rückkehr nach England! Zum Geschwaderchef ernannt, erfüllte er glänzend sein Versprechen. Starb 1792. Ein tatkräftiger Führer und bedeutender Taktiker.

<sup>2</sup> Vgl. G. Roloff, „Geschichte der europäischen Kolonisation“, Heilbronn 1913, 168.



lich durchgeführter Angriff von Heer und Flotte auf Habana im Juni 1762, wobei neun spanische Linienschiffe erobert und eine ungeheuere Beute an Geld und Kriegsmaterial eingebracht wurde. In demselben Jahre gelang noch von Vorderindien aus ein Angriff auf Manila, wo man von der Kriegserklärung noch nichts wußte. Auch hier fiel reiche Beute den Siegern in die Hände. Nachdem auch die sämtlichen französischen Niederlassungen in Westafrika, darunter Gorée, von den Engländern genommen waren, war im Atlantik und im Stillen Ozean im Jahre 1762 der volle Sieg auf britischer Seite. Das gleiche gilt von dem wichtigsten kolonialen Gebiete, von Ostindien. Kurz vor Kriegsbeginn war der Kriegszustand zwischen den beiden ostindischen Kompanien, der englischen und der französischen, durch einen für letztere höchst ungünstigen Frieden beendet worden. 1756 war die englische Kompanie gerade in einem schweren Kampfe mit den einheimischen Machthabern in Bengalen begriffen. Als dieser durch Clives großen Sieg bei Plassey am 23. Juni 1757, dem Geburtstage der englischen Herrschaft über Indien, entschieden war, ohne daß Frankreich den Eingeborenen Hilfe gebracht hätte, wendete sich nun die englische Macht sogleich gegen die Franzosen. In dem beginnenden hartnäckigen Kampfe um die Vorherrschaft daselbst hat die Seemacht eine völlig ausschlaggebende Rolle gespielt. Im Frühjahr 1757 kam ein französisches Geschwader von neun Schiffen, darunter mehrere Ostindienfahrer, mit dem neuen Gouverneur Lally-Tollendal, einem Irländer, vor Pondichéry an. Am 29. April 1758 kam es in der Nähe, bei Kuddalore, wo das französische Geschwader unter d'Aché den Angriff des etwa gleich starken englischen unter Pocock von der Leestellung aus erwartete, zum ersten Gefechte. Dasselbe verlief so, wie es der Taktik jener Zeit entsprach, d. h. unentschieden, aber der strategische Vorteil war auf seiten der Franzosen, denn das wichtige Fort von St. David an der Küste fiel dadurch in ihre Hände. Auch ein zweites Seegefecht im August desselben Jahres vor Negapatam blieb unentschieden. Im Herbst segelte d'Aché, der sich mit Lally verfeindet hatte, nach Isle de France, um sich den Herbststürmen im Golfe von Bengalen zu entziehen. Dem französischen Gouverneur war dadurch die Zufuhr abgeschnitten. Als er trotzdem das Fort St. George, die Zitadelle von Madras, belagerte, holte er sich eine Niederlage und

büßte außerdem noch die Herrschaft in Dekhan ein. Erst im nächsten Sommer kehrte d'Aché zurück, wurde in der Straße von Ceylon von Pocock angegriffen und konnte schließlich nach einem wiederum unentschiedenen Gefechte bei Porto Novo Pondichéry erreichen. Wegen mangelhaften Zustandes seiner Schiffe verließ er aber schon sehr bald die indische Küste für immer. Nun wurde diese von den englischen Seestreitkräften blockiert, die entscheidend an der Eroberung der von allen Hilfsmitteln und Zufuhren entblößten Hauptstadt Pondichéry am 15. Januar 1761 Anteil nahmen. Ausschließlich die Unfähigkeit d'Achés trägt an diesem unrühmlichen Ausgange des ganzen ostindischen Feldzuges die Schuld. Englands Uebermacht zur See in diesen Gewässern hat in verhältnismäßig kurzer Zeit und mit vergleichsweise noch viel geringeren Opfern das mächtige französische Kolonialreich in Indien und Frankreichs glänzende Aussichten in diesem reichsten Lande der Welt zertrümmert.

Mit den Unternehmungen des eigentlichen Seekrieges ging, wie immer, der Handelskrieg Hand in Hand. Von französischer Seite wurde der Kaperkrieg als die Waffe des Schwächeren auf das äußerste gefördert, und es sind tatsächlich mehr englische als französische Handelsschiffe genommen worden. Seit 1759, d. h. seit der Blockade der französischen Küste nach der Schlacht bei Quiberon und seit der Wegnahme von Martinique, des Hauptnestes der französischen Kaper in Westindien, war die französische Flagge vom Meere verschwunden, während in demselben Jahre über 8000 englische Schiffe zur See fuhren. Handel und Wandel blühten in England um so mehr, als in diesem Kriege die englische Regierung zum ersten Male scharf gegen den neutralen Handel vorging, indem sie diesem allen Verkehr mit den feindlichen Kolonien verbot und den Grundsatz „Frei Schiff — frei Gut“<sup>1</sup> völlig außer acht ließ.

<sup>1</sup> „Frei Schiff — frei Gut“ ist eine Bestimmung des zwischenstaatlichen Seerechts im Kriege, zuerst im Utrechter Frieden 1713 aufgestellt, wonach einem neutralen Schiffe freie Fahrt von seiten der Kriegführenden zu gestatten ist, solange es keine für den Feind bestimmte „Bannware“ an Bord hat. Diese umfaßt besonders Waffen und Kriegsmaterial, unterliegt aber vielfachen Schwankungen nach dem Belieben der Kriegführenden, denen es freisteht, auch andere Güter, u. a. sogar Lebensmittel, auf die „Bannwareliste“ zu setzen. Vgl. auch S. 48 Fußnote.

Seit 1758 wurde daher auch eifrig Jagd auf neutrale Schiffe gemacht, von denen hunderte, besonders spanische und holländische, aufgebracht wurden. So blieb schließlich nur die englische Schifffahrt übrig, um die ganze Welt mit Waren zu versorgen; kein Wunder, daß sie im Kriege erst recht zur Blüte kam, wie es der oben erwähnte Gedenk-spruch am Grabmale Pitts ausdrücklich rühmt.

Je offenkundiger die französische Flotte versagte, um so lauter erhob sich in Frankreich die öffentliche Meinung gegen die Mißwirtschaft in der Marine. Hier bot sich einmal das in der französischen Geschichte seltene, in England selbstverständliche Schauspiel, daß Volk und Regierung in der großen Aufgabe einer Stärkung der Flotte einig waren. Als Choiseul 1758 an die Spitze der Geschäfte trat, benutzte er sogleich die herrschende Entrüstung, um sich für die Flotte einzusetzen, in der richtigen Erkenntnis, daß ohne deren Gesundung an einen Sieg nicht zu denken war. Da der Staat infolge des zehrenden Landkrieges bankrott war, wurden überall — unterstützt von der begeisterten Zustimmung des Volkes — Sammlungen veranstaltet. Provinzen, Städte, Zünfte, reiche Privatleute spendeten namhafte Summen, „von einem Ende Frankreichs zum anderen erscholl der Ruf: die Flotte muß wieder aufgebaut werden!“ In ähnlicher Lage hatten einst römische Bürger im Ersten Punischen Kriege nach schweren Niederlagen zur See aus eigenen Mitteln eine Flotte geschaffen, die den Sieg über die Karthager errang. Aber was vor zwei Jahrtausenden gelingen konnte, war in der Segelschiffszeit schon unmöglich — und heute erst recht. Eine Flotte ist eine viel zu empfindliche Waffe, als daß man sie während eines Krieges kurzerhand wieder aufbauen könnte. Wie es ein aussichtsloses Beginnen ist, im Toben des Sturmes einem wrackgewordenen Schiffe neue Masten einsetzen zu wollen, so kann auch mitten in den Stürmen des Krieges eine geschlagene Flotte nicht wieder „fit to win“ gemacht werden. Der Geist, der allein den Sieg verbürgt, läßt sich eben nicht aus dem Boden stampfen. So mußten Choiseuls patriotische Absichten und die Begeisterung des ganzen Volkes, deren Kraft und nationale Berechtigung man aber nicht verkleinern darf, an der Uebermacht der Verhältnisse scheitern.

Dagegen kam dem französischen Minister das Schicksal auf einem anderen Gebiete entgegen. Ende 1761 war Frankreich zur



See völlig niedergeworfen. Seine materiellen Hilfsmittel waren erschöpft, eine ungeheure Steuerlast erdrückte das verarmte Volk, und nur der sittenlose Hof Ludwigs XV. verstand es, noch in Herrlichkeit zu leben. Es schien, als ob Pitt sein großes Ziel erreicht habe. Er hatte es klar ausgesprochen, daß Frankreich als Seemacht vollständig ausscheiden müsse; daher verlangte er Auslieferung aller Kolonien, der ganzen Flotte und der noch übrigen Handelsschiffe. Zweifellos hätte Frankreich auf diese harten Bedingungen schließlich doch eingehen müssen, weil ihm nichts anderes übriggeblieben wäre; zur Ausführung gelangt, hätte die Weltgeschichte vielleicht einen anderen Lauf genommen, und Amerika wäre zwanzig Jahre später den Engländern nicht verloren gegangen! In diesem entscheidenden Augenblicke kam 1760 der unreife zweiundzwanzigjährige Georg III. in England zur Regierung, der völlig in den Händen seines Günstlings, des Ränkespinners Bute, war und sich schon deshalb mit dem großen Staatsmanne Pitt nicht vertragen konnte. Schwierigkeiten im Parlament kamen hinzu. So trat Pitt zurück. Noch hatte er für den von ihm vorausgesehenen Eintritt Spaniens in den Krieg alle Maßnahmen getroffen, die sich, wie wir sahen, glänzend bewährten. Aber Bute hatte nichts Eiligeres zu tun, als heimlich mit Frankreich Friedensverhandlungen anzuknüpfen und damit Friedrich den Großen, Englands Verbündeten, zu verraten. Niemals hätte Pitt eine solche Niedertracht begangen, denn „seine stolze und tatkräftige Natur war unfähig, irgendeine Handlung zu begehen, die nach Angst oder Verrat aussah“ (Macaulay, „Essay on Frederic the Great“). So kam im Februar 1763 der Friede von Paris zustande, der zwar Kanada, das Ohiotal und die Gebiete östlich des Mississippi sowie die indischen Besitzungen im Dekhan und Tschandernagore den Franzosen kostete, ihnen aber Pondichéry und die wichtigsten der von den Engländern eroberten westindischen Inseln wieder überließ. Es ist eine Tatsache, daß der unfähige Bute den Franzosen für Guadeloupe ganz Kanada zurückgeben wollte, wenn nicht Franklin, der spätere Mitbefreier Nordamerikas, dies durch seinen Einspruch verhindert hätte! Da das westliche Mississippital (Louisiana) für Frankreich nicht mehr zu halten war, gab es dieses Gebiet an Spanien, das dafür Florida an England abtrat und Minorka zurückgeben mußte. Außerdem mußten die Befestigungen

von Dünkirchen geschleift und ein für England günstiger Handelsvertrag zugestanden werden. Vergebens hat Pitt im Parlament in einer seiner denkwürdigsten Reden diesen Frieden leidenschaftlich bekämpft. Die Rücksicht auf die wachsende Kriegsschuld verschaffte Bute die Mehrheit bei der Abstimmung. Aber Kriegsschulden sind Kapitalanlagen, die ein politisch günstiger Frieden hundertfach herauswirtschaftet, besonders wenn trotz Krieg und Kriegsgeschrei Handel und Wandel blühen! In Frankreich hat man diesen Frieden einen „karthagischen“ genannt. Sehr mit Unrecht, denn Frankreich behielt seine volle politische Freiheit als europäische Großmacht und eine Reihe wichtiger Außenposten über See. Von Bindung oder Kontrolle seiner Wehrmacht, wie im Zweiten Punischen Kriege oder gar im Diktat von Versailles von 1919, war keine Rede. Allerdings war es als Seemacht auf die zweite oder dritte Stufe zurückgedrängt. Es mußte alle Weltmachtpläne begraben. Nur eine Weltmacht gab es fortan: die englische. Dazu mußte sich Frankreich, obwohl kein feindlicher Soldat auf seinem Boden stand, verstehen, weil es, wie Ludwig XV. selbst zugab, seinen Handel verloren hatte und seine innere Lage verzweifelt war. „Der Sturz der großen Mächte hat stets die gleiche Ursache gehabt, nämlich ihre innere Schwäche“, sagte Friedrich der Große.

Ueberblicken wir noch einmal kurz den Verlauf dieses Seekrieges, so zeigt sich, daß durch das Versagen der französischen Flotte in den heimischen Gewässern die Kriegsschauplätze über See für England zu Hauptkriegsschauplätzen wurden, denn dort winkte die Zukunft für England als Weltmacht. Sie ward in jahrelangem Ringen in allen Meeren aufgerichtet und auf den Schlachtfeldern Westdeutschlands, auf denen sich Frankreichs Kraft verzehrte, begründet. Die Deutschen sind gewohnt, den Siebenjährigen Krieg vor allem als den heldenmütigen Kampf des großen Königs gegen eine erdrückende Uebermacht zu betrachten. Friedrichs Kampf um Schlesien bildet aber nur einen Teil des gewaltigen Ringens, das sich über alle Erdteile und Meere erstreckte. So war der Siebenjährige Krieg der erste Weltkrieg im eigentlichen Sinne, denn Englands Kampfpreis war die überseeische Welt. Der größte französische Geograph, Elisée Reclus, hat den Fall von Quebec als das erste nicht wie-

der gutzumachende Unglück für Frankreich bezeichnet: „Mit dieser Stadt entriß uns England die Herrschaft über Amerika, vielleicht die Weltherrschaft.“ Tatsächlich war nicht der Fall von Quebec das erste nicht wieder gutzumachende Unglück, sondern der Tag von La Hougue von 1692, und ohne die britische Seeherrschaft im Atlantik wäre auch Quebec nicht gefallen.

Die Geschichte der europäischen Kulturvölker war schon längst nicht mehr die Geschichte Europas, die man fälschlicherweise immer „Welt-Geschichte“ nennt, sondern es war die Geschichte der atlantischen Welt<sup>1</sup>. Seit der Entdeckung Amerikas war es die Schicksalsfrage der europäischen Menschheit, ob der Atlantische Ozean ein romanisches oder ein germanisches Meer sein sollte; im Siebenjährigen Kriege ist die Entscheidung in diesem Kampfe zugunsten der Angelsachsen gefallen.

### 3. Der Nordamerikanische Befreiungskrieg 1775-83

Tatkräftige Völker pflegen nach schweren Niederlagen ungeahnte Kräfte zu entwickeln. Frankreich war im Siebenjährigen Kriege vor allem zur See geschlagen worden, dort hatte es seine schwersten Einbußen erlitten. Es war nur natürlich, daß das ehrgeizige Volk, das sich schon während des Krieges für eine Erneuerung der Flottenmacht eingesetzt hatte, diese Forderung nach dem Kriege mit verdoppelter Kraft wiederholte. Es beginnt die glorreichste Epoche der inneren Geschichte der französischen Marine — die Zusammenarbeit von Regierung und Volk für den Wiederaufbau der Seemacht in den Jahren 1763—1778. Das französische Volk als das erste auf dem europäischen Kontinente, genauer gesagt: das französische Bürgertum war erwacht. Es wollte sich nicht mehr am Gängelbände unfähiger Herrscher von Niederlage zu Niederlage zerren lassen, es wollte selbst mitreden in dem ihm auferlegten Geschick.

<sup>1</sup> Vgl. Graf Yorck v. Wartenburg: „Weltgeschichte in Umrissen“, 441.



Choiseul wußte diese Stimmung trefflich auszunutzen. Gleich nach dem Kriege gelang es ihm, Korsika als vorzüglichen Stützpunkt im Mittelmeere zu erwerben. 1766 übergab er die Verwaltung der Marine seinem Vetter Choiseul-Praslin, der zu den wenigen großen französischen Marineministern gehört. Als 1770 beide Choiseuls einer elenden Weiberintrige bei Hofe weichen mußten, standen 60 Linienschiffe, alle neu und trefflich ausgerüstet, zur Verfügung. Auch unter Ludwig XVI., der 1774 die Regierung antrat, wurde die Flotte keineswegs vernachlässigt. Sein erster Minister, Vergennes, trat völlig in die Fußstapfen Choiseuls. Er bevorzugte sogar die Flotte vor dem Heere, denn er hatte richtig erkannt, daß Frankreich nur einen gefährlichen Feind hatte, das seemächtige England. Diesen Feind niederzuringen, die frühere, im Kriege verlorene Weltstellung mit den Waffen wiederzugewinnen, danach lechzte das ganze Volk, und mit ihm war die französische Staatskunst entschlossen, die erste günstige Gelegenheit zu ergreifen.

Eine solche bot sich schon sehr bald durch die Erhebung der nordamerikanischen Kolonisten gegen das Mutterland. Auf die Ursachen dieses welthistorischen Ereignisses kann hier nicht näher eingegangen werden. Im Frühjahr 1775 kam es zu offenem Aufstande, zuerst in den vier Neu-Englandstaaten im äußersten Nordosten, und als Englands schwächliche Landkriegführung gleich zu Beginn zu Rückschlägen führte, erfolgte im Juli 1776 die Unabhängigkeitserklärung der dreizehn Staaten von Nordamerika, die sich an der atlantischen Küste von der kanadischen Grenze bis Florida erstrecken. Die ungeheure militärische Uebermacht Englands, das alle Seewege beherrschte, hätte nach menschlichem Ermessen den Aufstand der an Zahl (etwa zwei Millionen weiße Einwohner) geringen und von Geld und Hilfsmitteln völlig entblößten Kolonisten sehr bald niederschlagen müssen. Aber die Amerikaner führte ein Mann, dessen eiserne Tatkraft, glühende Vaterlandsliebe und hervorragendes Verständnis für die ausschlaggebende Bedeutung der Seemacht im Befreiungskampfe alle Pläne Englands zuschanden machten, George Washington, ein berufener Führer und Staatsmann, einer der wahrhaft großen Männer der Geschichte. Er und er allein hat seinem Volke die Freiheit erkämpft, denn dieses selbst hat sich oft lau und verdrossen gezeigt. Sein Feuergeist hat es immer

wieder mitgerissen und hat auch Frankreich, nachdem es sich auf die Seite der Aufständischen gestellt, die einzig richtige und mögliche Kriegführung, die enge Verbindung von Land- und Seekrieg aufgezwungen. In einem Briefe an Lafayette, den Befehlshaber der französischen Truppen in Nordamerika, hat er mit ehernen Worten die entscheidende Rolle gezeichnet, welche die französische Flotte bei der Befreiung der Kolonien zu spielen berufen war. Er schrieb: „Bei jeder Unternehmung und unter allen Umständen ist eine Uebermacht zur See als die Grundlage zu betrachten, auf der letzten Endes jede Hoffnung auf Erfolg beruht.“ Ein Kernspruch, der für eine Unternehmung des kombinierten Land- und Seekrieges im Prinzip auch noch heute Geltung hat. Schon vom Beginne des Aufstandes an hatte Frankreich die Amerikaner mit Waffen und Kriegsmaterial freiwillig und heimlich unterstützt, was nur möglich geworden war, weil die Engländer den Landkrieg wie die Blockade der nordamerikanischen Küste höchst lässig betrieben hatten. Es gelang ihnen zwar, in New York, Philadelphia und Charleston wieder festen Fuß zu fassen und die vortreffliche Bucht von Newport (Narragansett Bay) als Stützpunkt zu besetzen und zu halten, im Inneren des Landes aber wurden sie von Washington überall geschlagen.

Die Kapitulation des englischen Heeres bei Saratoga am 17. Oktober 1777 bildet den Höhepunkt des Krieges. Nun entschloß sich Frankreich 1778 zum Bündnisse und damit zum Kriege gegen England. Im nächsten Jahre trat Spanien, das mit Frankreich das gleiche Interesse an der Niederwerfung Englands hatte, an dessen Seite, und 1780 auch noch Holland, dem England kurzerhand den Krieg erklärte, weil es einem gegen die englischen Uebergriffe zur See gerichteten Bündnisse, der sogenannten „bewaffneten Neutralität“<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> Die „bewaffnete Neutralität von 1780“ war ein zu gegenseitiger Waffenhilfe verpflichtendes Bündnis neutraler Seemächte, ausschließlich gerichtet wider die Uebergriffe der englischen Seekriegführung, die nicht einmal das Hoheitsrecht der neutralen Kriegsflagge gegenüber dem von englischen Kreuzern und sogar Kapern beanspruchten Rechte der Durchsuchung aller in See angetroffenen Fahrzeuge beachtete. Diesem bedrohlichen, von der russischen Kaiserin Katharina kraftvoll geführten Neutralitätsbündnis ist es bei der damaligen bedrängten Lage Englands tatsächlich gelungen, den Grundsatz: „frei Schiff — frei Gut“ gegen das gewohnte britische Raubsystem auf dem Meere für die Dauer des Krieges durchzudrücken. Vgl. auch Seite 279 Fußnote.

beitrat, das auf Betreiben der Kaiserin Katharina von Rußland von den nordischen Seemächten abgeschlossen worden war. Für England war in der Tat die Schicksalsfrage aufgerollt. Zum ersten Male seit hundert Jahren stand es den romanischen Seemächten ohne festländische Verbündete gegenüber. Denn eben dieses war das Ergebnis des Siebenjährigen Krieges: das sogenannte europäische Gleichgewicht, der große politische Gedanke Wilhelms III., war zertrümmert, die politischen Gegensätze zwischen den Ost- und Westmächten auf dem Festlande bestanden nicht mehr in der alten Schärfe, seitdem Frankreich 1756 auf die Seite Oesterreichs getreten war. England war daher nicht mehr das Zünglein an der Waage, und seit seinem Treubruche an Friedrich dem Großen im Pariser Frieden von 1762 fand es keinen Verbündeten mehr auf dem Festlande; es war isoliert<sup>1</sup>!

Der Krieg, der nunmehr ausbrach, sollte, wie Frankreich in seinem Manifeste feierlich erklärte, „der tyrannischen Herrschaft ein Ende machen, die England sich angemaßt hat über den Ozean zu besitzen“. Das wäre der Kampf um die Seeherrschaft gewesen. In Wirklichkeit ging er um die aufständischen Kolonien und um die englische Kolonialmacht überhaupt. Es war der letzte, aber auch der aussichtsreichste Angriff auf Englands Weltstellung im ganzen, ein Land- und Seekrieg in allen Meeren auszufechten, der nach menschlichem Ermessen mit Englands Niederlage hätte enden müssen, wenn die Verbündeten es verstanden hätten, ihre Ueberlegenheit zur See strategisch richtig auszunutzen. Auf englischer Seite haben die Verkennung der französischen zum Kriege treibenden Volksstimmung, die hochmütige Verachtung Frankreichs als Gegner zur See, sowie eine falsche Verteilung der Seestreitkräfte, die in allen Meeren verstreut, statt in der Heimat vereinigt waren, Großbritannien an den Rand der Niederlage gebracht.

Frankreich verfügte bei Ausbruch des Krieges über 70 (nach anderen Quellen sogar 80) Linienschiffe, unter ihnen Dreidecker mit 110 bis 120 Geschützen; alle Schiffe waren neu und vorzüglich ge-

<sup>1</sup> Vgl. Windelband a. a. O., 237.



baut, wenn auch meistens noch nicht gekupfert<sup>1</sup>, Werften und Arsenale waren in bester Ordnung, das Offizierkorps besonders theoretisch gut ausgebildet und innerlich einheitlich, der Mannschaftsstand (rund 70 000 Mann) zwar knapp, doch gerade ausreichend. Niemals seit den Tagen Colberts hatte Frankreich eine so vortrefflich ausgerüstete und so starke Flotte besessen. Ein schwerer Uebelstand war freilich die Ueberalterung der höheren Führer. Oft, ja meist lag die Führung in Händen von Greisen, die in den Friedensjahren auf der Leiter der Beförderung langsam emporgeklommen waren. Ein weiterer Uebelstand war die mangelhafte Fürsorge für die gesundheitlichen Verhältnisse auf den französischen Schiffen, die mehrmals ganze Geschwader in ihrer Tätigkeit lähmte. Die Herren vom französischen Adel hatten hierfür kein Verständnis. Spanien hatte nach den beschämenden Erfahrungen des Siebenjährigen Krieges seine Flotte, wenigstens was das Material anbelangt, erneuert, mindestens 70 durchweg neue Linienschiffe standen zur Verfügung, aber alles andere war minderwertig, vor allem die Ausbildung der Besatzungen und die Führung durch viel zu alte Admirale. Man hatte in Spanien vergessen, daß nicht Schiffe, sondern Menschen kämpfen, was sich im Kriege immer rächt. Auch die nordamerikanischen Aufständischen hatten auf unmittelbares Betreiben von Washington eine kleine Flottille in den Küstengewässern errichtet und eine Anzahl von Kapern ausgerüstet, die dem englischen Handel viel Schaden zugefügt haben. Die holländische Marine war schwach. Nur elf alte Linienschiffe mittlerer Größe waren vorhanden. Hollands Handel war wieder aufgeblüht, und Englands Kriegserklärung an Holland hatte gerade diese Tatsache als tieferen Grund. Für England war daher Holland als Gegner bei dessen schwacher Seerüstung leichter zu ertragen denn als Neutraler. Außerdem eröffnete sich die Aussicht auf reiche Beute durch den Handels- und Kolonialkrieg gegen Holland. Um den Schutz und Angriff von Geleitzügen ist daher in diesem Kriege zwischen Holland und England ausschließlich gekämpft worden, nicht um große strategische Ziele. So kam es — um dies hier vorwegzuneh-

---

<sup>1</sup> Die Kupferung der Schiffsböden hölzerner Schiffe verhindert ihr schnelles Bewachsen mit Muscheln und erhöht dadurch ihre Geschwindigkeit unter Segel erheblich.

men — nur zu einem ernstlichen Zusammenstoße zwischen den Seestreitkräften dieser beiden Mächte am 5. August 1781 auf der Doggerbank, wo zwei Bedeckungsgeschwader von Geleitzügen mit je sieben Linienschiffen aufeinanderstießen und sich im unentschiedenen Gefechte einige Stunden lang beschossen. Läßt man Holland außer Betracht, so besaßen 1780 Frankreich und Spanien zusammen mindestens 140 neue und kriegsbrauchbare Linienschiffe, fast alle in den europäischen Gewässern vereinigt. England hatte 1775 bei Beginn des Aufstandes der Neu-Englandstaaten etwa 130 Linienschiffe, aber diese waren zum großen Teile alt, sie waren zudem überall verstreut: in Nordamerika zur Aufrechterhaltung des Landkrieges, in Ost- und Westindien, im Geleitedienst usw. Nur der vortreffliche seemännische Ersatz und die bessere Schulung der Besatzungen sicherten England einen Vorteil. Außerdem verfügte die englische Marine über einige bedeutsame technische Fortschritte, die den Gegnern fehlten: die meisten Schiffe waren gekupfert, ferner war eine leichte „Karronade“ als Oberdecksgeschütz der Kriegsschiffe eingeführt worden, eine Nahkampfwaffe von geringer Schußweite, aber großer Feuergeschwindigkeit und starker Splitterwirkung. Auch ein Zündschloß für alle Geschütze war erfunden worden, das die lästigen Lunten zur Abfeuerung derselben überflüssig machte. Weder Frankreich noch Spanien konnten den Entschluß aufbringen, diese wichtigen Neuerungen während des Krieges einzuführen, obwohl sie sich sehr bald von ihrem Werte überzeugen mußten.

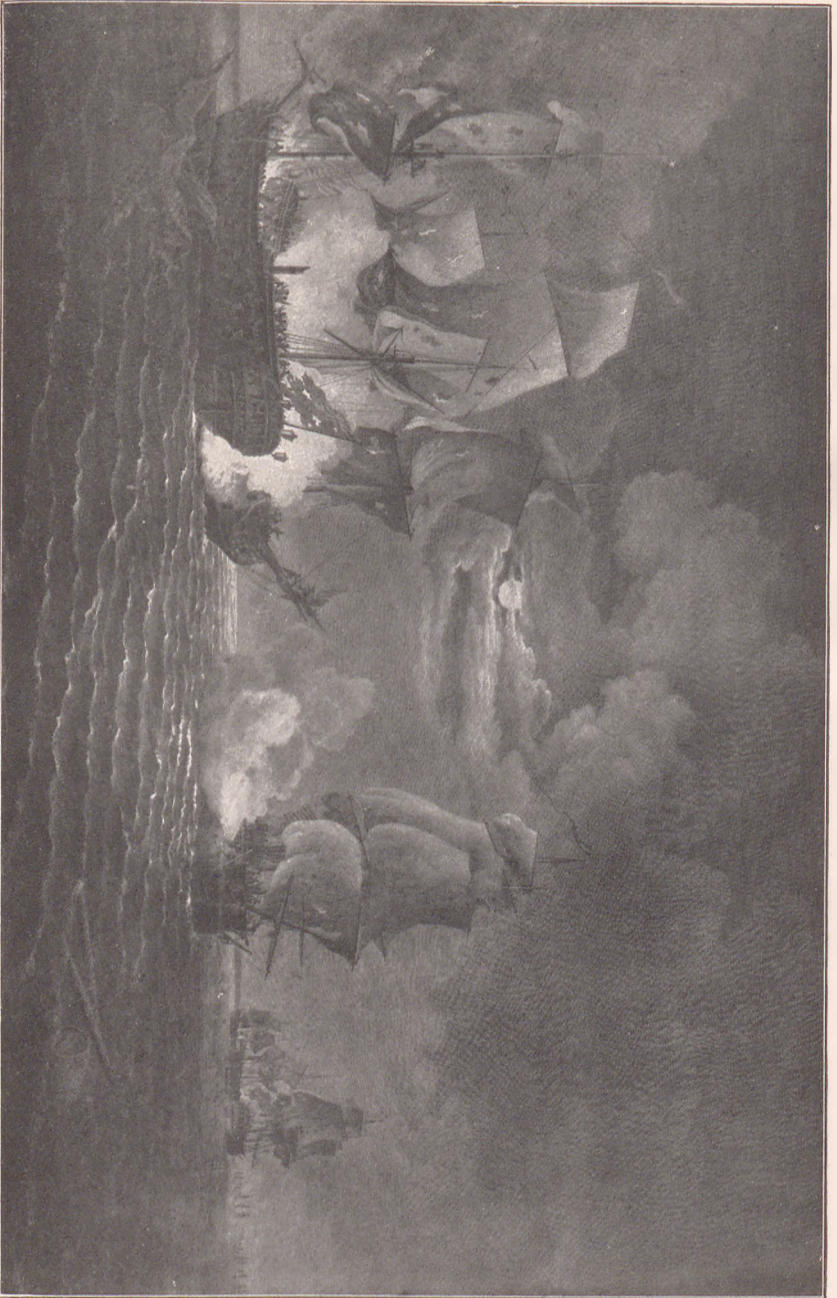
Wie war nun zu Beginn des Seekrieges die strategische Lage?<sup>1</sup> England war im Kampfe mit einer aufständischen Kolonie begriffen. Ohne Hilfe, die nur von außen kommen konnte, mußte der Aufstand rettungslos durch Mangel an jeglichen Kriegsmitteln mit der Zeit zusammenbrechen; mithin mußte England jede Zufuhr zur See für die Aufständischen unter allen Umständen verhindern. Nur durch eine Entscheidungsschlacht gegen die feindlichen Flotten in den heimischen Gewässern oder, wenn diese verweigert wurde, durch die enge Blockade der feindlichen Kriegshäfen konnte die Absper-

<sup>1</sup> Eine gute und ausführliche Darstellung des Seekrieges im Nordamerikanischen Befreiungskriege findet sich in Rittmeyer a. a. O. II 206 ff.



George Rodney (1718—1792)  
Englischer Admiral, der Sieger von Dominika (12. April 1782)





Kampf zwischen amerikanischen Kapern und einer englischen Fregatte im Nordamerikanischen Befreiungskriege 1775—82

rung der Aufständischen vom Meere schnell und wirksam erreicht werden. Aber die Lehren von Hawke und Boscawen aus dem Siebenjährigen Kriege waren vergessen. Statt Brest und Toulon, später Cadix und Ferrol eng zu blockieren, suchte England auf allen auswärtigen Kriegsschauplätzen der Stärkere zu sein und gab damit den Atlantik frei. Beinahe hätte nach dem Eintritte Spaniens in den Krieg diese falsche Strategie zu seiner Niederlage geführt. Nur einem Zufalle, nicht der eigenen Tat war seine Rettung zu verdanken.

Auf der anderen Seite mußte Frankreich danach streben, den Aufstand in Nordamerika, der am Marke Englands fraß, mit starken Hilfstruppen, Kriegsvorräten und Geldmitteln in stetem Brande zu halten und England durch den zehrenden Landkrieg so zu schwächen, daß es schließlich hätte nachgeben müssen. Dazu mußte entweder sogleich die Seeherrschaft erstritten werden, dann ergab sich alles von selbst, oder es mußte, wenn England die hohe See freigab — wie es tatsächlich geschah —, die ganze Flotte an der nordamerikanischen Küste vereinigt und die englische Blockade nicht nur durchbrochen, sondern dauernd beseitigt werden. Dann hätte, wenn auch weit schwieriger, das gleiche Ziel, die Niederringung Englands erreicht werden können. Statt dessen zersplitterte Frankreich ebenso wie England seine Seestreitkräfte auf allen Kriegsschauplätzen. Es suchte Sonderziele in Westindien, im Mittelmeere, im Indischen Ozeane zu erreichen und verlor damit den Blick für das Ganze, so daß es schließlich militärisch so gut wie nichts erreichte. Spanien fügte sich erst recht nicht einem einheitlichen Kriegsplane, sondern wollte lieber seine eigenen Zwecke, die Wiedereroberung von Minorca, Gibraltar und Jamaika verfolgen. Von einer Einheitlichkeit der Kriegführung konnte daher bei den beiden Verbündeten keine Rede sein. Wenn trotz dieser falschen Strategie seiner Gegner England nicht als Sieger aus diesem Kampfe hervorging, so beweist dies nur, wie ungeheuer die Gefahr gewesen war, in der es damals geschwebt hat.

Seetaktisch ist dieser Krieg von großer Bedeutung geworden. Er wurde mit einer seit den englisch-holländischen Kriegen unehörten Energie geführt; in den beiden wichtigsten Kriegsjahren 1781—82 folgten Schlacht auf Schlacht. Große Führer traten auf beiden Seiten auf; um Stützpunkte und überseeische Siedlungen



wurde hartnäckig, oft verzweifelt gekämpft. Land- und Seekrieg reichten sich allenthalben die Hände, Großtaten der Seekriegsgeschichte wie die Verteidigung Gibraltars, der Kampf um die Seeherrschaft in West- und Ostindien stellen sich würdig den Schlachten von Beachy Head und Quiberon zur Seite. Das Gefecht beherrschte immer noch die Taktik der langen, streng geordneten Kiellinien nach den Vorschriften Hostes (siehe S. 236). Es war mithin auch dieser Krieg, im ganzen genommen, ein Krieg der unentschiedenen Schlachten. Besonders gilt dies für das französische Verhalten im Gefecht. Ein französischer Taktiker, der den Krieg mitgemacht hat, schrieb: „Die französische Marine hat stets den Ruhm, eine Eroberung zu machen, dem vielleicht glänzenderen, aber in Wahrheit bedeutungsloseren Ruhme vorgezogen, einige Schiffe zu nehmen.“ Das bedeutet nichts anderes, als den Kampf um Stützpunkte zum Endziel des Seekrieges zu stempeln, eine Verwechslung von Haupt- und Nebenaufgaben. Kein französischer Admiral, mit einziger Ausnahme von Suffren, wagte es, ein stärkeres englisches Geschwader anzugreifen, keiner überlegte sich, wie er den Sieg zu erringen, sondern nur, wie er eine Niederlage zu vermeiden habe und wohin im Notfall der Rückzug angetreten werden könnte<sup>1</sup>. Man muß daher dem Urteil eines neueren Seekriegswerkes (Stevens und Westcott a. a. O., 220) zustimmen: „Wenn eine Flotte den Gedanken befürwortet, daß Schiffe nicht eingesetzt werden sollen... so blüht ihr mit Recht dasselbe Schicksal, das die französische überwältigte.“ Erst ganz zum Schlusse, im letzten Kriegsjahre, brachte der Nordamerikanische Befreiungskrieg auch eine Befreiung von der völlig erstarrten Hosteschen Taktik im offenkundigen Sinne. Eben dadurch ist er von großem Einflusse auf die spätere Durchbruchtaktik Nelsons gewesen.

Wie im Spanischen Erbfolgekriege und im Siebenjährigen bildete auch in diesem Kriege das 74-Kanonen-Schiff den Kern der Schlachtflotte. Aber neben diesem Normalschiffe treten immer mehr große Dreidecker von hundert und mehr Kanonen und mit 900 bis 1000 Mann Besatzung auf, Schiffe von über 2000 t Wasser-

<sup>1</sup> Vgl. L a c o u r : „La Marine militaire de France sous le règne de Louis XVI.“ Paris 1905. II, 54 ff.



verdrängung. Das Streben ging dahin, die Größe der Schiffe zu steigern bei gleichbleibender Kanonenzahl, wodurch den Mannschaften bessere Unterbringung gewährt werden konnte.

Es ist schon gesagt worden, daß der ganze Krieg seinem eigentlichen Wesen nach ein Kolonialkrieg war. Mit seinen wichtigsten Entscheidungen spielte er sich über See ab, und zwar vor allem auf dem ostamerikanischen und ostindischen Kriegsschauplatze. Dazu traten die Ereignisse in den europäischen Gewässern. Nur auf dem amerikanischen und europäischen Kriegsschauplatze haben sich die Unternehmungen des Seekrieges gegenseitig beeinflusst. Der ostindische Kriegsschauplatz führte ein Leben völlig für sich. Zur besseren Uebersicht empfiehlt es sich daher, den Krieg nicht zeitlich Jahr für Jahr im ganzen zu verfolgen, sondern jeden der drei großen Kampfplätze für sich. Es kann dabei ohne Schaden auf die Schilderung zahlloser Einzelkämpfe kleiner Geschwader verzichtet werden, deren Ausgang auf den Verlauf des Krieges meist ohne jeden Einfluß war. Nur die Höhepunkte gilt es festzuhalten, um ein Verständnis zu gewinnen.

Das unmittelbare Kriegsobjekt, wie auch der äußere Anlaß des Zusammenstoßes der Seemächte lagen in Nordamerika, ein weiteres wichtiges Kriegsziel für Frankreich und später auch in bedingtem Maße für Spanien waren die westindischen Besitzungen Englands. In den amerikanischen Gewässern sind daher auch die Hauptentscheidungen zur See gefallen. Die Kriegshandlungen an der ostamerikanischen Küste und im Karibischen Meere haben sich insofern dauernd gegenseitig beeinflusst und bilden ein Ganzes, als die gegnerischen Schlachtflotten wegen der herrschenden Sturm- und Zyklonperioden im Sommer nur an der amerikanischen Küste und nur im Winter in Westindien sich aufhalten konnten. Schwere atlantischen und tropischen Stürmen waren die damaligen Schiffe nicht gewachsen. In Westindien hat der dort vorwiegend herrschende Nordostpassat alle strategischen Maßnahmen der Kriegführenden beeinflusst. Wer in das Karibische Meer vertrieben war, konnte nur schwer die freie See wiedergewinnen, daher bildeten die Kleinen Antillen, die am weitesten nach Osten liegen, den Brennpunkt aller Unternehmungen in diesem Meeresteile. Auch sonst bedurften die Schiffe

als Zufluchtshäfen und zur Erneuerung von Wasser, Proviant und Kriegsvorräten, sowie zum Ansetzen der häufig mitgeführten oder über den Atlantik geleiteten Heeresteile dringend und dauernd geeigneter Stützpunkte. Diese spielen daher auf dem atlantischen Kriegsschauplatze eine große Rolle. Sie entwickelten sich schließlich zu regelrechten Operationsbasen für alle Bedürfnisse der Flotte, um deren Besitz hartnäckig gekämpft wurde. Es war dieser Krieg mithin ein Krieg um Stützpunkte und Flottenbasen.

Bei Kriegsbeginn im Frühjahr 1778 befand sich nur ein schwaches englisches Geschwader unter *Howe*<sup>1</sup> an der nordamerikanischen Ostküste. Im August traf dort, unbehindert von den Engländern, die französische Toulonflotte von 17 Linienschiffen mit zahlreichen Transportern unter *d'Estaing* ein, einem tapferen Offizier, aber schlechten Seemann. Ein Versuch, New York zu erobern, wo Howe eine Verteidigungsstellung eingenommen hatte, schlug fehl, ebenso ein solcher auf Newport, während ein Zusammenstoß beider Flotten vor der Delawarebai durch einen Sturm verhindert wurde. So segelte *d'Estaing* bald nach Westindien, wohin ihm die englische Flotte — jetzt unter dem Kommando von *Byron*, dem Großvater des Dichters — sogleich folgte. Dort lagen schon geringe Seestreitkräfte beider Parteien, die Engländer gestützt auf Barbadoes und Jamaika, die Franzosen auf Martinique und Kap Français (Haiti). Letztere hatten den Plan, alle in englischer Hand befindlichen Antillen, vor allem *Dominica*, *St. Kitts* und *Grenada* zu besetzen und die Engländer ganz aus dieser Inselwelt zu vertreiben. Schon im September 1778 gelang ihnen dies mit *Dominica*. Dafür eroberten die Engländer das viel wichtigere, weil mit einem vortrefflichen Hafen versehene *St. Lucia* (siehe Karte 9) durch Handstreich. Für die ganze Kriegszeit wurde nun *St. Lucia* Hauptstützpunkt der englischen Seestreitkräfte für Westindien. Erst im Juli 1779 kam es bei *Grenada* zu einem unentschiedenen Gefecht. Bei Beginn der Orkanzeit (August bis Oktober) verließen beide Gegner Westindien; *d'Estaing* ging nach Norden, *Byron* nach England. Dies war ein strategischer Feh-

<sup>1</sup> *Richard Howe*, geboren 1726, ein tatkräftiger und geschickter Führer. Befehligte seit 1776 an der amerikanischen Küste, später Chef der Heimatflotte. Siegte im Kriege gegen die französische Republik in der berühmten „Schlacht vom 1. Juni 1794“. Starb 1799.

ler der britischen Seekriegsleitung, denn wenn auch d'Estaing an der ostamerikanischen Küste nichts ausrichtete, so genügte schon die bloße Drohung einer französischen Uebermacht zur See, um die Engländer dort zur überstürzten Räumung ihres besten Stützpunktes an der Küste, des Hafens von Newport, zu bewegen. Nach einem Ausspruche Rodneys war dies der größte Fehler, den England überhaupt begehen konnte.

Erst im Frühjahr des nächsten Jahres (1780) erschienen wieder starke Flotten in Westindien. Der französische Admiral Guichen<sup>1</sup> brachte mit 16 Linienschiffen einen großen Transport über den Atlantik. Seine Instruktion lautete: die Seeherrschaft erringen, ohne die eigenen Kräfte einzusetzen! Eines schließt das andere aus. Mit solcher Bindung war selbstverständlich kein auch noch so bescheidener Erfolg zu erringen. Guichen hatte es hauptsächlich auf die Wiedereroberung von St. Lucia abgesehen. Rodney, der kurz nach ihm mit einem Geschwader in Westindien angekommen war, wollte die Franzosen in Martinique blockieren, ein strategisch richtiger Gedanke. Als Guichen am 17. April 1780 die Blockade zu brechen suchte, kam es zur Schlacht, in der auf jeder Seite etwa 20 Linienschiffe gegeneinander standen. Rodney wollte von der Windseite her die französische Nachhut mit Uebermacht angreifen — man merke: Konzentrationstaktik! — aber seine Unterführer, an den alten Gefechtsinstruktionen klebend, verstanden seine Absicht nicht; so kam es nur zu dem üblichen laufenden Gefechte ohne Entscheidung. Trotz Ankunft eines spanischen Geschwaders mit Truppen- und Kriegsmaterial — Spanien war inzwischen in den Krieg eingetreten — wurde diese Uebermacht nicht gegen Rodney ausgenutzt, weil die Verbündeten sich nicht einigen konnten. So segelte Guichen im August nach Hause. Wäre er mit seiner starken Flotte statt dessen nach der nordamerikanischen Küste gesegelt, so wäre New York wahrscheinlich im Herbst gefallen, denn Rodney war nur mit unzureichenden Kräften zur Stelle. Es beginnt schon in diesem Jahre die unaufrichtige Politik Frankreichs, das die verbündeten Nordamerikaner nur lau unterstützte, um ihnen nicht zu schnell

---

<sup>1</sup> Luc Urbain de Guichen, geb. 1712, Flaggoffizier 1776, galt als besonders tüchtig, wurde von Rodney als sein gefährlichster Gegner eingeschätzt, hat aber trotzdem taktisch nichts erreicht. Starb 1790.



zum Siege zu verhelfen, denn dadurch hätte England die Kolonie bald verloren, dann aber beide Arme frei zum Kampfe gegen Frankreich bekommen! Ehrlich und aufrichtig waren in diesem Bündnisse der romanischen Mächte mit den angelsächsischen Amerikanern nur die letzteren, freilich waren sie auch der Hilfe am meisten bedürftig.

Rodney war Anfang 1781 von New York nach Westindien zurückgekehrt und erhielt in St. Lucia die Nachricht von der gegen Holland ergangenen Kriegserklärung. Sofort segelte er, ehe noch die französische Flotte in Westindien wieder eingetroffen war, nach St. Eustache, einer kleinen Insel nördlich von St. Kitts, die sich zum Mittelpunkt des gesamten neutralen Handels im Karibischen Meere entwickelt hatte. Der holländische Befehlshaber wußte noch nichts von der Kriegserklärung. So fiel die Insel mit reicher Beute fast ohne Schwertstreich in Rodneys Hand. Inzwischen war aber die französische Flotte, 20 Linienschiffe mit vielen Transportern, unter de Grasse<sup>1</sup> in Martinique angelangt. Rodney hatte seinen Unterführer Hood<sup>2</sup> mit 17 Kampfschiffen beauftragt, ihn dort abzufangen, doch sollte er sich in Lee der Insel halten. Diese fehlerhafte Anordnung Rodneys ermöglichte es de Grasse, am 29. April 1781 unangefochten in Martinique einzulaufen, und verhinderte auch eine taktische Entscheidung bei dem sich entspinrenden Gefechte. Schon im Juli segelte de Grasse, von Washington dringend gerufen, mit der ganzen Flotte nach Norden, wohin Hood im August ihm folgte.

In diesem Jahre fiel im nordamerikanischen Kolonialkriege die Entscheidung. Schon ehe de Grasse an der Küste eintraf, hatten die Engländer von Charleston aus, das sie 1780 erobert hatten, einen Angriff auf Virginien unternommen. Um diesen wichtigen Staat zu halten, bedurften die Amerikaner der Seeherrschaft mindestens in der Chesapeakebai. Dorthin war ein französisches Geschwader von sieben Schiffen von Newport aus unter des Touches beordert worden, ein englisches unter Arbuthnot folgte ihm von Newport aus, um den Eingang zur Bucht zu decken; die gekupfer-

<sup>1</sup> François de Grasse, 1722 geboren, hatte mit Auszeichnung unter d'Estaing und Guichen gedient, zeigte Tatkraft und Uebersicht, wurde bei Dominica 1782 gefangen, starb 1788.

<sup>2</sup> Samuel Hood, geboren 1724, hatte im Siebenjährigen Kriege seine Fähigkeiten bewiesen, Geschwaderchef im Nordamerikanischen Befreiungskriege, besetzte 1793 Toulon, tüchtiger Taktiker, starb 1816.

ten englischen Schiffe kamen jedoch eher an und legten sich vor die Einfahrt. Die Franzosen, auf der Windseite stehend, hätten leicht angreifen können. Sie zogen es vor, nach der von ihnen so sehr geschätzten Leeseite zu gehen, um den englischen Angriff abzuwarten, der auch bald erfolgte und wie alle Gefechte dieser Art nach Schema unentschieden endete. Aber Arbuthnot konnte sich am 16. März 1781 an der französischen Linie vorbeiziehen und vor ihr in die Bucht einlaufen. Trotzdem gab er in unbegreiflicher Verkennung ihrer Wichtigkeit die Bucht bald wieder frei. Der Kampf um sie begann daher von neuem, als de Grasse mit der westindischen Flotte (24 Linienschiffe) Ende August 1781 dort erschien. Er landete zur Unterstützung Washingtons sofort die mitgebrachten Truppen und verankerte seine Flotte dicht an der Einfahrt bei Kap Henry. Inzwischen war auch Hood in New York eingetroffen. Er mußte sich dem dort befehlighenden älteren Admiral Graves unterstellen, der nun mit 18 Linienschiffen den Versuch machte, de Grasse aus der Chesapeakebai zu vertreiben. Als er am 5. September 1781 vor derselben erschien, lichtete de Grasse sogleich Anker und bildete die Gefechtslinie in Lee der englischen. Der sich nunmehr entspinnde Kampf ist ein genaues Abbild der Schlacht bei Minorka mit dem gleichen Ausgange. Die englische Spitze, schräg auf den Feind treffend, wurde so mitgenommen, daß Graves das Gefecht abbrechen mußte, de Grasse aber nutzte dies taktisch nicht aus. Die wichtige Bucht blieb jedoch in seinen Händen, und die Folge war die Abschneidung des in Virginien kämpfenden englischen Heeres, des letzten noch auf amerikanischem Boden befindlichen, von jeder Seezufuhr, seine Einschließung in Yorktown durch Washington und seine schmäbliche Kapitulation am 19. Oktober 1781. Es war die Entscheidung im nordamerikanischen Befreiungskriege; ohne die Seeschlacht vom 5. September wäre an einen solchen Erfolg nicht zu denken gewesen. Gerade in der höchsten Verzweiflung des Krieges entschied die Seemacht und ermöglichte den letzten Schlag. Es war Frankreichs Rache für Quiberon! Wenn es richtig ist, daß die großen Ereignisse der Geschichte nicht wegen eines etwa glänzenden dramatischen Verlaufes, sondern vielmehr wegen ihrer Folgen bedeutsam sind, so steht die taktisch zwar unentschiedene, aber strategisch und geschichtlich höchst

folgenreiche Schlacht bei Kap Henry in erster Linie. „Sie hatte letzte Auswirkungen, die weit bedeutsamer waren als Waterloo“ (Stevens und Westcott a. a. O., 211). Mit Recht wurde daher de Grasse von Washington als Befreier Amerikas begrüßt. Die Waffenstreckung machte nicht nur einen ungeheuren Eindruck in Europa, sie brachte das englische Ministerium zu Fall, stärkte die Friedenspartei in England und gab Washington zum ersten Male, seitdem er kühn die Fahne der Freiheit aufgerichtet, die Aussicht, ja die Zuversicht, daß er allen Schwierigkeiten zum Trotz sein großes Werk werde durchführen können.

Im November 1781 waren beide Flotten unter de Grasse und Hood wieder nach Westindien absegelt. Das Jahr 1782 war das letzte und wichtigste Jahr des Seekrieges in Westindien. Es umfaßt die schwersten und folgenreichsten Kämpfe des ganzen Krieges. Dem tatkräftigen Gouverneur von Martinique, Bouillé, war es gelungen, Basseterre auf St. Kitts zu erstürmen und die englische Garnison auf dem Brimstone Hill einzuschließen. Hood beschloß, mit 22 Schiffen die Wiedereroberung der Insel zu versuchen. Er traf dort de Grasse mit 26 Schlachtschiffen in Linie westlich der im Süden vorgelagerten Insel Nevis. Durch ein sehr geschicktes Manöver schob sich Hood am 25. Januar 1782 zwischen den Feind und die Insel und ankerte dann unter der Küste, dicht an sie gelehnt, vor St. Kitts „auf Spring“<sup>1</sup>, so daß seine Breitseiten nach See zu gekehrt waren. Vergeblich versuchte die französische Flotte, diese starke Verteidigungsstellung am nächsten Tage zu erschüttern. Sie mußte unverrichteter Dinge wieder in See gehen. Als Brimstone Hill trotzdem fiel, verließ Hood unbemerkt den Ankerplatz und vereinigte sich mit Rodney, der im Februar 1782 mit zwölf Linienschiffen anlangte und nun über insgesamt siebenunddreißig verfügte. Auch die Franzosen waren erheblich verstärkt worden und gingen nun daran, gemeinsam mit den Spaniern den Engländern Jamaika zu entreißen. Dies zu verhindern, legte sich Rodney in St. Lucia auf die Lauer.

De Grasse stellte in der Nähe von Martinique einen großen Geleitzug von Truppentransportern zusammen und wollte ihn nach

<sup>1</sup> „Auf Spring ankern“ heißt in der Seemannssprache: außer dem eigentlichen Anker am Bug des Schiffes noch mit einem zweiten Anker von Heck aus ankern, um das Schiff, das sonst mit dem Bug im Winde liegt, quer zum Winde zu legen.



Kuba begleiten, um von dort aus die Unternehmung gegen Jamaika einzuleiten. Als er am 8. April 1782 Martinique verließ, heftete sich Rodney sogleich an seine Fersen. Unter den hohen Felsen von Dominica lag sehr bald schon die Hauptmacht beider Gegner in Windstille, nur Hood mit der Vorhut hatte, ebenso wie die französische, nördlich der Insel frischere Brise. Dort hätten die überlegenen Franzosen den schwächeren Hood leicht überwältigen können, wenn sie nur kräftiger zugegriffen hätten. Aber sie begnügten sich damit, ihren Geleitzug auf den Marsch zu bringen, d. h. Nebenzwecke zu verfolgen und der Entscheidung aus dem Wege zu gehen. Diese erzwang Rodney seinerseits drei Tage später, am 12. April 1782, in der denkwürdigen zweiten Schlacht bei Dominica (von den Franzosen „Les Saintes“ genannt). In der Nähe dieser kleinen Inseln „Les Saintes“ zwischen Dominica und Guadeloupe lag die französische Flotte am 12. April morgens nach mehreren nächtlichen Schiffszusammenstößen in schlechter Ordnung in einem dichten Haufen, als Rodney mit 36 Linienschiffen auf nördlichem Kurse an sie heransagelte (siehe Plan 8). De Grasse hatte nur noch 31 Schiffe zur Stelle. Er befahl sofort, die Kiellinie einzunehmen und hielt bei östlichem Winde von der Luvstellung aus mit südlichem, also entgegengesetztem Kurse, auf die englische Spitze ab. Als sich die Vorhuten eben passiert hatten, sprang der Wind auf Südost. Diese Gunst des Zufalls benutzte Rodney, um mit seinem Flaggschiff durch eine Lücke in der französischen Linie durchzubrechen, ein Manöver, das auch von einem Schiffe der Vorhut und von der ganzen Nachhut unter Hood nachgeahmt wurde. So war die französische Linie an drei Stellen durchbrochen und hatte dabei durch Enfilierfeuer so schwere Verluste erlitten, daß sie sich bald ganz auflöste und den Rückzug nach Lee antrat. Die zusammengeschossenen französischen Schiffe, sieben an der Zahl, wurden eines nach dem anderen von den nachdrängenden Engländern genommen. De Grasse selbst mußte mit seinem Flaggschiff „Ville de Paris“ (104 Kanonen) nach hartnäckigem Kampfe die Flagge streichen; wie hartnäckig er war, beweist die Angabe eines Teilnehmers, daß dieses Schiff allein 400 Tote zu verzeichnen hatte. Rodney hätte durch scharfe Verfolgung die ganze französische Flotte zersprengen, vielleicht vernichten können. Ganz gewiß hätte Nelson nicht

eher geruht! Als erste Durchbruchsschlacht nach über hundert Jahren unentschiedener Kämpfe zur See, und als das Ende der „Defensivschlachten“ wird die zweite Dominica-Schlacht trotzdem in der Seekriegsgeschichte als die Tat eines großen Führers fortleben. Die Schlacht hatte sehr weitgehende politische Folgen. In England erregte der Sieg ungeheuren Jubel, in Frankreich griff die Ueberzeugung von der Aussichtslosigkeit des weiteren Kampfes immer mehr um sich, in Westindien war der Krieg tatsächlich zu Ende.

Ueberblickt man die Vorgänge auf dem amerikanisch-westindischen Kriegsschauplatze im Zusammenhange, so hatte Frankreich das eine große Ziel: die Befreiung der englischen Kolonien und damit die schwerste Schädigung Englands erreicht, von seinen kolonialen Sonderzielen aber keines. England hätte es niemals so weit kommen lassen dürfen, daß seine in Nordamerika kämpfenden Heere ohne Unterstützung aus der Heimat aufgerieben wurden. Auch hätte es nach Rodneys großem Seesiege den Landkrieg von neuem ansetzen können. Aber auch in London war man kriegsmüde geworden!

Der Seekrieg in den europäischen Gewässern stand von Kriegsbeginn an bei den Verbündeten unter dem Zeichen der Unentschlossenheit, bei den Engländern unter dem Einflusse der Schwäche ihrer Seestreitkräfte. Es war das erstemal, daß England seit den Tagen der Armada in den heimischen Gewässern in die strategische Defensive gedrängt war, weil es seine Geschwader über die ganze Welt verstreut hatte, statt sie schon vor Kriegsausbruch im Kanal zu sammeln. Dort hatte es im Frühjahr 1778 nur 21, später 32 Linienschiffe unter Admiral Keppel zur Stelle. Frankreich dagegen war viel besser vorbereitet und hätte die englischen Kanalhäfen blockieren und dadurch Nordamerika vom Mutterlande abschneiden müssen und auch können. Für diese selbstverständliche Forderung besaß man jedoch in Paris kein Verständnis. Das französische Brestgeschwader befehligte der siebenjährige d'Orvilliers, der mit 27 Schiffen vor dem Kanal kreuzte — um Handelskrieg zu treiben! Dort, etwa hundert Seemeilen westlich von Ouessant, trafen sich am Morgen des 27. Juli 1778 die beiden Flotten. Die Franzosen standen auf der Windseite und vor der englischen

Linie. Als d'Orvilliers mit allen Schiffen zugleich wendete, kam es zum Passiergefecht, das sich durch Rückwendungen mehrere Male ohne entscheidenden Erfolg wiederholte. Am Abend trennten sich beide Gegner und suchten ihre Heimathäfen auf. Keppel hatte seine Ueberlegenheit (32 zu 27 Schiffe) schlecht ausgenutzt und wurde deshalb mit Recht stark angegriffen. Erst im nächsten Jahre rafften sich die Franzosen, nunmehr im Bunde mit Spanien, zu einer größeren Anstrengung auf. Der alte Plan Ludwigs XIV. und Choiseuls, England durch eine Invasion zu bezwingen, tauchte diesmal mit besseren Aussichten denn je wieder auf. Die verbündete Flotte bestand aus 30 französischen und 36 spanischen Linienschiffen, die sich im Sommer 1779 an der spanischen Nordküste sammelten und die unbedingte Ueberlegenheit über die englische Kanalflotte unter Hardy mit ihren 35 Schiffen besaßen. Daß dieser die Franzosen nicht vor Brest stellte, ehe sie sich mit den Spaniern vereinigten, ja daß er nicht einmal den Versuch dazu machte, war ein schwerer strategischer Fehler. Aber in London herrschte, wie immer in solchen Fällen, eine zitternde Angst vor der drohenden Invasion. In Nordfrankreich war nämlich ein starkes Heer bereitgestellt worden, dem man in England, das den letzten Mann für den nordamerikanischen Krieg hergegeben hatte, so gut wie nichts entgegenstellen konnte. So ließ man in gänzlicher Verkennung des Wesens der Seeherrschaft die Kanalflotte nicht von der Küste weg. Niemals seit 1588 hat England in solcher Gefahr geschwebt, wie im Sommer 1779. Die Flotte der Verbündeten stand Mitte August dieses Jahres zwischen der englischen Flotte und den Kanalhäfen, also in vorzüglicher Stellung für die Durchführung einer Landung; aber die Unentschlossenheit ihrer Führers, Gegenbefehle aus Paris, und vor allem der trostlose Gesundheitszustand auf den französischen Schiffen<sup>1</sup> retteten England wie durch ein Wunder. Dieser erste Fehlschlag der Verbündeten hatte eine wichtige Folge für die weitere Seekriegführung in den westeuropäischen Gewässern: Spanien verfolgte von nun an in der Hauptsache nur noch seine eigenen politischen Ziele, in erster Linie die Wiedereroberung von Minorca und Gibraltar, auf Kosten der gemeinsamen Kriegführung.

<sup>1</sup> Viele Schiffe hatten bis zu 50 v. H. Kranke an Bord. Ein Vierundsiebzig-Kanonenschiff hatte 70 Tote und über 500 Dienstunfähige bei einer Besatzung von 734 Mann.



Port Mahon, das die Engländer viel zu schwach besetzt und gar nicht gedeckt hatten — nicht ein einziges Linienschiff befand sich im Mittelmeer! — wurde 1781 mit großer Uebermacht von den Spaniern angegriffen und Anfang Februar 1782 genommen. Damit ging der wichtigste Stützpunkt Englands im westlichen Mittelmeere verloren. Gegen Gibraltar, das eng von Land und See abgeschlossen war, begann schon Ende 1779 ein erbitterter Kampf, der ganz Europa jahrelang in Atem hielt. In unbegreiflicher Gleichgültigkeit war dort für nichts gesorgt. So mußte Rodney im Herbst 1779 beauftragt werden, die Festung mit dem Nötigsten zu versorgen. Die Einschließung Gibaltars wurde nach See zu durch ein spanisches Geschwader unter Admiral Langara von Cadiz aus gedeckt. Rodney hatte das Glück, dieses Geschwader von elf Linienschiffen am 8. Januar 1780 bei St. Vincent zu treffen. Mit seinen überlegenen Kräften (20 Schiffe) nahm er Langara sechs Schiffe ab und zersprengte in einem bis in die Nacht ausgedehnten Gefechte den Rest. Statt nun wenigstens die Straße von Gibraltar bei Tanger mit seiner Hauptmacht schleunigst zu sperren, ließ der dreiundsiebzigjährige, völlig unfähige spanische Flottenchef Córdoba die Engländer unbemerkt durchschlüpfen und ebenso unbehelligt wieder auslaufen! Gewiß waren Blockaden in der Segelschiffszeit erheblich schwieriger aufrechtzuerhalten, weil viel mehr von Wind und Wetter abhängig, als heutzutage, und man konnte einem Geschwaderchef keinen Vorwurf machen, wenn er seine Schiffe lieber zurückzog, als sie an einer Leeküste im Sturme zerschellen zu lassen. Aber gerade die enge Straße von Gibraltar, noch dazu nur nach der einen Seite hin, wirksam abzusperren, war sicherlich eine der leichtesten Aufgaben, die gestellt werden konnten. Die Spanier haben auch diese nicht zu lösen vermocht.

In Gibraltar trat im nächsten Jahre wiederum Mangel ein. Der Chef der Kanalflotte (22 Linienschiffe) Darby wurde daher im April 1781 mit der gleichen Aufgabe betraut, die Rodney im Jahre vorher erfüllt hatte. Als Córdoba von Darbys Ankunft hörte, zog er sich mit seinen 30 Linienschiffen vorsichtshalber nach Cadiz zurück! Darby ließ ihn dort nur beobachten und führte dann seine Absicht ohne weitere Störung durch. Dasselbe beschämende Schauspiel wiederholte sich auch 1782. Howe sollte im Herbst 1782 einen großen

Geleitzug sichern und dann die Festung mit allem Nötigen versehen. In Gibraltar hatte sich inzwischen die Lage stark verschärft. Im Frühjahr war es zum ersten Male von der Landzunge aus, die den Felsen mit dem Festlande verbindet, heftig beschossen worden. Gleichzeitig waren an dieser Stelle Parallelen zur Einleitung des Sturmangriffes ausgehoben worden. Der tapfere Verteidiger, George Elliot, wies alle Angriffe ab und zerstörte die feindlichen Gräben. Die in den Felsen gehauenen Batterien waren nicht zum Schweigen zu bringen. Man versuchte es nun, die Feste von der Bucht von Algesiras her zu bezwingen. Statt dafür die ganze Hochseeflotte Córdobas einzusetzen, baute man zehn mächtige schwimmende Batterien von etwa 1000 t Wasserverdrängung, bestückt mit den damals vorhandenen schwersten Bronzegeschützen, und durch Korkpolster, wie man glaubte, unversinkbar gemacht. Zahlreiche Kanonen- und Mörserboote sollten den umfassenden Angriff unterstützen. Am 13. September 1782 wurden die Batterien in die Angriffsstellung geschleppt, aber die Engländer schossen mit glühenden Kugeln erst die beiden den Küstenwerken am nächsten verankerten Batterien in Brand und zerstörten dann die übrigen, für deren Rückzug keinerlei Vorsorge getroffen war, durch einen kühnen Nachtangriff einiger Kanonenboote. Damit war der große Plan gescheitert. Auch die beabsichtigte Aushungerung der Besatzung schlug fehl. Als Howe am 10. Oktober bei westlichem Winde vor der Straße erschien, lag Córdoba mit über vierzig verbündeten Linienschiffen in der Bucht von Algesiras. Voraus gesandte englische Transporter wurden durch Wind und Strom in das Mittelmeer hineingetrieben. Howe folgte ihnen, um sie zu decken, und zog damit Córdoba hinter sich her. Als der Wind nach Osten umsprang, schlüpfte Howe unbemerkt nach Gibraltar herein, gab alle Vorräte und Truppen in zwei Tagen ab und segelte von dannen, gerade als Córdoba Kap Europa rundete. Dieser versuchte noch, ihn bei Kap Spartel zu stellen (20. Oktober), Howe indessen entzog sich geschickt dem Zusammentreffen mit der doppelten Uebermacht. Die glänzende Durchführung dieser schwierigen Unternehmung begründete den hohen Ruf Howes als Seebefehlshaber.

Auch in den letzten Kriegsjahren versuchten die Verbündeten wenigstens zeitweise, im Kanal mit Ueberlegenheit aufzutreten. So

erschieden sie im August 1781 mit 49 Linienschiffen, merkwürdigerweise unter spanischem Oberbefehl, und zwar unter demjenigen Córdobas, der schon so viele Proben seines Unvermögens abgelegt hatte, vor dem Kanal. Die halb so starke englische Kanalflotte konnte den offenen Kampf nicht wagen. Sie zog sich in eine Verteidigungsstellung vor Anker in der Torbai (Cornwallis) zurück. Wäre ein Landungsheer zur Stelle gewesen, so hätte Córdoba die Engländer leicht blockieren und die Landung an der englischen Küste bewerkstelligen können. Córdoba wagte es nicht einmal, den seemännisch richtigen Rat von Guichen, der das französische Geschwader befehligte, zu befolgen, die englische Flotte vor Anker rücksichtslos anzugreifen und ohne Ansehen der eigenen Verluste zu vernichten. Ohne jedes Ergebnis löste sich die große Flotte im September auf und ging nach den Heimathäfen. Córdoba war zu alt und verbraucht für den Seekrieg, der junge und kühne Führer verlangt. „Männer machen die Geschichte“, auch in negativem Sinne. Dasselbe Schauspiel mit dem gleichen Ergebnisse wiederholte sich im vorletzten Kriegssommer. Howe mit der Kanalflotte wich der Uebermacht aus, indem er nach Westen steuerte, denn einen Kampf um die Seeherrschaft konnte er nicht wagen. Erst nach der Abfahrt Córdobas im September 1782 waren die Engländer wieder Herren in ihren eigenen Gewässern.

Eben diese Machtlosigkeit auf der ureigensten Domäne des englischen Volkes, auf dem Meere, das Englands Küsten umspült, hatte die öffentliche Meinung des Landes gegen die Regierung aufgebracht. Die ungeheuren Kosten des kombinierten, weit über See geführten Land- und Seekrieges kamen hinzu. So wurde im Frühjahr 1782 das Tory-Ministerium gestürzt und die Whigs kamen zur Regierung, mit ihnen wenig später William Pitt der Jüngere, der große Sohn eines großen Vaters. Dieser wirkte für einen Frieden mit den Kolonisten, aber für kräftige Fortführung des Seekrieges auf allen Kriegsschauplätzen.

Die Ereignisse auf dem dritten, weit entlegenen Kampfplatze zur See, dem Indischen Ozeane, sind zwar nicht von besonderer strategischer Wichtigkeit in bezug auf den Kriegsausgang gewesen, bieten dafür um so mehr taktisches Interesse, denn dort be-



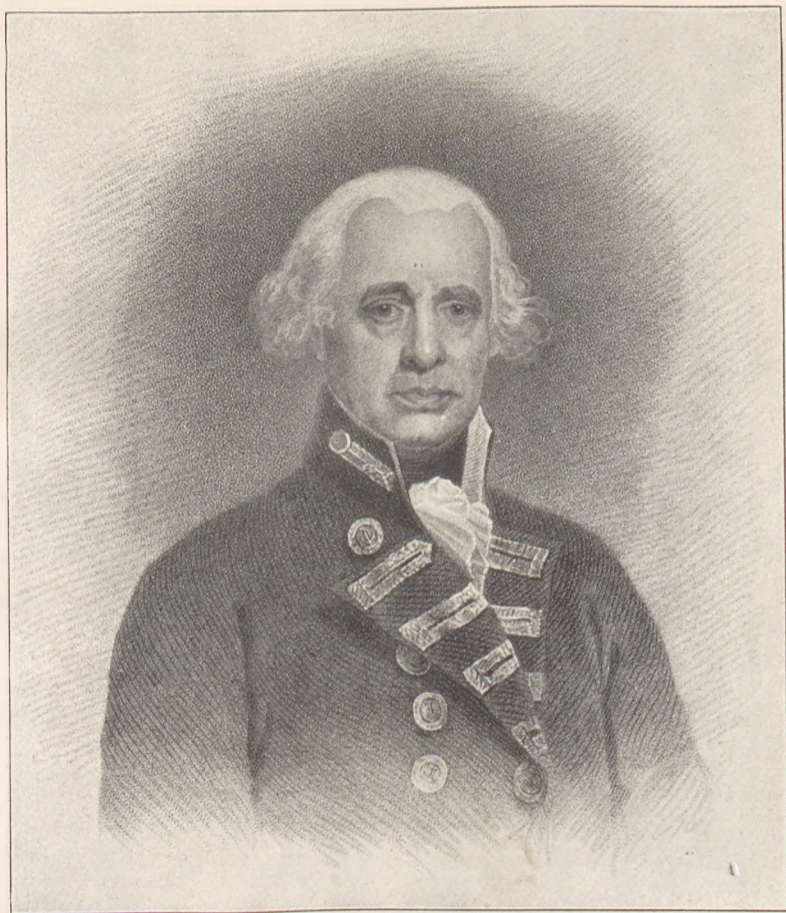
tätigte sich Suffren<sup>1</sup>, der tatkräftigste und erfolgreichste französische Seebefehlshaber in diesem Kriege. Bis 1781 hatten sich beide Parteien wenig um die Vorgänge in Ostindien gekümmert. Frankreich hatte nur einige schwache Handelsstationen dort, von denen Pondichéry gleich zu Anfang des Krieges in die Hände der Engländer gefallen war. Im Frühjahr 1781 beschloß man in Paris, einige Schiffe zur Verstärkung dorthin zu senden. Zum Führer wurde Suffren bestellt und ihm der Befehl erteilt, unterwegs die holländische Kapkolonie gegen englische Angriffe zu decken. Die Engländer hatten dies in Erfahrung gebracht und ebenfalls eine Flottenabteilung dorthin entsandt. Schon auf der Ausreise gelang es Suffren, diese durch einen fast tollkühnen Angriff in Porto Praya (Kap Verde) vor Anker zu überraschen, zu dezimieren und ihr dadurch in Kapstadt zuvorzukommen. In Isle de France übernahm Suffren das ostindische Geschwader und traf im Februar 1782 mit zehn Linienschiffen im Golf von Bengalen ein. Dort verfügte er freilich über keinen einzigen Stützpunkt mehr; der gute Hafen von Trinkomali auf dem damals noch holländischen Ceylon war völlig unbefestigt. Suffren mußte also versuchen, sich einen Stützpunkt, ohne den eine Flotte nicht leben kann, zu erobern oder aus dem Nichts zu schaffen. Um diese strategische Frage drehte sich der ganze Seekrieg in Ostindien. Auch hier wurden, wie in Westindien, die Maßnahmen beider Gegner wesentlich durch die herrschenden Windverhältnisse beeinflußt. Im Winter weht im Bengalischen Golfe der oft stürmische Nordostmonsun. Im Herbst treten schwere Tropenstürme auf, nur im Sommer ist leichter Südwestmonsun zu erwarten.

Suffren versuchte erst nördlich von Madras einen Stützpunkt einzurichten, wurde aber durch das englische etwa gleich starke Geschwader unter Hughes daran gehindert. Auf der Höhe von Madras trafen die beiden Gegner am 17. Februar 1782 zum ersten Male aufeinander. Suffren stand auf der Windseite, Hughes mit acht, noch dazu meist schwächeren Schiffen, erwartete in Lee seinen

---

<sup>1</sup> Pierre André de Suffren, geboren 1729, nahm als Linienschiffskapitän mit Auszeichnung an den Kämpfen unter d'Estaing in Nordamerika und Westindien teil, bewährte sich rühmlich in Ostindien, starb (wahrscheinlich im Duell) 1788.

Angriff. Der französische Führer, die Gefechtsinstruktionen außer acht lassend, griff nur die Nachhut des Gegners mit Uebermacht an und hätte sie vernichtet, wenn ihn nicht umspringender Wind und die Verständnislosigkeit seiner Kommandanten, über die er sich bitter beklagte, daran gehindert hätten. So blieb das Gefecht unentschieden. Es gelang ihm, mit einem Fürsten des Dekhan, der gegen England im Kriege lag, Verbindung anzuknüpfen; gemeinsam mit dessen Truppen wurde Kuddalore südlich Pondichéry genommen. Als Suffren hörte, daß sein Gegner Trinkomali besetzen und befestigen wollte, folgte er ihm sogleich und erreichte ihn an der Ostküste Ceylons bei der Inselgruppe Providien, wo es am 12. April 1782 zu einem zweiten unentschiedenen Gefechte kam. Hughes hatte aber den strategischen Vorteil, Trinkomali besetzen zu können. Suffren mußte sich deshalb mit der weit schlechteren Reede von Batticaloa südlich davon begnügen. Dort besserte er seine Schiffe aus und blieb auch — eine unerhörte Neuerung — während der gefährlichen Herbststurmzeit in Ostindien, statt nach Isle de France zu segeln. Sobald er fahrbereit war, segelte er wieder zur vorderindischen Küste nach Norden, um dort als letztes Ziel die Seeherrschaft zu erkämpfen. Bei Negapatam traf er am 6. Juli 1782 seinen Gegner. Beide Geschwader zählten elf Schiffe. Die Engländer standen auf der Windseite und griffen im laufenden Gefechte in der üblichen Weise an. Es kam zu heftigen Teilkämpfen, zu einer Schlachtentscheidung aber nicht. Hughes zog sich nach Norden zurück. Diesen Fehler benutzte der französische Führer sofort, um mit eingeschifften Landungstruppen überraschend Trinkomali zu nehmen, wo ihn Hughes erst im September erreichte. Dort kam es am dritten dieses Monats zu einem Gefecht, das wieder unentschieden blieb, weil Suffren von Luv aus zu stürmisch und in schlechter Ordnung die englische Linie angriff. Beide Geschwader waren stark beschädigt und mußten ausbessern. Dazu ging Hughes nach Bombay, Suffren aber nach Atschin auf Sumatra. Suffren übte, da Hughes erst im Juni nächsten Jahres wieder erschien, bis dahin die Seeherrschaft aus. Verstärkungen, die unter Bussy aus Frankreich ankamen, der schon im Siebenjährigen Kriege in Indien gekämpft hatte, ermöglichten es ihm, Kuddalore gegen alle englischen Angriffe zu halten. Am 20. Juni 1783, als in Europa schon längst Frieden ge-



Richard Howe (1726—1799)

Englischer Admiral, siegte vor Ouessant am „Glorious first of June“ 1794  
über eine französische Flotte





Die Schlacht bei Kamperduin am 11. Oktober 1797  
Das Flaggschiff Admiral Duménils überbringt die holländische Linie

schlossen war, kam es dort zu der letzten Schlacht zwischen den beiden hartnäckigen und gleichwertigen Gegnern. Sie blieb wieder unentschieden, war aber strategisch ein Erfolg Suffrens, denn Kudalore, das Hughes mit seinen 16 Linienschiffen blockiert hatte, wurde dadurch befreit. Nur Suffrens glänzender Leistung, der sich fast achtzehn Monate lang ohne Hilfsmittel und beinahe ohne Unterstützung von der Heimat auf halbverlorenem Posten hielt, hatte es Frankreich zu verdanken, wenn es beim Friedensschlusse Pondichéry wieder zurückerhielt.

Ungleich den vorhergehenden Seekriegen ist Frankreich in diesem Kriege durch Handelsverluste nicht unmittelbar niedergezwungen worden, weil die Engländer das Mittelmeer ganz freigegeben hatten. Trotzdem hat der Handelskrieg sehr zur Verschärfung der französischen Wirtschaftslage beigetragen. Auch der englische Handel litt schwer, und zwar schon von 1775 an durch amerikanische Kaper. Washington hatte klar den hohen Wert eines rücksichtslosen Handelskrieges gegen England erkannt und hatte für diesen Zweck kleine Kriegsschiffe, Briggs und Kutter, bauen lassen. Mit ihnen stürzten sich zahlreiche Freibeuter unter amerikanischer Flagge auf den mächtigen englischen Seehandel und bedrohten gelegentlich selbst kleine Küstenstädte in Irland und Schottland. Den größten Erfolg errang in dieser Kriegsort der Kaperführer Paul Jones, der 1779 sogar eine englische Fregatte in der Nordsee überwältigte. Er war es, der auf einem kleinen Kutter 1777 als erster das Sternenbanner hißte und dadurch, wie auch durch seine Fahrten als Freibeuter, zu einer Art von Nationalheld gestempelt wurde. Die acht-hundert Prisen, die von amerikanischen Kapern gemacht wurden, haben übrigens sehr wesentlich zur Bestreitung des Landkrieges in Nordamerika beigetragen.

Sehr viel größer noch waren die Verluste des englischen Seehandels durch die französischen und holländischen Kaper und durch die Wegnahme ganzer englischer Geleitzüge. Sie wurden auf über 2200 Schiffe geschätzt. Der Kampf um Geleitzüge, der nur ein Zeichen dafür ist, daß keine Macht die See beherrscht, wurde in diesem Kriege von so hoher Wichtigkeit, daß von beiden Seiten Linienschiffsgeschwader für diesen Dienst bereitgestellt wurden. Das Ab-



fangen oder die geschickte Deckung von Geleitzügen zählte zu den wichtigsten Kriegstaten. So nahm ein französisches Geschwader im Frühjahr 1781 einen großen englischen Westindientransport mit der ganzen Beute von St. Eustache (siehe S. 294). Der tüchtige Admiral Kempenfeldt zerstreute im Dezember 1781 einen von Guichen mit neunzehn Linienschiffen geleiteten wichtigen Transport bei Ouessant, und im Frühjahr 1782 vernichtete Barrington einen für Ostindien bestimmten großen Konvoi in der Biscaya. Diesen Geleitzügen waren neben den Truppentransportern stets eine erhebliche Anzahl von Handelsschiffen mit wertvollen Kriegsladungen angeschlossen, so daß ihr Verlust für Regierung wie Handelswelt gleich empfindlich war. Ebenso schwer waren die Wunden, die dieser Krieg den Flotten beigebracht hat. England verlor nach der niedrigsten Angabe 13 Linienschiffe und 57 Fregatten, aber mit 170, nach anderen Quellen 130 zum Teil noch während des Krieges erbauten Linienschiffen stand es 1783 seebeherrschend da. Die Verbündeten hatten demgegenüber nicht weniger als 34 Linienschiffe verloren, viele davon durch Sturm oder Strandung. Mit ihrer Ueberlegenheit zur See war es vorbei. Eben dies ist das wichtigste Ergebnis des Seekrieges, daß England stärker zur See aus dem Kriege hervorging, als er in ihn eingetreten war, während bei seinen Gegnern das Umgekehrte der Fall war.

1782 erkannte England die Vereinigten Staaten an, behielt aber Kanada, das jene forderten. Mit Frankreich und Spanien wurde 1783 in Versailles der Frieden abgeschlossen, wobei Frankreich als einzigen Gewinn die Insel Tobago in Westindien und in Afrika die Senegalmündung erhielt. Alle anderen Eroberungen wurden ausgetauscht. Spanien, das militärisch am wenigsten geleistet, machte noch das beste Geschäft, indem es außer Minorka noch Florida behalten durfte.

Der Nordamerikanische Befreiungskrieg war der erste Seekrieg, aus dem England, und zwar durch eigene Schuld, ausschließlich infolge seiner falschen Seestrategie, mit schwerer Einbuße an Macht, Ansehen und überseeischem Gebiete hervorging. Die weltgeschichtliche Bedeutung dieses langen und erbitterten Kampfes auf dem Meere liegt darin, daß England trotzdem der unmittelbar drohen-



den Gefahr entging, alles zu verlieren, was es seit hundert Jahren erobert hatte, und daß es, wenn auch geschwächt und unter Verlust seiner wertvollsten Besetzung, doch im ganzen seine Weltstellung und damit auch seinen Einfluß in Europa zu wahren vermocht hatte, während die Gegenpartei, insbesondere Frankreich, am Ende des Krieges nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch geschwächt, mit fast erloschenem Seehandel und mit völlig zerrütteten Finanzen dastand. Frankreich war am Rande seiner Kraft angelangt — reif für den Umsturz, der in wenigen Jahren das Königtum verschlingen sollte. Die französische Revolution ist ohne den unglücklichen Ausgang des Nordamerikanischen Befreiungskrieges nicht zu denken. Man hatte in Frankreich unter begeisterter Zustimmung des ganzen Volkes die Hand noch einmal nach der Palme der überseeischen Macht ausgestreckt. Nie war die Gelegenheit so günstig gewesen, den Erbfeind niederzuringen. Auf dem Meere allein war der Preis zu erringen. Mit Anspannung aller Kräfte rafften sich die Franzosen zu einer nationalen Leistung auf See empor, wohl der größten, die sie bisher auf diesem Gebiete zustande gebracht. Auch Spanien war seit den Tagen Philipps II. zum ersten Male wieder mit starken Flotten auf See erschienen. Aber eine falsche Strategie und eine noch fehlerhaftere Taktik zur See haben beiden Kämpfern den Preis aus den Händen geschlagen. Statt mit der überlegenen Flotte und allen Aussichten des Gelingens erst die Seeherrschaft zu erkämpfen, dann möglichst einen Heereseinbruch in England zu bewerkstelligen, jagten sie Sonderzielen nach und begnügten sich mit einem „nibbling at the outskirts of the British Empire and knocking their head against the Rock of Gibraltar“, wie Mahan („Influence“, 535) es treffend ausdrückt. Die Strategie der Sonderziele — echt französisch im übrigen — ist stets verderblich im Seekriege. Und doch — wie anders waren Energie und Kraftanstrengung auf beiden Seiten in diesem Seekriege gegenüber den vorhergehenden! Mächtige Flotten erschienen nicht nur in den europäischen Gewässern, auch jenseits des Ozeans. Große Führer traten auf beiden Seiten auf. Gewaltige Geleitzüge mit Zehntausenden von Soldaten kreuzten Jahr für Jahr das Weltmeer. Um Stützpunkte und Häfen, um Inseln und ganze Küstenstrecken wurde von Heeren und Flotten in großangelegten Unternehmungen hartnäckig gestritten, der

Kampf um sie wurde zum strategischen Hauptziele des Krieges — das Ganze ein Schauspiel von zwingender Größe. Der Nordamerikanische Befreiungskrieg war der erste durchgefochtene Seekrieg seit beinahe hundert Jahren, der erste, in dem England wieder einem ebenbürtigen Feinde auf dem Meere gegenüberstand. Weit über hundert Jahre sollten vergehen, ehe im Weltkriege England abermals mit einem solchen die Waffen kreuzte.

Kaum war der Friede geschlossen, der diesem Ringen auf dem Weltmeere um Englands Kolonialmacht ein Ende bereitet hatte, so entzündete sich im äußersten Randmeere desselben ein Krieg, der freilich, mit jenem verglichen, nur ein Zwerg war, wie die Ostsee selbst dem Atlantik gegenüber, der aber strategisch dasselbe Bild des Kampfes zweier etwa gleich starker Mächte mit ähnlichem Ausgange bot. Wenigstens mit einigen Worten muß der Seekrieg gestreift werden, der sich in den Jahren von 1788—1790 in der Ostsee zwischen Schweden und Rußland abgespielt hat. Unter dem eitlen und ruhmsüchtigen Gustav III. (regierte 1771—1792) war die schwedische Seemacht nach langem Verfall mit der ausgesprochenen Absicht wieder in Ordnung gebracht worden, sie angriffsweise gegen Rußland zu verwenden, das unter der kraftvollen Regierung Katharinas II., der „Großen“, gerade dabei war, im Süden gegen die Türkei Ruhm und Länderzuwachs zu erringen. Eben diese Gelegenheit benutzte Gustav, um den Krieg vom Zaune zu brechen. 1788 waren außer einer starken Galeerenflotte für den Schärenkrieg 26 schwedische Linienschiffe kriegsbereit. Rußland verfügte zwar über 50 Linienschiffe, aber es fehlte völlig an seemännisch ausgebildeten Besatzungen. Während des ganzen Krieges handelte es sich für Schweden darum, die Seeherrschaft im Finnischen Meerbusen zu sichern, um von Finnland aus Petersburg zu erobern, wobei das Heer in seiner rechten Flanke durch die Schärenflotte gedeckt werden sollte. Der König, der meist selbst an Bord eines Linienschiffes führte, ohne jedoch viel von der Seefahrt zu verstehen, hätte 1788 leicht die unfertige russische Flotte überraschen können. Er kam aber zu spät. So ereignete sich nur ein unentschiedenes Gefecht bei Hogland am 17. Juli 1788. Im nächsten Jahre wurde, abgesehen von einem Gefecht bei Oeland am 26. Juli 1789, nur in den Schären ge-

kämpft. Gustav wollte den Krieg durch eine Schlacht schnell beenden. Aber der Angriff seiner Flotte von 21 Linienschiffen unter Herzog Karl von Schweden auf die russische unter Kruse (17 Linienschiffe) bei Kronstadt am 3. und 4. Juni 1790 scheiterte an dessen rechtzeitigem Rückzuge unter die Kanonen der Festung. Als die Russen Verstärkung bekamen, schlossen sie die ganze schwedische Streitmacht, Heer und Flotte, in Wiborg ein. Sie wäre verloren gewesen, wenn Gustav nicht durch einen Durchbruch am 3. Juli 1790 die Russen so überrascht hätte, daß sie die enge Blockade aufgaben. Aber die Schweden kamen nur bis Sveaborg, wo sie von den überlegenen Russen von neuem blockiert wurden. Ein unvorsichtiger Angriff der russischen Schärenflotte auf den von Gustav persönlich verteidigten Svenskund brachte den Russen eine schwere Schlappe (9. und 10. Juli 1790). Nun fand sich Katharina zu Unterhandlungen bereit, die sie vorher immer abgelehnt hatte. Beim Friedensschlusse zu Werwela im August 1790 blieb alles beim alten. Wenn auch dieser Krieg arm an großen Taten war und taktisch keine Lehren bietet, so hat er doch gezeigt, daß selbst ein seemännisch so ungeübtes Menschenmaterial wie das russische durch Zwang zum Seedienst zu erziehen ist. Die Führer freilich mußten durchweg fremden Nationen entnommen werden.

Aehnlich wie nach den großen Schlachten des Pfälzischen Erbfolgekrieges ein Laie, Paul Hoste, sich daran machte, ein Buch über Seetaktik zu schreiben (siehe S. 236), so veranlaßten die unentschiedenen Schlachten der Seekriege des achtzehnten Jahrhunderts wiederum einen Laien, den Schotten John Clerk, ein „Essay on Naval Tactics“ zu verfassen. Das Buch ist zwar erst 1804 im Druck erschienen, aber es war schon 1781 in der Handschrift fertig, und es ist sehr wahrscheinlich, daß Rodney noch vor der Schlacht bei Dominica 1782 Einblick in dieselbe genommen hat. Clerk verurteilt scharf die bisherige Taktik der streng geordneten Flottenkiellinie und der starren Bindung der Führer und Untergebenen an eine verknöcherte Formation, die nie zum Siege führen könne. Er schlägt statt dessen für den Angriff grundsätzlich eine Konzentration der Kräfte auf einen Teil der feindlichen Linie vor, um diese dort mit Uebermacht anzugreifen, zu durchbrechen und zu überwältigen. Dies



gilt besonders für den Angriff aus Luv, wobei Clerk die feindliche Nachhut durch die schnellsten Schiffe angreifen will, um das bei den Franzosen so beliebte Ausweichen der Linie nach Lee zu durchkreuzen. Für den Angriff aus Lee schlägt er den Anmarsch auf Gegenkurs und den Durchbruch durch die Mitte der feindlichen Linien vor. Tatsächlich ist Rodney bei Dominica ähnlich verfahren. Wir werden sehen, daß in den großen Seeschlachten der Napoleonischen Kriege die englischen Admirale ebenso gehandelt haben.

## Achstes Kapitel

# Die großen Blockadekriege um die Wende des 18. Jahrhunderts

### 1. Die Französische Revolution und die Flotte

Der fünfte und letzte Kampf der Bourbonen gegen die englische Seemacht war trotz bester Aussichten auf den Sieg gescheitert; ein Tiefstand politischen Ansehens innerhalb der europäischen Staatenfamilie war für Frankreich die Folge. Hier liegen die eigentlichen Ursachen der französischen Revolution, die für die Geschichte Frankreichs, ja ganz Europas Epoche gemacht hat, und die nicht etwa ein Werk der niederen Klassen, der Arbeiter und Bauern, sondern durchaus das Werk des gebildeten Bürgertums war im Kampfe gegen die bevorrechteten Stände, Adel und Geistlichkeit, und gegen den völlig abgewirtschafteten Absolutismus der Krone. Ihnen vor allem gab man die Schuld an dem Niedergange Frankreichs. „Die auswärtigen Verhältnisse bilden ein Reich nicht der Konnivenz, sondern der Macht. Eine jede Nation wird es empfinden, wenn sie sich nicht an der ihr gebührenden Stelle erblickt, wieviel mehr die französische, die so oft den sonderbaren Anspruch erhoben hat, die große zu sein“, sagt Ranke in seiner meisterhaften Studie „Die großen Mächte“. Im letzten Kriege hatte vor allem die Flotte versagt. Diesmal war die Folge, daß sich nach dem Kriege das Interesse der Allgemeinheit nicht wieder mit verdoppelter Gewalt ihr zu-, sondern vielmehr sich von ihr abwendete, und daß die zerstörenden Tendenzen der Revolution bei der Marine dadurch viel eher zur Herrschaft gelangten als beim Heer, obwohl sich Ludwig XVI. immer um die Flotte bemüht hatte. Auf der Flotte zuerst spürte man das Sinken der Moral und das Versagen der politischen Macht im Inneren. Noch Anfang 1789 waren 80 Linienschiffe kriegsbereit, das Offizierkorps auf der Höhe, Mannschaften reichlich vorhanden. Aber schon nach

dem Bastillesturm im Juli desselben Jahres begann beinahe plötzlich der jähe Verfall. Seeleute von Beruf sind niemals leicht zu lenken gewesen. Es liegt dies auch daran, daß ein Schiff eine kleine vom Lande abgeschlossene Welt für sich ist, ein höchst verwickeltes Räderwerk, in welchem jede Einwirkung von außen, unkontrollierbar und somit unsichtbar für den Vorgesetzten, besonders schädlich wirkt. Daher sind viele Revolutionen äußerlich zuerst in der Flotte aufgetreten, wenn auch deren tiefere Ursachen ganz wo anders lagen. Die Lockerung der Disziplin verschafft immer sehr schnell den minderwertigen Elementen, den Hetzern und Faulenzern, Einfluß und Macht. Nur zu bald verwandelt sich Unbotmäßigkeit in Anarchie! Schon 1790 konnte ein Schiff nur mit Zustimmung der Mannschaft den Hafen verlassen. Beleidigungen, ja Mißhandlungen der Offiziere waren an der Tagesordnung; kein Wunder, daß diese scharenweise den Abschied nahmen. Drei Viertel des Offizierkorps, das fast nur aus dem Adel sich ergänzt hatte, und dem daher in ganz besonderem Maße der Haß der popularen Parteien galt, hatten 1791 den Dienst verlassen. Ihre Stellen nahm kümmerlichster Revolutionsersatz ein. Als der revolutionäre Konvent 1792 zur unumschränkten Gewalt gelangte, verschlimmerten sich die Zustände noch erheblich. Alle Vorgesetzten mußten sich den sogenannten „revolutionären“ Gewalten unterwerfen, die in den Seehäfen aus einer Versammlung des Stadtrates und einer Abordnung der Seeleute des Bezirkes bestanden, und die über den Dienst in der Flotte und über alle Streitigkeiten innerhalb derselben ebenso diktatorisch entschieden wie über das Verbleiben der Offiziere in ihren Stellungen. Dieses verhängnisvolle System der Abhängigkeit der Führer von den Geführten ließ nur diejenigen Vorgesetzten in ihren Stellen, die schwach und nachgiebig waren. Die Folge war eine völlige Lähmung aller Disziplin. Da die Schiffe nur in See gingen, wenn es der Mannschaft genehm war, hörte sehr bald jede seemännische Ausbildung und Seegewöhnung der Offiziere und Besatzungen auf. 1793 hatte der Konvent Vertreter der revolutionären Regierung als Kommissare an Bord der Flaggschiffe beordert, die meist einen höchst unheilvollen Einfluß auf die Entschlüsse der Führer und auf die Ansprüche der Mannschaften ausübten. Im gleichen Jahre wurde auf jedem Geschwader ein „Kriegsrat“ gebildet, aus je zwei Seeleuten von



jedem Schiffe bestehend, der über das Inseegehen und sogar über kriegerische Maßnahmen des Geschwaders über den Kopf des Admirals hinweg entschied — ein „Soldatenrat“ vor 150 Jahren!<sup>1</sup> „Was dem Menschen not tut zu wissen, ist, wem er zu gehorchen hat, erst dann, wem er zu befehlen hat“, sagt treffend der englische Historiker Ruskin. Diese Grundregel aller militärischen Leistungen war auf den Kopf gestellt, und das Ergebnis war ein erschreckender Niedergang der Marine, der sich an dem Geschehe Frankreichs schwer rächen sollte. Es war die Untergrabung und schließlich der völlige Zusammenbruch der Autorität, was die Flotte zugrunde richtete, nichts anderes.

Es ist oft gesagt worden, daß die hemmungslose Einführung der demokratischen Grundsätze innerhalb der Flotte die Ursache ihres schnellen Verfalles gewesen sei. Ohne Zweifel hat der Wechsel der politischen Gewalten vom Königtum zur Republik und die „Politisierung der Marine“, d. h. die Einführung der Parteipolitik in die Offiziersmessens und Mannschaftsräume zur Zersetzung des militärischen Geistes innerhalb der Flotte erheblich beigetragen. Unter den gleichen Mißständen litt aber auch das Heer, ohne sogleich allen inneren Halt zu verlieren. Dieselbe Demokratie, die die Flotte innerlich zermürbte, stampfte 1792 und 1793 nach der Auflösung der königlichen Armee große Volksheere förmlich aus dem Boden, die Belgien, den Rhein, die Niederlande, Norditalien im Kampfe gegen ein Bündnis aller europäischen Militärmächte eroberten und glorreiche Siege erfochten, während die Flotte kurz darauf Niederlage auf Niederlage erlitt. Es liegt dies daran, daß sich — in jener Zeit jedenfalls — eine Armee mit allen ihren Hilfsmitteln, zur Not improvisieren ließ, wenn nur Wille und Begeisterung des Volkes, verbunden mit dem Zwange der politischen Machtmittel des Staates, vorhanden waren — eine Flotte aber nicht. Es bedarf nicht nur die Erneuerung des Materials längerer Zeit, größerer technischer Kenntnisse und bedeutenderer Geldmittel, als beim Heere, erst recht ist die Wiederherstellung der Kriegsfertigkeit, die Uebung in der Handhabung ganzer Geschwader und einzelner Schiffe ein Werk von Jahren, ja von Jahrzehnten, und kann niemals aus dem Stegreif geschaffen werden. Tradition, die ohne Disziplin — geistige wie

<sup>1</sup> Vgl. Chevalier: „La Marine française sous la République“, S. 118.

militärische — nicht zu denken ist, Seetüchtigkeit und Kriegsfertigkeit sind in einer Flotte die Grundpfeiler aller Leistungen. Weil es an diesen fehlte, und weil es auch der eisernen Tatkraft Napoleons I. nicht gelang, sie wieder tragfähig aufzurichten, ging die französische Flotte unter, als sie gegen die erste Seemacht der Welt von neuem in einen jahrzehntelangen Kampf ziehen mußte. Dasselbe Schicksal wird auch heute noch jede improvisierte Flotte ereilen, sofern sie nur ernstlich auf die Probe gestellt wird.

## 2. Der Blockadekrieg gegen die französische Republik

Während in Frankreich nach dem Beginne der Revolution alles drunter und drüber ging, hatte der große Staatsmann, der seit 1783 Englands Geschicke leitete, William Pitt d. J., die zehn ihm vergönnten Friedensjahre benutzt, um das britische Weltreich, das nach dem Abfall der nordamerikanischen Kolonien aus den Fugen zu gehen drohte, um so fester wieder zusammenzukitten. Nicht Lockerung, sondern Festigung der Bande, die Kolonien und Mutterland verknüpften, war sein Ziel. Durch Verleihung von Verfassungen und Einleitung einer großen Verwaltungsreform in den Kolonien hat er es zu erreichen versucht. Er ist der eigentliche staatsrechtliche Begründer des britischen Imperialismus, nicht erst Disraeli fast hundert Jahre später, wie häufig gesagt wird. Die französische Revolution wurde von Pitt als höchst willkommene Selbstentmannung des Erbfeindes betrachtet. Er griff auch nicht ein, als die kriegslüsternen Girondisten 1792 in den Kreuzzug gegen das absolutistische Europa zogen, um sich von ihren inneren Geldnöten durch einen fröhlichen Eroberungskrieg zu befreien. Kaum aber hatten die Massenheere der Revolution in schnellem Siegeslauf die flandrische Küste erreicht, als der britische Löwe aufhorchte. Antwerpen aus seinem Dornröschenschlafe durch die Oeffnung der Schelde, die seit über hundert Jahren vertraglich von Holland geschlossen war, zu befreien, hieß eine Pistole auf Englands Brust richten. Jetzt erst trat England der Großen Koalition (Oesterreich, Preußen, Spanien,

Sizilien) gegen Frankreich bei und wurde sehr bald der treibende und leitende Geist in ihr. Für Pitt war es nicht ein Abwehrkampf gegen die gefährlichen Tendenzen der Revolution, nicht also eine Handlung der Defensive, sondern die willkommene Gelegenheit, mit den Waffen wiederzugewinnen, was an europäischem Ansehen und an überseeischen Gebieten in dem letzten Kriege verloren gegangen war, und noch ein Großes dazu zu erringen: nämlich die unbeschränkte Seeherrschaft, errichtet auf der völligen Ohnmacht Frankreichs zur See, wie schon sein Vater dies im Siebenjährigen Kriege als das letzte Kriegsziel Englands hingestellt hatte. Wohl das glänzendste Zeugnis für die überzeugende Gewalt seiner politischen Ideen, die er mit aller Kraft seines starken Temperaments vertrat, ist der Umstand, daß sie auch nach seinem Tode (1806) bis zum völligen Zusammenbruch der napoleonischen Herrschaft für die englische Politik bis zum heutigen Tage maßgebend geblieben sind.

Als Frankreich am 1. Februar 1793 England und Holland den Krieg erklärte, war wenige Tage vorher das Haupt des französischen Königs in Paris gefallen. Die Welt sollte glauben und hat es auch lange geglaubt, daß dieser Königsmord der alleinige Kriegsgrund für das für Recht und Menschlichkeit begeisterte englische Volk gewesen sei; in Wirklichkeit war dieser Grund nach guter englischer Gewohnheit nur das moralische Mäntelchen für die wahre Ursache des Krieges, nämlich für die Bedrohung der flandrischen und holländischen Küste durch eine europäische Großmacht, also der gleiche, der England schon 1688 und 1702 ins Feld gerufen hatte. Pitt, ganz Politiker, hatte sich um die inneren Verhältnisse der englischen Flotte nicht gekümmert. Tatsächlich war diese nicht bereit, weder in bezug auf die Zahl der kriegsfertigen Schiffe, noch auf deren Verteilung; eine schwere Unterlassungssünde, die nur deshalb ungestraft blieb, weil die französische Flotte sich im Zustand völliger Auflösung befand. Im Januar 1793 waren in England zwar 115 Linienschiffe, darunter 21 Dreidecker, vorhanden, aber nur 12 im Dienst, und für die übrigen fehlte es an Besatzungen. Die großen Reserven an seebefahrenen Mannschaften der Handelsflotte und ein rücksichtsloses „Pressen“ in den Hafenstädten füllten zwar nach und nach die Reihen, aber



die Qualität der Schiffsbesatzungen in disziplinarer wie moralischer Hinsicht ließ sehr zu wünschen übrig. Zu keiner anderen Zeit sind so viele Meutereien und Desertionen auf englischen Schiffen vorgekommen wie in den neunziger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts. Es hat der eisernen Faust großer Führer wie Jervis und Duncan bedurft, um hierin Wandel zu schaffen. Freilich wurde gerade in jener Zeit von dem gemeinen Mann mehr denn je verlangt. Es waren die Jahrzehnte schärfster, in jedem Wetter Sommer und Winter aufrechterhaltener Blockade aller französischen Kriegshäfen; monatelang sahen die Besatzungen in dem sturmgepeitschten Meere an Frankreichs Westküste nichts als Himmel und Wasser, mußten sich mit schlechter Verpflegung begnügen und schlechte Behandlung ertragen; dazu ein höchst anstrengender Dienst. Seuchen und Krankheiten traten hinzu. 1797 weigerten sich ganze Schiffsbesatzungen, ja ganze Geschwader, länger Dienst zu tun. Im Mittelmeere stellte Jervis die Ordnung durch Todesurteile und schärfste Maßnahmen wieder her, aber in der Kanalflotte und besonders in der von jeher unruhigen Londoner Schiffsdivision brach in demselben Jahre ein regelrechter Aufruhr aus. Die meuternden Besatzungen setzten ihre Offiziere ab und ernannten Abgeordnete, um mit der Admiralität zu unterhandeln. Es hat nur an einem Haar geangen, daß die Aufrührer nicht nach der französischen Küste herübersegelten, um ihre Schiffe dem Feinde auszuliefern! Erst als Batterien an Land gegen sie errichtet worden waren, konnten sie zur Vernunft gebracht werden. Eine lange Reihe von Todesurteilen war die Folge, aber die Unruhen haben noch jahrelang angehalten. Nach 1800 — ein Verdienst Nelsons und Collingwoods — besserten sich auch die Lebensbedingungen der Mannschaften an Bord, vor allem der Gesundheitszustand. Collingwood hatte einmal nach einer fünfzehnmonatigen Kreuzfahrt keinen einzigen Kranken an Bord!

Die französische Flotte verfügte im allgemeinen über größere und schnellere Schiffe als die englische, sie waren zudem meist stärker bestückt und bemannt, auch Karronaden (vgl. S. 288) waren eingeführt worden — aber Werften und Arsenalen befanden sich in dem gleichen zerrütteten Zustande wie das Personal. So konnte nur ein Teil der 76 vorhandenen Linienschiffe im Frühjahr 1793 kriegs-

bereit gemacht werden. Auch Spanien wurde bald in den Krieg verwickelt infolge französischer Kriegserklärung im März 1793; Holland wurde später gezwungen, auf französischer Seite gegen England zu kämpfen. Spanien besaß noch vom letzten Kriege her die stattliche Zahl von 76 Linienschiffen, meist noch in gutem Zustande. Nelson sagte 1793 von ihnen: „I never saw finer men of war<sup>1</sup>.“ Aber Werften, Besatzungen und vor allem Ausbildung der Seeleute waren in einem jammervollen Zustande. Die spanische Flotte konnte daher keinesfalls als vollwertig angesehen werden, ebensowenig die holländische, deren seemännische Leistungen zwar erheblich höher standen, deren 49 kleine Linienschiffe aber weder gut im Stande, noch von guter Bauart waren.

Die schweren Kriegswirren, die 1793 ihren Anfang nahmen, um über zwanzig Jahre lang Europa zu erschüttern, stellen auf See in der Hauptsache einen Kampf zwischen England und Frankreich dar; sie zerfallen deutlich in zwei Hauptabschnitte. Im ersten Abschnitt — bis 1797 — befindet sich Frankreich in der strategischen Defensive, aus der heraus es nur einige schwächliche Landungsversuche an der irischen Küste wagte. Für England genügte es, die feindlichen Küsten zu blockieren und dadurch die Seeherrschaft bis an diese auszudehnen. Der zweite Abschnitt beginnt mit dem Auftreten Bonapartes und mit seinem offensiv geführten Kampfe gegen die englische Seeherrschaft. Bei diesem letzteren sind der militärische Kampf, der durch die Schlacht bei Trafalgar entschieden wurde, und der Kampf gegen den englischen Handel, der Wirtschaftskrieg seines „Kontinentalystems“, zu unterscheiden. Beide Hauptabschnitte des Seekrieges sind in Methode, Energie der Kriegführung und strategischen Bedingungen ebenso voneinander verschieden wie die Natur der Regierungen, die sie geführt haben, wie Republik und napoleonische Diktatur; denn wenn nach einem Worte Friedrichs des Großen („Politisches Testament“ von 1752) die Staaten nur das sind, was die Männer, die sie regieren, aus ihnen machen, so gilt dies erst recht von der Kriegführung.

Der erste Schlag, den England führte, geschah im Mittelmeere. Toulon befand sich 1793 im Aufstande gegen den Terror der

<sup>1</sup> „Man of war“, Bezeichnung für ein Kriegsschiff.

Jakobiner und rief die englische Mittelmeerflotte unter Hood zu Hilfe. Gemeinsam mit einem spanischen Geschwader lief Hood ohne Widerstand in Toulon ein, wo 30 französische Linienschiffe lagen. Ueber der ganzen Unternehmung waltete indessen ein Unstern. Nicht nur setzte sehr bald eine scharfe Belagerung der Stadt durch Truppen der Republik ein, wobei sich zum ersten Male der künftige Diktator Frankreichs, der vierundzwanzigjährige Napoleon Bonaparte auszeichnete, auch innerhalb der Stadt brachen Streitigkeiten aus. Als Toulon im Dezember 1793 fiel, hatten die Verbündeten noch nichts für die Mitnahme der beschlagnahmten französischen Kriegsschiffe vorbereitet. Bei ihrem beschleunigten Rückzuge gelang es nur, neun Linienschiffe zu verbrennen und drei mitzuführen, den Rest konnten die Franzosen wieder instandsetzen. Mit ihnen segelte Bonaparte später nach Aegypten, während er ohne sie kaum dahin gelangt wäre — bedeutsame Folge einer militärischen Nachlässigkeit. Im Sommer 1793 begann auch die Blockade der französischen Westküste. Dort befehligte Howe, der bewährte Führer aus dem letzten Kriege. Die französische Brest-Flotte unter Morard de Galles lag im Sommer vor Quiberon, um bei der Unterdrückung eines royalistischen Aufstandes die Küste zu bewachen. Als die Engländer erschienen, sollte sie den Hafen verlassen. Aber ein aus Seeleuten gebildeter „Soldatenrat“ entschied, daß der Kampf nicht gewagt, sondern die Flotte nach Brest zurückfahren sollte, und der Admiral mußte sich zähneknirschend fügen. So konnte sich Howe mit einer Fernblockade vor Brest begnügen und gleichzeitig den Handelskrieg betreiben. Die Ausbeute war freilich gering, denn die Revolution hatte das ganze Wirtschaftsleben und damit auch den französischen Seehandel gelähmt. Verbunden mit einer Mißernte trat hierdurch im Winter 1793/94 eine schwere Hungersnot in Frankreich ein, die durch Abschneiden aller Zufuhren aus dem Osten Europas infolge der englischen Blockade verschärft wurde. Die französische Regierung versuchte daher, aus den Vereinigten Staaten, die eine wohlwollende Neutralität beobachteten, Getreide zu erhalten. Im Frühjahr 1794 wurde in der Chesapeake-Bai in Virginien ein gewaltiger Geleitzug von über hundert Getreideschiffen gebildet, den die Brest-Flotte westlich Ouessant aufnehmen und sicher in den Hafen bringen sollte. Howe, der hiervon unterrichtet



war, suchte lange vergeblich die französische Flotte zu erreichen; endlich am 28. Mai bekam er sie 400 Seemeilen westlich von Brest in Sicht. Sie zählte, ebenso wie die englische, 26 Linienschiffe unter dem Befehl von Villaret-Joyeuse, der bei Beginn der Revolution Kapitänleutnant gewesen war. Die beiden anderen Flaggoffiziere seiner Flotte waren Leutnants gewesen, von den Linienschiffskapitänen waren nur zwölf aktive Offiziere, der Rest setzte sich aus Schiffern und Steuerleuten der Handelsmarine und aus früheren Unteroffizieren und Matrosen der Flotte zusammen, die auf der Stufenleiter der Dienstgrade mit Hilfe ihrer revolutionären Gesinnung schnell emporgestiegen waren. Eine so geführte Flotte mußte notwendig versagen, denn zur Führung eines Schiffes in der Schlachtlinie gehört nicht bloß patriotische Begeisterung, an der es nicht mangelte, sondern jahrzehntelange praktische Schulung und Erfahrung. So war es kein Wunder, daß der erste und einzige größere Zusammenstoß zwischen der republikanischen und der englischen Flotte mit einer vernichtenden Niederlage der Franzosen endete.

Am ersten Schlachttage kam es nur zu einem Teilgefecht. Am 29. Mai lagen beide Flotten in langer Linie bei südlichem Winde und auf westlichem Kurse im laufenden Gefecht, die Engländer in Lee, also in der weniger günstigen Lage, um eine Entscheidung herbeizuführen. Howe beschloß trotzdem, als die Franzosen zum Angriff heransagelten, den Durchbruch durch „Wendung zugleich“<sup>1</sup> im feindlichen Feuer zu wagen; ein gefährliches Manöver! Sein Vorhutgeschwader versagte. So gab er selbst mit der Mitte das Beispiel, brach durch und schnitt dadurch die französische Nachhut ab. Nun mußte Villaret-Joyeuse, um diese zu retten, auch über den anderen Bug gehen. In dem Kampfgewirre, das folgte, ging alle Ordnung verloren, und als in den Einzelkämpfen die Franzosen schwere Verluste erlitten, entzog sich Villaret-Joyeuse dem weiteren Kampfe, indem er nach Norden absegelte. Durch Nebel behindert, bekam ihn Howe erst am 1. Juni wieder in Sicht. Diesmal standen die Engländer auf der Windseite (s. Plan 9). Howe gab den Befehl zum Durchbruch durch die feindliche Linie; obwohl ihn nur ein Teil seiner Schiffe befolgte, kostete der erbitterte Nahkampf, der sich nun anschloß, den

<sup>1</sup> Bei dem Manöver „Wendung zugleich“ werden alle Schiffe auf Signal des Flaggschiffes durch den Wind auf den anderen Bug gelegt. Siehe S. 75.

Franzosen sieben Schlachtschiffe. Hierbei spielte sich der vielbesungene Todeskampf des „Vengeur“ gegen die „Brunswick“ ab, der zeigt, daß es den Franzosen wohl an seemännischem Geschicke, nicht aber an persönlicher Tapferkeit fehlte. Villaret-Joyeuse gelang es, mit dem Rest seiner Schiffe, von denen die Hälfte entmastet war und geschleppt werden mußte, nach Brest zu entkommen. Howe, 68jährig, durch dreitägigen Kampf übermüdet, folgte nicht, sonst wäre, trotzdem auch seine Flotte stark gelitten hatte, kaum ein Schiff entronnen. Aber auch ohnedies bedeutete der „glorious first of June“, wie man in England stolz die Schlacht bei Ouessant benennt, als die erste mit voller Absicht durchgeschlagene Vernichtungsschlacht seit hundert Jahren einen großen taktischen Erfolg; nicht aber einen strategischen; denn während die Kampfflotten auf hoher See sich herumschlugen, gelang es den Getreideschiffen ungehen in Rochefort einzulaufen. Will man einen wichtigen Geleitzug abfangen, so muß man seinen Ausgangspunkt blockieren — in diesem Falle die Chesapeake-Bucht — was wohl möglich gewesen wäre —, oder man muß sich wenigstens so dicht vor seinem Endziele — in diesem Falle vor der westfranzösischen Küste — aufstellen, daß ein Durchschlüpfen unmöglich wird; sich aber Hunderte von Seemeilen in den Ozean hinausziehen zu lassen, ist auf jeden Fall falsche Strategie.

Nach der schweren Niederlage am 1. Juni 1794 kam es an der atlantischen Küste Frankreichs nur noch zu kleineren Zusammenstößen, die fast immer, wie z. B. bei Isle Groix im Juni 1795, mit schweren Schiffsverlusten der Franzosen endeten, die aber weder taktisches noch strategisches Interesse bieten. Man darf dies jedoch nicht ausschließlich einem Mangel an Mut auf seiten der Franzosen zuschreiben; sie hatten, ganz abgesehen von den inneren Zuständen in der Flotte, auch noch mit großen Schwierigkeiten anderer Art zu kämpfen. In jener Zeit waren sämtliche Flotten auf den Bezug von Schiffbauholz, Masten, Rundhölzern, Tauwerk usw. aus den Ostseeländern, der einzigen Bezugsquelle dieser unentbehrlichen Ausrüstungsgegenstände, angewiesen. Die englische Blockade verstopfte den Franzosen diese Quelle. Außerdem befanden sich gerade in diesem Jahre die nordfranzösischen Provinzen, die der Flotte sonst die besten Seeleute lieferten, in einem dauernden Zustande des



John Jervis, Earl of St. Vincent (1734—1823)  
Der Sieger von St. Vincent am 24. Februar 1797





Die Schlacht bei Abukir am 1. August 1798

Die Uhr nachts fliegt das Flaggschiff des französischen Admirals „L'Orient“ in die Luft

Aufruhrs gegen die Pariser Machthaber. Es ist daher kein Wunder, daß die Reparaturen der beschädigten Schiffe — jeder Sturm machte solche notwendig — monatelang dauerten, und daß man statt der fehlenden Seeleute Landartilleristen an Bord einschiffen mußte.

Nur im Mittelmeere lagen die Verhältnisse für Frankreich etwas günstiger. Der große Fehler, die Toulonflotte nicht restlos verbrannt zu haben, rächte sich schwer an der englischen Kriegführung, denn beträchtliche Streitkräfte mußten Toulon dauernd blockieren. Den Franzosen lag besonders daran, das im Aufstande befindliche Korsika wieder zu unterwerfen, weil die Wälder dieser Insel wenigstens zum Teil den Bedarf an Schiffbauholz decken konnten. Außerdem suchten sie die örtliche Seeherrschaft an der Küste der Riviera zu sichern, weil dort ein französisches Heer gegen die in Genua stehenden Oesterreicher vorrückte. Anfang 1795 lief daher die französische Flotte zur Wiedereroberung von Korsika aus; der englische Flottenchef Hotham, ein unfähiger Führer, erreichte sie zwar, aber statt energisch anzugreifen, begnügte er sich mit der Wegnahme einiger Schiffe. In diesem Gefechte bei Genua im März 1795 zeichnete sich besonders der junge Kapitän Nelson<sup>1</sup> als Kommandant des „Agamemnon“ aus. Es wurde ihm daraufhin eine selbständige Aufgabe, die Unterstützung des österreichischen Vormarsches an der Küste, übertragen, der durchaus auf Mitwirkung der Flotte angewiesen war. Nelson löste die Aufgabe so gut er konnte mit den viel zu geringen Streitkräften, die ihm der ängstliche Hotham zur Verfügung gestellt hatte. Wäre dieser, wie Nelson dringend bat, rechtzeitig zur Unterstützung mit der ganzen Mittelmeerflotte an der Küste erschienen, der Küstenstrich bis Toulon wäre von den Oesterreichern leicht zu erobern gewesen, und der berühmte italienische Feldzug Bonapartes im Frühjahr 1796 wäre wahrscheinlich

<sup>1</sup> Horatio Nelson, geboren 1758, begleitete schon als Knabe seinen Onkel, einen Secoffizier, an Bord eines Linienschiffes, wurde mit einundzwanzig Jahren im Nordamerikanischen Befreiungskriege Kommandant einer Fregatte, wobei er sich besonders auszeichnete. War dann seiner freien Sprache wegen einige Jahre auf Halbsold. Erhielt 1793 bei Beginn des Krieges ein Linienschiff, verlor 1794 vor Bastia ein Auge und 1797 einen Arm bei Santa Cruz, wurde 1798 bei Abukir verwundet; fiel als Flottenchef und Vizeadmiral am 21. Oktober 1805 bei Trafalgar. Der mit Recht berühmteste englische Seeheld, von kühnem, entschlossenem Charakter und unermüdllicher Tatkraft, ein glänzender Führer, der alle Untergebenen mitriß. Sein Leben ist beschrieben von Sonthey, Laughton und Mahan.



unmöglich geworden. Kleine Ursachen, große Wirkungen! So konnte Bonaparte im Frühjahr 1796 in einem unwiderstehlichen Siegeszuge die Alpen überschreiten und ganz Norditalien in wenigen Monaten erobern.

Diese glänzende Waffentat hatte auch für den Seekrieg die bedeutsamsten Folgen. Seit langer Zeit zum ersten Male hat hier der Landkrieg auf den Seekrieg entscheidenden Einfluß gewonnen, meist ist es umgekehrt gewesen. Das tiefgesunkene Ansehen Frankreichs erholte sich. Spanien trat auf Seite der Franzosen und vereinigte seine Flotte mit der französischen in Toulon. In einem Anfall von unbegreiflicher Schwäche gab die englische Admiralität, weil sie über keinen Stützpunkt verfügte, den Befehl an Jervis<sup>1</sup>, der nach Hotham im Mittelmeer befehligte, dieses zu räumen, mit anderen Worten, das Spiel dort verloren zu geben. Die Folge war, daß die französische Toulonflotte nach Brest durchschlüpfen konnte, und daß auch die spanische Flotte in Cartagena (27 Linienschiffe) unter Córdoba d. J. Anfang 1797 dorthin zu folgen sich anschickte, um mit der französischen eine großangelegte Invasion in Irland zu decken. Aber Córdoba hatte nicht mit Jervis gerechnet, der ihn vor der Straße von Gibraltar zum Kampfe zu stellen entschlossen war, obwohl er nur über 15 Schlachtschiffe verfügte. Unter ihm hatte Nelson als Kommodore seine Flagge auf „Captain“, einem 74-Kanonen-Schiffe, gehißt. Bei Kap St. Vincent traf Jervis am 14. Februar 1797 bei westlichem Winde die in zwei ungleiche Teile getrennte, schlecht geordnete spanische Flotte mit dem Kurse auf Cadiz. Jervis stand nördlich vom Feinde. Mit taktisch richtigem Blick versuchte er die beiden Teile der spanischen Flotte noch mehr zu trennen, indem er in die Lücke hineinstieß und sich dann durch Wendung im Kontermarsch (ein Schiff nach dem anderen) gegen die spanische Hauptmasse wandte. Er steuerte nunmehr von Süden her mitten in diese hinein — ein Angriff wider alle Regeln der Kunst.

<sup>1</sup> John Jervis, geboren 1734, zeichnete sich als Kommandant im Nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege aus, eroberte in vorbildlicher Zusammenarbeit von Heer und Flotte im Frühjahr 1794 in einem Anlaufe sämtliche französischen Kleinen Antillen, erhielt wegen dieser glänzenden Leistung 1796 das Kommando der Mittelmeerflotte, siegte 1797 bei St. Vincent. Seit 1800 Chef der Kanalflotte, später Erster Lord der Admiralität. Starb 1823. Ein großer Führer von strengem Charakter, der in der Flotte mit eiserner Hand die gelockerte Disziplin wieder herstellte.



Dabei war die englische Flotte jedoch ziemlich weit nach Süden gekommen, so daß sich für Córdoba, dem es nicht einmal gelungen war, die Linie zu bilden und dessen Schiffe einen ungeordneten Haufen bildeten, die Möglichkeit ergab, sich nördlich der englischen Linie mit seiner abgesprengten Schiffsgruppe im Osten zu vereinigen und vor dem Winde zu entkommen. Diese Gefahr bemerkte Nelson auf dem drittletzten Schiffe in der Linie. Er brach ohne Befehl aus der Linie aus, legte das Schiff über den anderen Bug und verlegte dem an der Spitze segelnden spanischen Flaggschiffe, der „Santissima Trinidad“ von 134 Kanonen, dem damals größten Schiffe der Welt, den Weg, indem er mit seinem kleinen Linienschiffe längsseit von ihm ging. Ein Schiff folgte ohne weiteres dem kühnen Kommodore, der auch von Jervis' Spitzenschiffen bald Unterstützung erhielt. Es kam zu einem heftigen Nahkampfe; von den schlecht geordneten und noch schlechter schießenden Spaniern wurden vier Schiffe genommen, zwei derselben wurden unter Nelsons persönlicher Führung erstürmt, der mit den Seinen über die Heckgalerie des ersten eindrang und über das genommene Schiff hinweg sogleich auch das längsseitliegende zweite enterte. Nelsons kühner Entschluß hatte der englischen Minderzahl einen glänzenden Sieg und außerdem einen strategischen Erfolg gesichert, denn die spanische Flotte konnte von nun an zwei volle Jahre lang in Cadix eng blockiert werden.

Inzwischen hatten sich auch im Kanal bedeutsame Ereignisse abgespielt. In der französischen Regierung hatte man, von ehrgeizigen Generalen aufgestachelt, den verwegenen Plan gefaßt, Irland zu erobern und dadurch England zum Frieden zu zwingen. Ein Heer wurde Ende 1796 bei Brest versammelt und sollte auf den Linienschiffen der Brest-Flotte herübergebracht werden. Dem Hauptteile derselben unter Bouvet gelang es tatsächlich, die Bantry-Bucht im Südwesten Irlands zu erreichen. Der Führer der ganzen Expedition, General Hoche, war aber auf einer Fregatte im Sturm verschlagen worden und ist nie nach Irland gelangt. So konnte Bouvet den Entschluß nicht finden, die Landung auf eigene Verantwortung zu wagen, und segelte zurück. Niemals freilich hätten es die Engländer so weit kommen lassen dürfen, daß französische Truppen an der irischen Küste erschienen. Ihr Blockadedienst hatte vollständig ver-

sagt, und nur durch einen Glückszufall, durch die Unfähigkeit eines feindlichen Führers, war England vor einer ernstesten Gefahr bewahrt worden. Man hatte den Gegner in England unterschätzt. Die Franzosen folgerten, daß die Seeherrschaft für solche Unternehmungen doch wohl nicht unbedingt notwendig sei und planten daher eine Wiederholung, die diesmal von Texel ausgehen sollte. Die holländische Republik war schon seit 1795 zu einer „batavischen“ von Frankreichs Gnaden umgewandelt und daher in den Krieg mit hineingezogen. England machte sich diesen günstigen Umstand gleich zunutze und bemächtigte sich mühelos der wertvollsten holländischen Kolonien, des Kaplandes und Ceylons, die es heute noch in Händen hat, der ostindischen Faktoreien und der holländischen Inseln in Westindien. Hoche, der sich als Lebensaufgabe die Invasion in England gesetzt hatte, wollte diesmal unter dem Schutze der holländischen Flotte unbemerkt in Irland landen, ein völlig aussichtsloses Beginnen, denn die Expedition hätte gegen die meist dort herrschenden Westwinde den ganzen Kanal aufkreuzen oder nördlich um Schottland herumgehen müssen, was niemals unbeobachtet gelingen konnte. Aber es kam nicht einmal zum Versuche. Kaum hatte die holländische Flotte unter de Winter mit 16 meist kleineren Linienschiffen Texel verlassen, als Duncan, der soeben eine schwere Meuterei im Themsegeschwader niedergeschlagen hatte, sie am 11. Oktober 1797 bei Kamperduin an der holländischen Westküste erreichte und sogleich mit seinen ebenfalls 16 Linienschiffen von Luv her angriff. Diese Schlacht, die auch strategisch von Wichtigkeit war, wird meist falsch oder unzureichend geschildert<sup>1</sup>. Duncan hat in zwei Kolonnen die holländische Linie angegriffen und sie an zwei Stellen durchbrochen, um sie von Lee aus an jedem Ausweichen zu hindern und dann niederzukämpfen. Das schwierige Durchbruchsmanöver gelang nicht allen englischen Schiffen. Der Erfolg war trotzdem glänzend. Die hier von Duncan zum ersten Male angewendete Taktik des Durchbruchs von Luv in gestaffelt heransegender Doppelkolonne ähnelt in hohem Maße der von Nelson später bei Trafalgar befolgten, was festgehalten zu werden verdient. Obwohl sich die Holländer, ihrer großen Vorfahren zur

<sup>1</sup> In einem längst vergriffenen Buche: „Allen, Battles of the British Navy“, London 1842, fand ich den Originalbericht Duncans (I, 433). S. auch Plan 10.

See eingedenk, tapfer wehrten, wurden ihnen doch nicht weniger als neun Schiffe genommen und damit die geplante Unternehmung vereitelt.

Der Frieden von Campoformio im Herbst 1797 krönte den ersten Siegeszug in Bonapartes glänzender Laufbahn. Von dieser Zeit an hat die demokratische Republik als solche in Frankreich aufgehört zu bestehen, auch wenn äußerlich diese Staatsform noch erhalten blieb. Ein großer Feldherr und Staatsmann drückte von nun an die Gewalt und Leidenschaft seines Charakters dem ganzen Staatswesen, vor allem aber der Kriegführung auf.

### 3. Napoleons Kampf gegen die englische Seeherrschaft

#### a) Abukir und Trafalgar

Das wichtigste geschichtliche Ergebnis der Niederlage Oesterreichs im Winter 1796/97 war nicht der Verlust von Italien oder die Vorschiebung der französischen Grenze bis an den Rhein, auch nicht die Zertrümmerung der Territorialstaaten Westdeutschlands und Norditaliens, sondern die Isolierung Englands, dessen festländischer Degen zerbrochen am Bogen lag, und das sich nunmehr einem viel stärkeren Frankreich gegenüber sah denn je zuvor. Zum ersten Male stand der englischen Seemacht in Frankreich ein Herrscher gegenüber, der das Wesen der Seemacht klarer erkannte als irgendeiner seiner Vorgänger, ein Feldherr und Staatsmann zugleich, ein Führer von unerhörter Energie und hinreißender Kraft, dem das sonst so kritische französische Volk blindlings folgte und dem es jedes verlangte Opfer an Hingebung, Gut und Blut brachte. Eben dadurch, daß er alles mitriß, hat Napoleon sein staatsmännisches Genie bewiesen, denn „politische Begabung einer Menge ist nichts anderes als Vertrauen auf die Führung“ (Oswald Spengler, „Untergang des Abendlandes“ II, 552).

Kaum hatte Bonaparte seine ersten Erfolge errungen, als er auch schon klar das Kernproblem aller weiteren französischen



Kriegspolitik den Machthabern an der Seine, die sehr bald seine Drahtpuppen wurden, kennzeichnete. Aus Leoben schrieb er im Frühjahr 1797 nach Abschluß des Präliminarfriedens mit Oesterreich, „daß Frankreich nunmehr in der Lage sei, alle seine Kräfte gegen England zu wenden und dieses zu einem schnellen Frieden zu zwingen“ („Correspondance de Napoléon“ III, 346). Der Kampf gegen England war mithin schon im ersten Anfang seines geschichtlichen Auftretens der Kern seiner Kriegspolitik, das Sturmszentrum, von dem aus alle verheerenden Wirbelwinde ausgingen, die während seiner Herrschaft Europa heimsuchen und verwüsten sollten; nur von diesem Kernpunkte aus sind alle Wandlungen seines wechselvollen Geschickes zu verstehen. Schon Ranke hat dies klar erkannt, wie aus der Abwehr von Max Dunckers Kritik an seinem „Hardenberg“ deutlich hervorgeht<sup>1</sup>. Aber in Frankreich<sup>2</sup>, selbst in England, erst recht in Deutschland nach dem Vorgange Treitschkes in seiner „Deutschen Geschichte im 19. Jahrhundert“ (I, 382) galt Napoleon als der unersättliche Tiger, als die „Eroberungsbestie“, die in einer Art von Blutrausch Europa zerfleischte, um es ganz unter seine Herrschaft zu zwingen. Heute ist man nach dem Vorgange von Max Lenz, Erich Marcks, Gustav Roloff und anderen Historikern zu einem richtigeren Urteil gelangt. Anders als Ludwig XIV., konnte sich Napoleon nicht frei für Krieg oder Frieden entscheiden, er mußte Krieg führen, solange England nicht bezwungen war. Er handelte, wie wir sehen werden, unter einem Zwange, dem er nicht entgehen konnte, unter der unentrinnbaren Nötigung, gegen die englische Seemacht zu kämpfen, obwohl ihm die Revolution, deren Erbe und Erfüller er doch war, Schiffahrt und Flotte, also die Waffen für diesen Kampf, zerschlagen hatte, und es ihm nicht gelingen wollte, sie neu zu schmieden. England seinerseits hielt mit zäher Entschlossenheit an dem großen politischen Grundsatz fest, für den schon Wilhelm von Oranien sich eingesetzt hatte: keinen „Herrn des Festlandes“ zu dulden. In diesem Ringen gab es

<sup>1</sup> Ranke schreibt: „Dabei ist das größte Weltverhältnis, in welchem sich Napoleon überhaupt bewegte, der Kampf gegen England und der Zusammenhang desselben mit den kontinentalen Angelegenheiten, also der eigentliche Faden, an dem sich sein Tun und Lassen anknüpft.“

<sup>2</sup> Vgl. Hippolyte Taine: „Les Origines de la France contemporaine“, Band III: „L'Empire.“

für beide Teile weder Frieden noch Ausgleich, keine Pause, keinen Stillstand, sondern nur den Untergang des einen oder des anderen. Es war nicht so sehr ein Kampf Frankreichs gegen England, sondern Napoleons gegen den einzigen Wall, der der Verwirklichung seines Machtwillens und der Auswirkung seines ausgesprochen politischen Genies entgegenstand<sup>1</sup>.

Man findet auch bei hervorragenden Geschichtsforschern, deutschen wie französischen, fast durchweg die irrige Ansicht vertreten, daß es nur einen Weg gäbe, um England niederzuringen: die Invasion. Es ist klar, daß dieser Weg — der Stoß ins Herz Englands —, wenn kraftvoll durchgeführt, den unbedingten Sieg, die Zerstörung des britischen Weltreiches verbürgt. Die Voraussetzung dafür ist die Seeherrschaft mindestens in denjenigen Meeresteilen, die den Ausgangspunkt der Invasion von der Landungsstelle trennen, und zwar nicht nur für die Zeit der Ueberführung des Heeres, sondern für die ganze Dauer des Einbruchs. Man kann sagen, daß bei den heutigen Waffen eine Invasion an verteidigter Küste zum mindesten außerordentlich gewagt und schwierig ist, der sorgfältigsten Vorbereitung und auch verschiedener glücklicher Umstände, wie Wetter, Geheimhaltung u. a. bedarf. Früher, auch zu Napoleons Zeiten, war das noch nicht in diesem Maße der Fall. Mehr als einmal in den englisch-französischen Kriegen des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts von Beach y Head (1690) bis Boulogne (1805) war die Möglichkeit, ja sogar die Gelegenheit für einen großen Einbruch in England gegeben. Nicht die Seemacht Englands, sondern die Unfähigkeit seiner Feinde oder reine Zufälle haben deren Absichten mehr als einmal vereitelt. Meist lag das Versagen daran, daß die Seeherrschaft nicht erkämpft, sondern umgangen werden sollte. Trotzdem sind vielfach in Irland französische Heere gelandet worden. Erst die Erkämpfung der Seeherrschaft sichert ganz von selbst jedem Feinde Englands alle ihre Früchte, nämlich die Zerstörung von Eng-

<sup>1</sup> Siehe Max Lenz' ausgezeichneten Essay: „Die Bedeutung der Seebeherrschung für die Politik Napoleons.“ Kleine historische Schriften. München 1910. E. Marcks: „Einheitlichkeit der englischen Auslandspolitik“, Stuttgart 1910, von demselben Verfasser: „England und Frankreich während der letzten Jahrhunderte“, Berlin 1923, sowie: „Napoleon und Alexander“, 1924; ferner: v. Peez und Dehn: „Englands Vorherrschaft“, Leipzig 1912, sowie Windelband a. a. O. 254 ff.

lands Handel, die Abschnürung Englands vom Weltverkehr und den Verlust seines Kolonialreiches. Ein zur See geschlagenes England würde zu Napoleons Zeiten, und heute erst recht, um Frieden bitten müssen, ohne daß eine Invasion mit immerhin zweifelhaftem Ausgange notwendig wäre. In dem gewaltigen Bau des britischen Weltreiches ist aber noch eine andere schwache Stelle: seine völlige Abhängigkeit von der Zufuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen für die Existenz der englischen Bevölkerung, die sich schon seit 150 Jahren nicht von dem Ertrage der eigenen Scholle ernähren kann. Es hängt dies mit dem bereits um 1750 begonnenen Uebergange Englands vom Agrar- zum Industriestaate zusammen, der zu Napoleons Zeiten, als alle festländischen Staaten noch Agrarländer waren, schon weit vorgeschritten war, heute restlos durchgeführt ist. Einfuhr von Lebensmitteln und Ausfuhr von Fabrikaten zu deren Bezahlung ist daher lebensnotwendig für England. Beides kann nur über See, d. h. durch den Seehandel erfolgen. Eine kraftvolle Durchführung des Wirtschaftskrieges gegen England würde dieses bald zum Nachgeben zwingen. Daß dazu die Erkämpfung der Seeherrschaft nicht unbedingt erforderlich ist, haben die Kontinentalsperre Napoleons und im Weltkriege der Unterseebootshandelskrieg bewiesen. Schließlich gibt es noch einen letzten Weg, um England, wenn nicht zu Boden zu werfen, so doch derart zu schädigen, daß es den Frieden der Fortsetzung des Krieges vorzieht: die Bedrohung, Eroberung und gewaltsame Lostrennung wichtiger überseeischer Gebiete oder der irischen Insel vom britischen Weltreiche. In den ungeheuren englischen Kolonialgebieten, teilweise bewohnt von einer unruhigen und feindlichgesinnten Bevölkerung, liegen letzten Endes die Quellen seiner Macht, seines Reichtums und seiner Weltstellung. Sie können zum Teil, wie Indien oder Kanada, unter Umgehung der englischen Seeherrschaft über die Landgrenzen von einer benachbarten Großmacht wie Kanada von den Vereinigten Staaten erreicht werden; sie haben, wie die Neu-England-Staaten und Irland, in den Kriegen gegen England schon eine große Rolle gespielt und bilden auch heute noch den schwachen Punkt in der englischen Weltstellung. Freilich ist dieser vierte Weg der weitaus unsicherste, erst recht für jede Macht, die nicht unmittelbar an die gefährdeten Gebiete grenzt.



Nichts beweist besser die hohe strategische Begabung Napoleons als die Tatsache, daß er diese vier Möglichkeiten zur Niederwerfung Englands nicht nur klar erkannt, sondern auch sämtlich versucht hat; nichts beweist gleichzeitig unwiderleglicher seine Weltmachtpläne als der Umstand, daß er über alle Wechselfälle und Friedensschlüsse seiner festländischen Kriege hinweg am Kampfe gegen England festgehalten hat, obwohl er mehr als einmal Gelegenheit gehabt hätte, mit England einen billigen Frieden gegenseitigen Ausgleiches und Verzichtes zu schließen. Und als er 1802 mehr aus innerpolitischen Gründen dennoch einen solchen Frieden schloß, war er von vornherein entschlossen, ihn auf keinen Fall zu halten. So hat er fast achtzehn Jahre lang einen verzweifelten Krieg gegen die englische Seemacht geführt, der strategisch nichts anderes und nie etwas anderes war als ein gigantischer Kampf gegen die britische Seeherrschaft mit allen Merkmalen dieser Kriegführung der strategischen Defensive.

Sogleich nach dem Frieden von Campoformio im Herbst 1797 ging Napoleon mit der ihm eigenen rastlosen Tatkraft daran, seine hochfliegenden Pläne gegen England in die Tat umzusetzen. Noch von dort schrieb er dem Direktorium in Paris: „Laßt uns alle unsere Bemühungen auf die Flotte vereinigen und England zerstören. Dann liegt Europa zu unseren Füßen“. („Correspondance de Napoléon“ III, 519). Es war ihm klar, daß die Invasion in England wohl der schwierigste, auf jeden Fall aber der kürzeste Weg sei. Er bereiste selbst die französische und flandrische Kanalküste, ließ überall Vorbereitungen treffen, Pläne ausarbeiten usw. Aber sehr bald überzeugte er sich, daß die französische Flotte in ihrem damaligen Zustande zu einer ernstesten Unternehmung nicht in der Lage war. „Wir können machen, was wir wollen“, schrieb er 1798, „für Jahre werden wir die Kontrolle über die Meere (das ist die Seeherrschaft) nicht erlangen. Ohne diese ist jede Landung in England das denkbar kühnste und schwierigste Unternehmen“ („Correspondance de Napoléon“ III, 643). Da tauchte vor seinem geistigen Auge der letzte der oben näher bezeichneten vier Wege zur Niederringung Englands als eine mögliche Teillösung auf: die Bedrohung der Herrschaft Englands in Indien, im Angelpunkte der englischen Weltmacht. Mit jähem Rucke warf er nach seiner Art das Steuer herum.

Ohne die Vorarbeiten für die Invasion im Norden abzubrechen, wurden in aller Heimlichkeit die gleichen Maßnahmen jetzt auch an der Mittelmeerküste betrieben. Ein starkes Heer von 40 000 Mann wurde dort gesammelt, die Mittelmeerflotte instand gesetzt, laut von der Invasion in England gesprochen, das Geheimnis der Pläne aber unerschütterlich gewahrt — eine meisterhafte Leistung strategischer Vorbereitung eines großen Unternehmens. In England war man völlig unsicher über Ziel und Zweck desselben. Man fürchtete am meisten — wie immer — die Invasion und richtete sich darauf ein. Seit Jervis' Siege bei St. Vincent lag die englische Hauptflotte vor Cadix, im Norden deckten starke Geschwader die Kanalküste, aber im Mittelmeer befand sich kein englisches Schiff! Vortrefflich hat Napoleon diesen Fehler zu nutzen verstanden. Schon im Sommer 1797 waren die Jonischen Inseln von Frankreich besetzt, Venedig zur Auslieferung seiner Flotte gezwungen, mit dem König von Sardinien die Abtretung dieser Insel an Frankreich vereinbart worden. Alles dies ging großzügig auf die Sicherung der Seewege im Mittelmeer hinaus. Gleichzeitig blühte der französische Levantehandel wieder auf. Diese Maßnahmen sind ein Beweis dafür, daß die Wiederaufrichtung der französischen Vormachtstellung im Mittelmeere im Sinne Richelieus und Colberts für Napoleon schon von Anfang an im Mittelpunkt seiner auswärtigen Politik gestanden hat. So reifte in ihm der kühne Plan, Aegypten, die Kornkammer des Altertums, für Frankreich zu erobern, unterwegs Malta als wichtigsten Stützpunkt den Maleserrittern zu entreißen und für das über See verlorene französische Kolonialreich im Orient einen Ersatz zu suchen. Es braucht dabei nicht angenommen zu werden, daß Napoleon den Zug nach Indien mit vollem Ernste erwogen hätte, aber der Gedanke, dorthin zu gelangen, beflügelte die nach so vielen Niederlagen zur See förmlich nach Ruhm dürstende Phantasie des französischen Volkes. Eine Bedrohung Indiens aber sollte zum mindesten bestehen, daher ließ Napoleon dort durch Agenten Aufstände entzünden. Nelson hat sie sogar für sehr ernst gehalten, wie sein Briefwechsel mit Jervis beweist.

Im Mai 1798 war in Toulon alles bereit, und am 19. segelte Napoleon mit 400 Transportern und 36 000 Mann, gedeckt durch 15 Linienschiffe unter Brueys, über Genua zunächst nach Malta,

das am 12. Juni durch Handstreich genommen wurde. Am 1. Juli wurde das Heer bei Alexandria an unverteidigter Küste gelandet, um sogleich seinen denkwürdigen Siegeszug zu beginnen, der Napoleon in kaum sechs Wochen die Herrschaft über Aegypten sicherte. Es muß anerkannt werden, daß er nicht nur meisterhaft den ganzen Seezug vorbereitet und geheimgehalten, sondern auch durchgeführt hat. Mit erstaunlicher Einsicht in das Wesen der Seefahrt im Kriege hat er alle, auch die kleinsten Einzelheiten der Verteilung, Einschiffung, Marschordnung und Sicherung der mächtigen Transportflotte geleitet und überwacht. Zum ersten Male in der Geschichte der Seekriege wurde ein besonderes Aufklärungsgeschwader zur Sicherung gegen Ueberraschungen gebildet, und Napoleon gab diese Stellung seinem tüchtigsten Admiral und späteren Marineminister Decrès. Als die Flotte in Alexandria eingetroffen war, ging Brueys mit den Linienschiffen nach der offenen Reede von Abukir. Napoleon erkannte sofort die Gefahr einer so ausgesetzten Stellung und schickte ihm den Befehl, nach dem besseren Hafen von Alexandria zurückzukehren und dann nach Korfu zu segeln. Aber zum Kampfe einsetzen wollte er die Flotte nicht, obwohl er genau wußte, daß die Engländer ihm auf den Fersen waren.

Wo war in diesen entscheidenden zweieinhalb Monaten die englische Flotte? Die britische Admiralität und auch Admiral Jervis vor Cadix glaubten immer noch an die Absicht einer Landung an der englischen Küste, oder auch vielleicht an eine Landung in Spanien, um Portugal zu erobern. So wenig ahnte man das Ziel Napoleons, daß Jervis Anfang Mai Nelson mit nur drei Linienschiffen in das Mittelmeer sandte, um Toulon wenigstens zu beobachten. Zwar verstärkte er sehr bald diese unzureichenden Streitkräfte auf zwölf Linienschiffe, aber Napoleon war schon unterwegs. Nun begann die aufregende Jagd Nelsons hinter der großen Transportflotte her, deren Ziel ihm völlig unbekannt war. Er riet auch auf Aegypten, erschien dort am 28. Juni, zwei Tage vor Napoleon, und segelte nach Malta zurück, das er von den Franzosen besetzt fand. Diese Fehlschläge sind nur dem Umstande zuzuschreiben, daß man ihm zwar Linienschiffe, aber keine einzige schnelle Fregatte zur Verfügung gestellt hatte. Als er halbverzweifelt am 1. August 1798 die ägyptische Küste von neuem ansteuerte, bemerkte er einen wah-



ren Mastenwald im Hafen von Alexandria, aber kein Linienschiff darunter. Da erhielt er mittags durch eines seiner Schiffe die Nachricht, daß weiter östlich in der flachen Bucht von Abukir 13 französische Linienschiffe zu Anker lägen. Sofort beschloß er, der vorgerückten Tageszeit nicht achtend, den Angriff. Brueys hatte nichts aus der Geschichte gelernt und seine Schiffe nicht auf Spring gelegt, wie sechzehn Jahre zuvor Hood bei St. Kitts (s. S. 296). Er lag vielmehr ahnungslos in langer Linie mit ungedeckten Flanken zu Anker, ohne vorgeschobene Nachrichtenschiffe; viele Leute und Boote waren an Land, um Wasser zu holen, als die Spitze des englischen Geschwaders 5 Uhr nachmittags die vorgelagerte kleine Insel Abukir mit frischem Westwinde rundete. Es war Nelsons Absicht, sich mit Uebermacht auf einen Teil der feindlichen Linie zu werfen. Alles war vorher mit seinen Kommandanten, die er zu einer „band of brothers“ erzogen hatte, genau besprochen worden. Ohne Signalfehl legten sich drei seiner Schiffe nach Umsegelung der Insel sogleich innerhalb der französischen Linie zu Anker. Der Rest unter Nelsons persönlicher Führung ankerte dicht am Feinde auf der Seeseite, den westlichen Flügel der französischen Linie dadurch doublierend. Nun begann ein wütender Kampf auf nächste Entfernung, der sich bis tief in die Nacht hinzog. Brueys fiel, gegen 11 Uhr flog sein Flaggschiff in die Luft; um Mitternacht waren Westflügel und Mitte der Franzosen vernichtet, gegen Morgen wurde auch der Ostflügel unter Villeneuve, der sich, statt Hilfe zu bringen, nicht gerührt hatte, von den Engländern angegriffen. Nur mit zwei Schiffen gelang es dem französischen Zweiten Admiral, die Flucht zu ergreifen. Wenn Nelson nicht ernstlich verwundet worden wäre, hätte kein französisches Schiff die hohe See wieder erreicht.

Die Schlacht bei Abukir war nicht nur taktisch ein glänzender Sieg Nelsons, die Bedeutung dieses denkwürdigen Tages reicht viel weiter, strategisch sowohl wie politisch. Mit der Vernichtung seiner Flotte war Napoleon hoffnungslos von der Heimat abgeschnitten und sein Heer auf verlorenem Posten. Er versuchte zwar im nächsten Jahre an der syrischen Küste Raum zu gewinnen — in welcher Absicht, ist noch heute strittig, denn Indien konnte sein Ziel auf diesem Wege jedenfalls nicht sein; aber auch hier bot ihm die eng-

liche Seemacht wiederum Halt, indem Sidney Smith mit einigen Linienschiffen die von Napoleon belagerte Hafenstadt Akka entsetzte, als sie unmittelbar vor dem Falle stand. Napoleon mußte sich nach Alexandria zurückziehen, wo er sich im August 1799 auf einer schnellen Fregatte einschiffte, wie durch ein Wunder den englischen Kreuzern entging und glücklich nach Frankreich gelangte. Das Expeditionskorps aber mußte sich 1801 den Engländern ergeben. Nach dem Siege Nelsons war das ganze Mittelmeer in englischer Hand. Minorka fiel, die Jonischen Inseln gingen Frankreich verloren, Neapel kam wieder unter englischen Einfluß, und der blühende französische Levantehandel verschwand vom Meere. So schloß die mit den kühnsten Hoffnungen begonnene Unternehmung mit einem schweren Fehlschlage. Betrachten wir sie als Ganzes, so ist nicht zu verkennen, daß Napoleon das Wesen der Seemacht falsch aufgefaßt hat. Wenn auch zur Zeit seiner Abfahrt noch kein starkes englisches Geschwader im Mittelmeere war, jeden Augenblick konnte, ja mußte ein solches erscheinen und ihn von der Heimat abschneiden!

Zum Gelingen jeder großen Landungsunternehmung über See gehören drei Voraussetzungen: sachgemäße Vorbereitung und strenge Geheimhaltung, geschickte Landung an möglichst unverteidigter Küste und Beherrschung des Seeraumes zwischen Ausgangspunkt und Landeplatz. Die beiden ersten hat Napoleon erfüllt, an der Außerachtlassung der dritten ist er gescheitert, denn das Meer bildet die Operationsbasis für das gelandete Heer; es ist die unumgänglich notwendige Verkehrsstraße für Nachrichtendienst, Nachschub und Verbindung mit der heimischen Kraftquelle. Unter keinen Umständen durfte daher der Seeweg Alexandria—Toulon in Feindeshand fallen oder auch nur unter feindlicher Bedrohung stehen. Die Flotte muß die Brücke schlagen zwischen dem Heere und der Heimat; diese muß hüben und drüben fest verankert und tragfähig sein. Die richtige Stelle für die Toulonflotte war daher nicht Korfu, erst recht nicht Abukir, sondern Minorka oder Malaga zur Schließung des Mittelmeeres gegen englischen Einbruch, und der richtige Befehl für sie: unter allen Umständen den Kampf aufnehmen! Dann konnte Napoleon auch ohne Geleitflotte in Aegypten landen und von dort aus vordringen, wohin er wollte. Ein gelandetes Heer, fern von der Heimat, gleicht dem Riesen Antäos der

griechischen Sage, der im Kampfe mit Herakles sich durch Berührung mit der heimischen Scholle immer von neuem die Kräfte holen mußte, um nicht zu unterliegen. So war, strategisch betrachtet, das kühne Unternehmen Napoleons nur auf Glück und Zufall aufgebaut. Eben dies stempelt das Ganze zum Abenteuer, denn die Einsicht in das Mögliche und Unmögliche ist nach einem treffenden Worte Mommsens („Römische Geschichte“ I, 389) dasjenige, was den Helden vom Abenteuerer scheidet. Wenn Napoleon bei seiner tollkühnen Rückfahrt den englischen Kreuzern, die damals im Mittelmeere herumschwärmten, in die Hand gefallen wäre, die Welt würde ihn heute nur als einen erfolgreichen General kennen, und sein Leben wäre Episode geblieben. So aber, von Fortuna geleitet, wurde er Kaiser der Franzosen und die Geißel Europas.

Waren die strategischen Folgen der Schlacht bei Abukir schon groß genug, die politischen waren es noch mehr. Sogleich erklärte sich die Türkei gegen Napoleon, bildete sich auf dem Festlande auf englischen Antrieb von neuem ein großes Bündnis gegen Frankreich, dem auch Rußland beitrug. Die französischen Heere erlitten in Italien und Deutschland eine Niederlage nach der anderen. Mitte 1799 schien Frankreich verloren. Mit einem Schlage änderte sich jedoch die Lage, als Napoleon zurückkehrte. Rußland hatte sich soeben von der Koalition getrennt, und Napoleons Sieg bei Marengo (1800) zwang Oesterreich zum Frieden. Von neuem stand England allein. Aber in London siegte die Kriegspartei unter Pitt über die ängstlichen Gemüter. Es wurden im Gegenteil die Ketten der Seemacht nur noch fester um Frankreich geschmiedet. Noch im April 1800 war es Admiral Bruix gelungen, mit 25 Linienschiffen aus Brest auszubrechen und nach Toulon zu gelangen, weil die englische Blockade mangelhaft arbeitete. Es glückte ihm sogar, vereinigt mit einem spanischen Geschwader, nach Brest zurückzukehren. Nun wurde Jervis zum Chef der Kanalflotte ernannt, und als solcher erwarb er sich die größten Verdienste. Mit eiserner Faust schlug er den Geist der Unbotmäßigkeit nieder, der ganz besonders die Kanalflotte verseucht hatte, kreuzte Winter und Sommer in jedem Wetter dicht vor Brest und Rochefort und machte jedes Entschlüpfen den Franzosen unmöglich. Er erkannte klar das Wesen

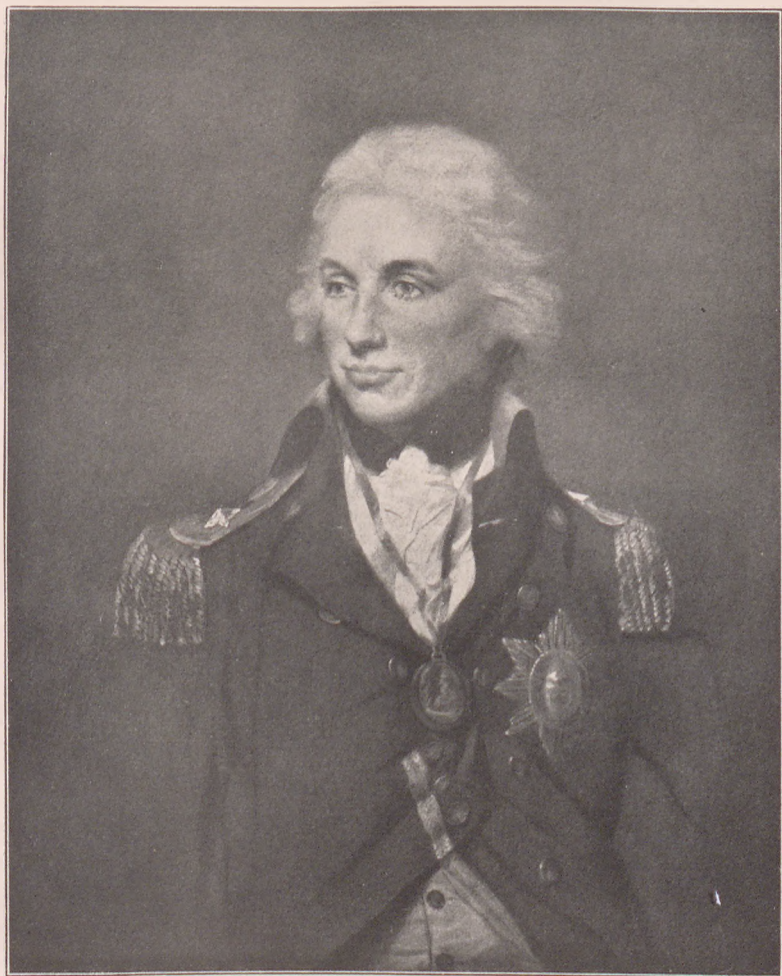


der **Kriegsblockade**, die sich ausschließlich gegen die feindlichen Flotten richtet und daher die Zusammenfassung der Seestreitkräfte vor den feindlichen Kriegshäfen verlangt, während die **Handelsblockade**, die sich gegen den feindlichen Seehandel wendet, eine Verteilung der Seestreitkräfte über weite Meeresgebiete fordert. Bisher hatte man fast immer beide Arten der Blockade durcheinander geworfen. Im Mittelmeere beherrschte die englische Flotte ebenfalls die Verkehrswege und brachte Malta nach beinahe zweijähriger Belagerung zu Fall.

Auch der **Handelskrieg** in allen Meeren wurde in diesen Jahren nicht vernachlässigt. Vor allem kam es England darauf an, den Ostseehandel ganz für den französischen Bedarf an kriegswichtigen Waren, wie Schiffbauholz, und an Getreide zu sperren. Gerade hierbei hatte der neutrale Handel, wie immer, die besten Geschäfte gemacht. Besonders Dänemark sträubte sich gegen die völkerrechtlich unzulässigen Durchsuchungen der von dänischen Kriegsschiffen begleiteten Geleitzüge. Der von England geführte Handelskrieg schädigte selbstverständlich auch die russische Ausfuhr. Als daher ein englisches Geschwader vor Kopenhagen erschien, beschlagnahmte der englandfeindliche Zar Paul die in russischen Häfen liegenden englischen Schiffe, indem er die Ostsee für ein „mare clausum“ erklärte und die gegen England gerichtete sogenannte „bewaffnete Neutralität“ der nordischen Mächte von 1780 (s. S. 285) erneuerte. Er ging sogar auf Napoleons Weltmachtpläne ein und rüstete zu einer Expedition nach Indien, die die britische Seemacht nicht hätte verhindern können. England sah sich einer ungeheuren Gefahr gegenüber<sup>1</sup>. Da ließ Pitt alle Rücksichten fallen und beschloß, diese im Osten heraufziehende Wetterwolke durch einen Gewaltstreich zu zerstreuen. Eine starke Flotte von 20 Linienschiffen unter Hyde Parker mit Nelson als zweitem Admiral wurde im März 1801 nach Kopenhagen entsandt, um ohne Kriegserklärung den Austritt Dänemarks aus der „bewaffneten Neutralität“ zu erzwingen. Die Dänen hatten in berechtigtem Mißtrauen gegen Englands Pläne die Stadt schon in Verteidigungszustand gesetzt und eine Reihe von entmasteten, aber stark bestückten älteren Schiffen und

<sup>1</sup> Siehe Windelband a. a. O., 263.

Prähmen als sogenannte „Defensionslinie“ zwischen dem Hafen und einer vorgelagerten Untiefe, dem „Middelgrund“, verankert. Zum Angriff auf die dänische Flotte wurde Nelson mit 12 Linienschiffen am 1. April 1801 nach der Südeinfahrt des Fahrwassers entsandt, weil der Angriff von der Nordseite her durch das starke Fort „Trekroner“ unmöglich schien. Am 2. April früh griff Nelson mit günstigem südlichen Winde an und legte seine Schiffe zwischen der Defensionslinie und dem Middelgrund zu Anker. Er hatte wohl beabsichtigt, den Angriff auf den Südflügel dieser Linie zu konzentrieren, wie bei Abukir auf den Westflügel, tatsächlich aber kam ungefähr Schiff gegenüber Schiff zu Anker. Die Folgen blieben nicht aus. Seine Schiffe wurden hart mitgenommen, mehrere gerieten ins Treiben und kamen dicht bei Trekroner auf Grund, wo sie verloren gewesen wären, wenn nicht Nelson zu einer Kriegslist Zuflucht genommen hätte, über deren Berechtigung die Ansichten selbst in England sehr geteilt sind. Er schickte an den Kronprinzen von Dänemark, der die Verteidigung der Hauptstadt leitete, einen Brief, „An die Brüder der Engländer, die Dänen“ (!) gerichtet, worin er mitteilte, daß er Dänemark schonen würde, wenn es keinen Widerstand leistete, sonst müßte er die von ihm schon genommenen schwimmenden Batterien ohne Rücksicht auf deren Besatzung in Brand stecken. Der Kronprinz, der Nelsons fast verzweifelte Lage offenbar nicht übersah, bot zur Rettung dieser Menschenleben einen Waffenstillstand an, den Nelson freudig bewilligte, um seine auf Grund sitzenden Schiffe abzubringen und wieder seeklar zu machen. Die listige Irreführung des Feindes hat Nelson gerettet und England den Erfolg gebracht, daß in den nun anschließenden Verhandlungen Dänemark tatsächlich von der bewaffneten Neutralität zurücktrat. Als gerade zur rechten Zeit für England und nicht ohne englische Mitwirkung der energische Zar Paul I. ermordet und durch den weicheren Alexander I. ersetzt wurde, löste sich die für den britischen Raubkrieg zur See so bedrohliche bewaffnete Neutralität von selber auf. Der Bund war gesprengt, oder mit anderen Worten: der neutrale Handel war nunmehr wieder der englischen Willkür preisgegeben, denn das war der Sinn der ganzen Unternehmung gegen Kopenhagen, und Frankreichs Einfuhr aus dem Osten wurde dadurch ganz abgeschnitten.



Horatio Nelson (1758—1805)

Der Sieger von Abukir und Kopenhagen; siegte und fiel bei Trafalgar am  
21. Oktober 1805 an Bord seines Flaggschiffes „Victory“





Die Schlacht bei Trafalgar am 21. Oktober 1805  
Nelsons Flaggschiff „Victory“, die feindliche Linie durchbrechend, im Kampfe mit dem französischen Linienschiff „Redoutable“

Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Erschwerung der wirtschaftlichen Verhältnisse Napoleon zum Frieden mit England geneigt machte. Der inzwischen als „Erster Konsul“ zum tatsächlichen Regenten von Frankreich emporgestiegene große Feldherr bot die Hand zu Friedensverhandlungen. Sie wären ohne Zweifel gescheitert, wenn Pitt am Ruder geblieben wäre, denn Englands Handel hatte sich während des Krieges mehr als verdoppelt, während der französische so gut wie vernichtet, der neutrale durch die rücksichtslosen englischen Uebergriffe stark zurückgegangen war. (Näheres über das „Elend der Neutralen“ s. unten S. 351. Aber wie so oft in der englischen Geschichte, wie nach dem Spanischen Erbfolgekriege und nach dem Siebenjährigen Kriege, verdarb eine neue Regierung, was die alte glorreich erworben. So kam in Amiens 1802 ein schwächlicher Friede des Ausgleichs zustande, der über See alles beim alten ließ. Der Hauptstreitpunkt war Malta, das England zurückgeben sollte, aber nicht räumen konnte, wollte es nicht alle Taten seiner Seehelden als vergeblich anerkennen. Pitt erklärte im Parlament, ein solcher Friede wäre schlimmer als ein Waffenstillstand. Tatsächlich hat auch keine der beiden Mächte ihn als etwas anderes betrachtet.

Napoleon hatte die Schäden innerhalb seiner Marine klar erkannt. Er benutzte die Waffenruhe nicht nur zum beschleunigten Bau von Schiffen, um die schweren Verluste der letzten Kriegsjahre zu ersetzen, er ordnete auch stete Übungsfahrten an, um das Personal zu schulen, und entsandte ein starkes Geschwader nach Westindien, um das gesunkene Ansehen Frankreichs dort wiederherzustellen und den Kolonialhandel zu beleben. Trotz persönlicher Fürsorge Napoleons war der innere Zustand der Flotte indessen immer noch erstaunlich mangelhaft. Auch seinem bewährten Organisations-talente und seiner rücksichtslosen Tatkraft war es nicht gelungen, die schweren Schäden der Revolutionszeit zu heilen. Weder Werften und Schiffe, noch die Verwaltung kamen auf die Höhe. Admiral Ganteaume entwirft 1801 in einem Berichte ein erschütterndes Bild von seinem Geschwader: „Es fehlt an Sold, Bekleidungsgegenständen, Hängematten, kurz an allem.“ Villeneuve klagte noch kurz vor der Schlacht bei Trafalgar über Mangel an Hängematten und



Anzügen. Das Schlimmste war der Ausbildungsstand der französischen Flotte, der sich in keiner Weise mit dem der englischen messen konnte. Der größte Teil der Mannschaften war bei schlechtem Wetter seekrank. Die englische Blockade zwang die Schiffe in die Häfen hinein, die ihren Besatzungen zum Capua wurden, und gerade dies war eines ihrer Ziele. Das Schlimmste aber war die Führung. Es ist kaum zu erklären, wie Napoleon, der doch im Landheere mit untrüglichem Blicke die jungen militärischen Begabungen zu erkennen pflegte, auf See alten, unfähigen Admiralen aus der königlichen Flotte, die wie früher die Erhaltung des Materials über den Sieg stellten, die Führung seiner Geschwader überließ. Ville-neuve, der schon bei Abukir völlig versagte, erhielt die Toulonflotte, Bruix, der 1796 in Irland den Kopf verloren hatte, das Kanalgeschwader usw. Nur Decrès war als Marineminister eine Ausnahme.

Als Antwort auf die Weigerung Englands, Malta herauszugeben, besetzte Napoleon das eben geräumte Holland von neuem. Daraufhin erklärte im Mai 1803 England den Krieg. Diesmal war es kriegsbereit, denn Jervis leitete als Erster Lord die britische Admiralität. Sogleich wurde die schärfste Kriegsblockade über die sämtlichen französischen Kriegshäfen verhängt, ehe noch ein französisches Schiff in See hatte stechen können. Indem England seine Grenzen bis an die feindliche Küste schob und das ganze Meer dadurch für sich in Besitz nahm, waren mit einem Schlage Frankreichs Schifffahrt, Handel und Kolonien verloren. Niemals, weder vorher noch nachher, hat die britische Flotte seemännisch und militärisch Ähnliches geleistet wie in den Blockaden der Jahre 1803—05. Dadurch wurde Napoleon der Kampf um die Seeherrschaft von vornherein unmöglich gemacht. So kam er auf seinen ersten Plan zurück, den er schon 1797 verfolgt hatte, den Stoß ins Herz des Feindes durch die Invasion. Es ist noch gar nicht lange her, daß namhafte Forscher die Ansicht aussprachen, dieser ganze Invasionsplan sei eine Finte gewesen, um den Gegner von seinem eigentlichen Ziele, dem Kampfe gegen Oesterreich und Rußland, abzulenken. Die neuere Forschung ist aber, besonders nach dem Vorgange von Max Lenz<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> Vgl. in den Kleinen historischen Schriften von M. Lenz den Essay über „Napoleon I. und Preußen“, St. 315.



darin einig, daß es Napoleon mit seinen Absichten bitterer Ernst war, und dies entsprach auch durchaus der öffentlichen Meinung in Europa. In einer sehr merkwürdigen kleinen Schrift eines ungenannten Verfassers: „Ueber den Seekrieg und das gegenseitige Verhältnis der Seemächte“, erschienen Anfang 1805 in Berlin, findet sich nachstehender Satz (S. 101): „Wird Frankreichs Regierung endlich durch Taten seine uninteressierten Absichten bei Zerstörung der britischen Seeherrschaft beweisen, dann werden die übrigen Seemächte sich mit ihm vereinigen und den Seedespotismus der Briten zertrümmern helfen, und die Vernichtung dieser Macht, so fern sie allen Völkern gemeinschaftlich ist, wird jeder Nation den Teil wiedergeben, den ihr die Natur, die Lage ihres Landes an dem Meere an der Schiffahrt und an dem Welthandel angewiesen hat.“ Hier taucht der große Gedanke einer Vereinigung der europäischen Festlandsvölker gegen die Seedespotie Englands wieder auf, der schon Frankreichs Politik 1756 beeinflußte und die bewaffnete Neutralität 1780 und 1800 zusammenbrachte, und der heute zu neuem Leben erwacht. Napoleons Befehle, seine Korrespondenz, vor allem aber seine persönliche Teilnahme an allen Vorbereitungen weisen zwingend auf den einen Gedanken hin, den er auch ausgesprochen hat: „Gebt mir nur einen Tag die Herrschaft im Kanal, und England liegt zu meinen Füßen.“ Es ist schon darauf hingewiesen, daß dies ein böser Trugschluß ist, denn zu einer erfolgreich durchgeführten Invasion würde die dauernde Seeherrschaft im Kanal die unerläßliche Vorbedingung gewesen sein. Offenbar hatte der Korse aus dem Fehlschlage seiner Expedition nach Aegypten noch nicht die richtigen Schlüsse gezogen.

Die im größten Maßstabe getroffenen Vorbereitungen konnten den Engländern gar nicht verborgen bleiben. 130 000 Mann wurden an der Kanalküste in verschiedenen Häfen gesammelt, 2300 flache Ruderkanonenboote zu deren Ueberführung nach und nach bereitgestellt. Auch wenn ernstlich versucht, würde es kaum möglich gewesen sein, ein so großes Heer in offenen Ruderbooten über einen breiten, von starken Strömungen durchsetzten Meeresarm zu überführen. Ganz stilles Wetter ohne Nebel und Dünung, also ein Zufall, auf den nur an wenigen Tagen im Jahre in diesen stürmischen

Gewässern zu rechnen ist, wäre die Vorbedingung gewesen. Dagegen erkannte Napoleon richtig, daß die Voraussetzung für das Gelingen der Ueberfahrt deren Deckung gegen die englische Flotte war. Es kam darauf an, alle drei französischen Geschwader von Toulon, Brest und Rochefort unbemerkt vom Feinde zu vereinigen und mit ihnen den Kanal zu beherrschen. Napoleon faßte den beinahe überspannt anmutenden Gedanken, alle drei Geschwader sollten kampflos der Blockade zu entschlüpfen versuchen und sich in Westindien vereinigen. Dorthin würden ihnen die Engländer zweifellos folgen, aber ehe letztere sie dort gestellt, sollten sie vereint zum Kanal zurücksegeln und die Ueberführung der Großen Armee decken. Seit dem Sommer 1803 wartete Napoleon, immer neue Pläne schmiedend und sich um jede Kleinigkeit kümmernd, in fieberhafter Ungeduld auf das Auslaufen seiner Geschwader. Aber diese waren noch längst nicht seebereit, und es dauerte fast eineinhalb Jahre, bis wenigstens die Mehrzahl der Linienschiffe so weit war. Schließlich ordnete Napoleon, der inzwischen Kaiser der Franzosen geworden war, an, daß spätestens Mitte 1805 sämtliche Geschwader im Kanal vereinigt sein müßten. Dabei kam es ihm zugute, daß Ende 1804 Spanien, von Frankreich gedrängt, wieder auf seine Seite getreten war, denn dies bedeutete für England eine Erschwerung der Blockade. Anfang 1805 wurden 59 französische und spanische Linienschiffe, weit verstreut von Texel bis Toulon, von nur 53 englischen blockiert und in Schach gehalten, ein glänzendes Zeugnis für letztere.

Vor Toulon lag Nelson mit 11 Linienschiffen, auf Maddalena (Sardinien) und Mallorca gestützt. Am 29. März 1805 gelang es Villeneuve, mit 11 Linienschiffen auszubrechen. Nelson erhielt in Mallorca Meldung und segelte, über das Ziel Villeneuves im unklaren, erst östlich bis zur sizilischen Küste, dann nach der Straße von Gibraltar. Villeneuve hatte diese jedoch bereits passiert und sich in Cadix mit sechs spanischen Linienschiffen unter Gravina vereinigt, um dem Befehle entsprechend die Ueberfahrt nach Westindien anzutreten. Nelsons Station war das Mittelmeer. Ohne Befehl abzuwarten, nahm er die schwere Verantwortung auf sich, seine Station zu verlassen, um Villeneuve zu schlagen, wo er ihn treffe. Der Erfolg hat ihm recht gegeben. In solchen Lagen wird sich ein

Seebefehlshaber auch heute noch im Zeitalter der Funkentelegraphie öfter befinden als ein General im Landkriege. Wer diese Verantwortung aber nicht zu tragen vermag, wird gewiß nicht zu den großen Seehelden der Geschichte gehören! Erst mehrere Wochen nach Villeneuve passierte Nelson, durch falsche Nachrichten und widrige Winde aufgehalten, die Straße von Gibraltar und ergänzte in Lagos mit größter Beschleunigung seine Vorräte. Nunmehr beginnt die aufregende Jagd Nelsons hinter der französischen Toulon-Flotte her. Drei Wochen nach ihr, am 4. Juni, langt er in Westindien an. Am 9. Juni erfährt er bei Grenada, daß Villeneuve schon am 6. Dominica auf dem Wege nach Europa passiert habe. Er hatte ihn mithin abermals verfehlt. Villeneuve traf am 22. Juli unbehelligt vor Ferrol ein, Nelson, ohne ihn gesehen zu haben, schon zwei Tage vorher in Gibraltar, wo er nach zwei Jahren zum ersten Male an Land ging.

Schon am 8. Juli war die Abfahrt Villeneuves aus Westindien durch einen von Nelson vorausgeschickten schnellen Kreuzer in London bekannt geworden. Sofort erließ der Erste Lord der Admiralität, Barham, die nötigen Befehle zur Vereinigung der englischen Blockadegeschwader an der spanischen Küste, wo er richtig Villeneuve vermutete. Wäre dieser, wie ihm befohlen, nach dem Kanal oder auch nördlich um Schottland nach der holländischen Küste gesteuert, statt nach Ferrol, so hätte Napoleon tatsächlich vor Boulogne über die von ihm so heiß ersehnte „Seeherrschaft mindestens für einen Tag“ verfügt und — stilles Wetter vorausgesetzt — seinen großen Plan ausführen können! Schon am 20. Juli, also noch ehe Villeneuve eintraf, verfügte Calder, der Chef der Blockadeflotte vor Ferrol, über 15 Linienschiffe. Als er Villeneuve mit 20 Linienschiffen zwei Tage später bei Kap Finisterre sichtete, griff er, dem herrschenden Nebel und der späten Stunde zum Trotz — es war vier Uhr nachmittags — sofort an. Er wollte die feindliche Nachhut mit Uebermacht erdrücken, was ihm aber mißlang. Bei Eintreten der Dunkelheit kamen die beiden Flotten auseinander. Da Calder nicht energisch verfolgte, entkam Villeneuve mit Verlust von nur zwei Schiffen nach Ferrol. Erst Mitte August war die verbündete Flotte, 29 Schiffe zählend, wieder segelfertig. Villeneuve wollte sich mit einem von Rochefort kommenden Geschwader



vereinigen und dann die entscheidende Fahrt nach dem Kanal antreten, wo ihn Napoleon in Boulogne mit beinahe krankhafter Ungeduld erwartete. Als Villeneuve das Rochefortgeschwader aber verfehlte, ging er auf das bloße Gerücht von der Annäherung einer stärkeren englischen Flotte gleich bis nach Cadiz zurück. So gering war sein Vertrauen auf die eigene Kraft!

Mit der Umkehr Villeneuves war auch der große Plan einer Invasion in England gescheitert. Man kann sagen, daß dies der Wendepunkt im Geschehens Napoleons gewesen ist, der erste Knick in seinem märchenhaften Aufstiege. Gerade weil dieser große Plan eines Einbruchs mit Waffengewalt in England ihm mißlungen war, und er sich auch nicht auf einen Tag der Klammer der englischen Seeherrschaft zu entziehen vermocht hatte, schöpften seine festländischen Gegner Mut, den Löwen abermals anzupacken. Dafür sorgte schon Englands geschickte Politik der Einkreisung und der Geldzuschüsse, denn seit Mai 1804 leitete Pitt wieder die auswärtigen Geschäfte. Es ist vom strategischen Standpunkte aus gesehen das Ergebnis des sogenannten „Trafalgar-Seezuges“, daß Mitte 1805 die englische Seemacht den Korsen zwang, sich dem Landkrieg zuzuwenden und dort seine ganze Kraft einzusetzen, England aber auf dem Meere freie Hand zu lassen. Um sich Oesterreichs und Rußlands zu erwehren, die ihm England auf den Hals gehetzt hatte, mußte Napoleon Ende August 1805 das Steuer hart herumwerfen, Boulogne verlassen und die Große Armee nach dem Rheine in Marsch setzen.

Der Kaiser war über das Verhalten Villeneuves und seinen Mangel an Tatkraft mit Recht entrüstet. Er befahl die schleunige Abfahrt der Flotte nach dem Mittelmeere und zugleich einen Wechsel im Kommando. Ehe aber der Nachfolger in Cadiz eintraf, erfüllte sich das Schicksal. Nelson hatte am 28. September 1805 den Oberbefehl über die verstärkte Blockadeflotte vor Cadiz (27 Linienschiffe) von Collingwood, der nunmehr sein zweiter Admiral wurde, übernommen. Sofort änderte er das System der Blockade. Er wollte den Feind nicht einschließen, sondern schlagen, also ließ er ihm freien Raum, auszulaufen. Villeneuve, gereizt über das harte Urteil des Kaisers, wollte den Nachfolger nicht abwarten, sondern ging am 19. Oktober unbehelligt in See. Es war ihm klar, daß er

werde kämpfen müssen, obwohl die Bereitschaft seiner Schiffe recht mangelhaft war. Er war trotzdem entschlossen, den Kampf um die Seeherrschaft zu wagen, denn siegte er, so war die englische Seeherrschaft an dieser Stelle gebrochen, und er hätte die Blockadelinie dann wohl aufrollen können.

Am 21. Oktober morgens sighteten sich die beiden Flotten bei Kap Trafalgar<sup>1</sup>. Es herrschte anfangs leichter Nordostwind, der später auf Nordwest drehte, aber mit Anzeichen aufkommenden schlechten Wetters. Villeneuve, südlich steuernd, wendete auf Gegenkurs, um sich Cadix wieder zu nähern. Nelson stand in zwei Kolonnen zu Luvard, die linke auf der Wetterseite unter seinem eigenen Befehl, die rechte in Lee von ihm unter Collingwood, diese als steile Staffel steuerbord achteraus geordnet, die Flaggschiffe an der Spitze (siehe Skizze 11), eine Angriffsordnung derjenigen Duncans bei Kamperduin nicht unähnlich. Der schwere Nachteil der bisherigen Angriffe von der Luvseite her war es doch gewesen, daß die vor dem Winde heransegelnde lange Linie von der feindlichen Linie enfilirt wurde, ehe sie selbst feuern konnte, und daß ihre Spitze fast immer viel eher ins Gefecht kam und erschüttert wurde, als bis Mitte und Nachhut die Linie beim Winde wieder gebildet hatten. Auch eine Konzentration auf Mitte und Nachhut der feindlichen Linie oder ein Durchbruch der Spitzenschiffe beseitigte diese Nachteile nicht, weil die durchbrechenden Schiffe von der feindlichen Vorhut durch halsen<sup>2</sup> umfaßt und doublirt werden konnten. Nelson wollte den Durchbruch auf alle Fälle erzwingen, um seine Ueberlegenheit im Kampfe Schiff gegen Schiff zur vollen Geltung zu bringen. Er wollte, wie Admiral von Maltzahn es treffend ausdrückt, „des Feindes Form zerbrechen unter Opferung der eigenen“. Zugleich aber beabsichtigte er durch seine Wetterlinie, die er selber führte, die Leelinie (die rechte), der die Hauptarbeit zufallen sollte, gegen eine Umfassung von der feindlichen Spitze her

<sup>1</sup> Ueber die Schlacht bei Trafalgar ist eine ganze Literatur vorhanden. 1905 hat die englische Admiralität zur Hundertjahrfeier die Urkunden über die Schlacht zusammengestellt. Corbett hat danach sein grundlegendes Werk „The Campaign of Trafalgar“, 1910, bearbeitet. Von deutschen Darstellungen vgl. besonders Konteradmiral Glatzel: „Trafalgar, das letzte Wort darüber“ Marine-Rundschau 1910. Heft 8. S. Plan 11.

<sup>2</sup> Unter „halsen“ versteht man das Manöver, vor dem Winde über den anderen Bug zu gehen. (S. S. 75).

zu decken. So konnte er hoffen, durch Angriff auf die Mitte und Nachhut des Feindes mit seiner schwächeren Flotte einen Teil der feindlichen zu vernichten, ehe diesem Hilfe gebracht werden konnte; das Luvgeschwader sollte gewissermaßen der Schild, die Leelinie das Schwert seiner Schlachtordnung sein. Alles dies wurde von Nelson in seinem berühmten „Memorandum“ vom 9. Oktober 1805 niedergelegt und mit seinen Admiralen und Kommandanten eingehend besprochen. Es ist der deutlichste Beweis seines hervorragenden taktischen Genies. Genau nach seinen Plänen verlief die Schlacht.

Die verbündete Flotte, zusammen 33 Schiffe, darunter der mächtige spanische Vierdecker „Santissima Trinidad“ und 14 weitere spanische Schiffe, lag in sichelförmiger langer Linie, schlecht geordnet, Spanier und Franzosen durcheinander, als die beiden englischen Kolonnen mit vollen Segeln vor nordwestlichem Winde auf sie zuhielten. Etwa um 12 Uhr befahl Nelson sein berühmtes Signal: „England expects every man will do his duty.“ Kurz darauf brach die Angriffskolonnie unter Collingwood (15 Schiffe) dicht hinter der Mitte der feindlichen Linie durch, ein Schiff nach dem anderen niederkämpfend. Etwas später war auch die Luvkolonne (12 Schiffe) unter Nelson an den Feind gelangt. Nelson wollte sich mit seinem Flaggschiffe „Victory“ in Lee neben den „Bucentaure“, das Flaggschiff Villeneuves, legen, aber dessen Hintermann, die „Redoutable“, verhinderte dies. So kämpften diese beiden Schiffe nun Seite an Seite. Hierbei traf Nelson die tödliche Kugel eines Scharfschützen vom Mars der „Redoutable“. Die übrigen Schiffe seiner Kolonne durchbrachen hinter ihm die feindliche Linie. In dem wirren Schiffsgemenge, das nun entstand, wurden „Redoutable“, die „Santissima Trinidad“, zuletzt auch der „Bucentaure“ in wildem Enterkampfe genommen. Villeneuve wurde gefangen, und der Rest der verbündeten Flotte (11 Schiffe) nach Cadiz abgedrängt, wo Collingwood ihn sofort blockierte. Mit dem geringen Verluste von wenig über 400 Mann war der entscheidende Sieg erfochten, der Englands Vorherrschaft auf dem Meere für ein halbes Jahrhundert begründen sollte. Ehe Nelson auf dem Schauplatze seiner größten Ruhmestat an Bord der „Victory“ verschied, konnte ihm noch die Nachricht gebracht werden, daß 14 feindliche Schiffe genommen seien. Mit den Worten: „Ich habe meine Pflicht getan“, starb einer



der größten Seehelden der Geschichte, eine Kampfnatur und ein seemännisches Genie außerdem, der Vollender von Englands Größe und Weltstellung nach über zweihundertjährigen Kämpfen. Die letzte und größte Schlacht, die er schlug, bildet den Höhepunkt der Segelschiffstaktik überhaupt und zugleich den Schluß derselben. Immer hatte er sich gewünscht, siegend zu sterben, Lorbeer und Zypresse zugleich um seine Stirne zu winden. Das Schicksal hat ihm dieses höchste Glück des Helden nicht versagt. Nelsons vorbildliche Bedeutung liegt in der rücksichtslosen Offensive, komme, was kommen mag. Er kannte kein Zögern oder Schwanken. Dieser Geist des Draufgehens beflügelte alle seine Maßnahmen und gab ihm seine großen taktischen und strategischen Pläne ein, führte ihn von Sieg zu Sieg. Es ist der Geist der Seekriegführung überhaupt, soll sie Erfolg haben. Nur Ruyter kann mit Englands größtem Seehelden in diesem Punkte verglichen werden. Als ein junger Untergebener ihn einmal frug, wie er sich bei Durchführung einer ihm übertragenen gefährlichen Unternehmung zu verhalten habe, gab ihm Nelson die wahrhaft klassische Antwort: „Always fight and you are sure to be right<sup>1</sup>.“ Dieses tapfere Wort könnte über dem ganzen Heldenleben Nelsons als Wahlspruch stehen. Kurz und treffend zeichnet es zugleich wie kaum ein anderes den Kern aller Taktik und Strategie zur See.

So groß Nelsons Erfolg vom seestrategischen Standpunkte aus war — gab es doch keine Flotte mehr, die es hätte wagen können, mit der englischen abermals um die Seeherrschaft zu kämpfen —, vom höheren Gesichtspunkte der Gesamtkriegführung der Großen Koalition (England, Oesterreich, Rußland, Schweden) gegen Napoleon wurde er weit übertroffen durch dessen Sieg bei Austerlitz (2. Dezember 1805), der die festländischen Verbündeten Englands niederwarf. Nun war Napoleon tatsächlich der Herr des europäischen Festlandes, und die Seemacht Englands in ihre Grenzen, auf das Meer, zurückgewiesen. Für England war daher die Nachricht von Austerlitz eine Schreckenskunde, die den Jubel über Trafalgar völlig verstummen ließ. Einem Herrn des ganzen Festlandes gegenüber war die englische Seemacht in noch viel aussichtsloserer Lage als gegen

<sup>1</sup> Brenton, „Naval History of Britain“ III, 464.

Frankreich allein. Die Kurse der englischen Rente — ein sehr deutliches Zeichen — fielen in London beängstigend, und William Pitt, der hartnäckigste Feind Napoleons, trat, an seinem Werke verzweifelnd, zurück, um bald darauf an gebrochenem Herzen zu sterben. Nun glaubte Napoleon leichtes Spiel zu haben und England zum Frieden zwingen zu können. In dieser Schicksalsstunde aber blieb man in London, wenn auch nach längerem Schwanken, fest, und wider Willen mußte der Korse den zehrenden Seekrieg weiterführen.

Es war nun nicht so, daß Napoleon im Gefühle der taktischen Unterlegenheit seiner Flotte diese in den Häfen verkümmern ließ. Er sorgte im Gegenteil auch weiter für sie, ließ Cherbourg und Antwerpen als Kriegshäfen ausbauen, auch viele Schiffe auf Stapel legen und hegte sogar nach einer Aeußerung im „Mémorial de St. Hélène“ den Plan, die Flotte nach und nach auf 200 Linienschiffe und mehr zu bringen, um den Kampf auf hoher See doch noch zu wagen. Mehrfach gelang es französischen Flottenabteilungen, aus den blockierten Häfen zu entschlüpfen und Streifzüge bis in das östliche Mittelmeer zu unternehmen, ohne daß dadurch jedoch die strategische Lage irgendwie beeinflusst worden wäre. Der größte dieser Blockadebrüche fand im Februar 1809 unter Admiral *Willamez* von Brest aus mit acht Linienschiffen statt, die nach Westindien bestimmt waren, um Handelskrieg zu führen, aber nur bis zur Reede von Oleron bei Isle d'Aix (vor Rochefort) gelangten, wo die Engländer das ganze Geschwader durch einen von Kapitän *Cochrane* am 11. April 1809 glänzend geleiteten Branderangriff vernichteten. Als die Franzosen in demselben Jahre in Vlissingen ein Geschwader bereitstellten, entstand in London sofort die übliche Invasionsfurcht. Man beschloß daher, Vlissingen und Antwerpen zu zerstören, und zog eine starke Flotte von 37 Linienschiffen und nicht weniger als 40 000 Mann zu diesem Zwecke zusammen. Dieses ganze kombinierte Unternehmen von Heer und Flotte scheiterte indessen an der Unfähigkeit und Uneinigkeit der Führer. Die Landung auf der vorgelagerten Insel Walcheren gelang zwar, auch Vlissingen fiel, aber Antwerpen konnte nicht genommen werden, und nach schweren Verlusten mußten die Truppen sich wieder einschiffen (Ende August 1809).

Von 1810 ab kam es nur noch zu kleineren Unternehmungen im Mittelmeere, obwohl zeitweise über 40 Linienschiffe in den verschiedenen französischen Häfen in Dienst waren. Vom Meere abgeschnitten und zur Untätigkeit verdammt, verkam das Personal nach und nach. Führer wie Mannschaften vermißten schmerzlich die Gelegenheit, sich auszuzeichnen und blickten voller Neid auf die Armee, die Sieg um Sieg an ihre Fahnen heftete. — Der letzte Grund dieses erstaunlichen Versagens einer ganzen Waffe liegt lediglich in dem Mangel großer Führer, die zu sich selbst und zu ihrer Waffe das nötige Vertrauen gehabt hätten, um sich mit den „Herren der Meere“ zu messen. Ein Führer wie Napoleon für die Flotte, und der Enderfolg wäre ein ganz anderer gewesen! Aber dem Imperator selbst, der ganz Frankreich mit der Glut seiner Leidenschaft und der Kraft seines Willens erfüllte, fehlte doch eines: das wahre Verständnis für das Meer als Kampfplatz, strategisch wie taktisch, oder wie einer der besten Darsteller der Seekriege Frankreichs, Admiral Jurien de la Gravière, sich treffend ausgedrückt: „le sentiment exact des difficultés de la marine.“

### b) Das „Kontinentalsystem“<sup>1</sup>

Nachdem der Kampf um die Seeherrschaft bei Trafalgar mit einer schweren Niederlage geendet hatte, blieb dem französischen Kaiser noch der vierte und letzte Weg, England niederzuringen: der Wirtschaftskrieg, oder mit anderen Worten: die Anwendung der indirekten Waffen des Seekrieges. Schon beim Friedensschlusse mit Oesterreich 1805 hatte er die wirtschaftliche Schädigung Englands unter seine Friedensbedingungen aufgenommen. Nachdem er

<sup>1</sup> Ueber dieses Sondergebiet vgl. besonders v. Peez und Paul Dehn: „Englands Vorherrschaft aus der Zeit der Kontinentalsperre“, Leipzig 1912; und den sehr lehrreichen Aufsatz von H. Häfke: „Das Kontinentalsystem Napoleons“, Deutsche Revue, Dezember 1921; ferner einen Aufsatz des Verfassers: „Handelskrieg und Kontinentalsperre vor hundert Jahren“, Zeitschrift f. Wissenschaft, Literatur und Kunst, Beilage der Hamb. Nachr. 1913, sowie die Essays des Verf.: „Die Rolle der Seemacht in der französischen Geschichte“, Mar. Rundschau Nov. 1922 f. bes. Kap. XIV; ferner: „Ueber Handelskrieg, Blockade und Blockadebruch“, Mar. Rundschau April 1927 bes. Kap. III. Im 2. Bande von Mahan: „The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire“ ist ausgiebiges Material über das Kontinentalsystem zusammengestellt, freilich mit vielen Fehlschlüssen verquicht.



bei Jena auch Preußen niedergeworfen, reifte in ihm der Plan zu einem letzten gewaltigen Schlage gegen England, denn nunmehr fühlte er sich als der unumschränkte Herr des Festlandes. Durch das Dekret von Berlin vom 21. November 1806 wurde über den gesamten Handel Englands mit den von Napoleon unterworfenen oder von ihm abhängigen Festlandsstaaten die Sperre verhängt, offiziell „le système continental“, gemeinhin irreführend „Kontinentalsperre“ genannt.

Der Handelskrieg war, wie bei allen Seekriegen, an denen England beteiligt gewesen, auch in den Kriegen gegen die französische Republik und das Kaiserreich mit aller Schärfe geführt worden. Die französische Flagge war vom Meere verschwunden. Die Ursprungsländer des französischen Kolonialhandels, die Mehrzahl der spanischen, französischen und holländischen Kolonien waren in englischer Hand. Die Blockade über die französischen Küsten konnte jedoch bei der gewaltigen Länge derselben trotz der großen Zahl der verfügbaren englischen Kreuzer nur eine papierene sein und war daher rechtlich unzulässig. Im November 1807 wurde dies von der englischen Regierung auch offen zugegeben, indem alle feindlichen Häfen den gleichen Beschränkungen unterworfen sein sollten: „als ob sie in der schärfsten und strengsten Weise tatsächlich blockiert würden“ („Order in Council“, 18. November 1807). Eine Papierblockade reinsten Form! Obwohl französische Kaper den englischen Handel noch vielfach schädigten, so war er dennoch gerade in den Kriegsjahren mächtig aufgeblüht. Von 44 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1793 war er in acht Jahren auf 80 Millionen gewachsen. „Alle Erdteile wurden Englands Handel tributpflichtig“, sagte Pitt im Parlament, und als 1801 der Frieden mit Frankreich „drohte“, baten die englischen Kaufleute in einer sehr merkwürdigen dringenden Eingabe die Regierung: „Lassen wir den Seekrieg fort dauern, so dauert auch unser Handelsmonopol fort!“ Gegen diese Kraftquelle des englischen Widerstandes, gegen den weltbeherrschenden Seehandel wendete sich — strategisch richtig gedacht! — Napoleons Kontinentalsystem. Es sollte dies nicht nur eine Sperre aller von ihm politisch abhängigen Festlandsstaaten gegen den englischen Handel sein, sondern es bildete weit darüber hinaus tatsächlich ein fein aus-

geklügeltes, umfassendes „wirtschaftliches System“. Indem Napoleon alle festländischen Häfen für den englischen Handel schloß, wollte er nicht nur diesen treffen, sondern auch die englische Industrie. Schon seit Mitte des achtzehnten Jahrhunderts war England nach und nach ein Industriestaat geworden, der das ganze Festland mit seinen Erzeugnissen, vor allem mit Eisen- und Webwaren versorgte. War dieser weitaus wichtigste festländische Markt für England gesperrt, so mußte es in Kolonialwaren und in Fabrikaten, die es nicht weiterverkaufen konnte, ersticken. Eine schwere wirtschaftliche Krise mußte die unvermeidliche Folge sein, die auch tatsächlich eintrat. Um diese Krise noch zu verschärfen, wendete Napoleon auch militärische Mittel an, indem er in allen Kriegshäfen Linienschiffe bauen ließ, um die englische Flotte damit zur Konzentration vor diesen Häfen zu zwingen. Infolgedessen konnten die anderen französischen Häfen weniger scharf bewacht werden, so daß neutrale Blockadebrecher mit wertvollem Einfuhrgut einlaufen und Kaper auslaufen konnten, um sich auf den englischen Seehandel zu stürzen.

Dem Wirtschaftskriege gegen Englands Wohlstand, die Quelle seiner Macht, sollte sich auf der anderen Seite zum Ersatz für die fehlende Einfuhr über See eine Entwicklung des inneren Marktes innerhalb des europäischen Festlandes anschließen, um diesen von England wirtschaftlich unabhängig zu machen. Es sollten daher, wo es irgend möglich war, Kohlen geschürft werden, Eisenwerke entstehen; Rübenzucker sollte den Kolonialzucker, Seide die englische Baumwolle ersetzen und anderes mehr. Damit wurde ganz Europa in dieses gewaltige System eingegliedert. Durch gemeinsame Anstrengungen wollte man den verhaßten Tyrannen der Meere zu Boden werfen.

Man hat dieses System, weil es schließlich versagte, oft überspannt und verkehrt und seinen Urheber einen Phantasten gescholten — sehr mit Unrecht. Richtig und streng durchgeführt, hätte es ohne Zweifel zur Waffenstreckung Englands und zu dessen Verzicht auf alle Gewinne des Seekrieges führen müssen. Nach Napoleons Plan sollte an die Stelle des vorläufig aussichtslosen Kampfes mit den Waffen zur See ein ungeheurerer Wirtschaftskrieg Markt gegen Markt treten, ein Ringen der Völker mit aller ihrer Wirt-

schaftskraft und Entsaugungsfähigkeit. Der eine Markt war England und die überseeische Welt, der andere das europäische Festland. „Kein Handel mit England oder über England“, sagte Napoleon; „orders in council“. In diesem Gegensatze, in dem es sich für beide Gegner um Sein oder Nichtsein handelte, gab es keinen Ausgleich. Die Frage sollte entschieden werden, „ob sich die See vom Lande aus beherrschen lasse oder das Land von der See aus“ (Frhr. v. Maltzahn, „Der Seekrieg“ 57).

Zur Durchführung dieses wahrhaft gigantischen Kriegsplanes, der eine Umkehrung der wirtschaftlichen Waffen des Seekrieges in ihr Gegenteil bedeutete, war für Napoleon vor allem ein Doppeltes nötig: Das System durfte keine Lücken haben, und die vom Weltverkehre abgesperrten Völker mußten eine großzügige Wirtschafts- und Schicksalsgemeinschaft bilden, auf gegenseitigem Austausch ihrer Erzeugnisse fußend; d. h. das ganze europäische Festland mußte in die Sperre einbezogen werden, alle verbündeten und unterworfenen Völker mußten in dem großen Ziele unter Napoleons Führung einig sein und auch ihre Lebensmöglichkeit dabei finden. In beiden Voraussetzungen versagte jedoch sowohl Napoleons Staatskunst als auch sein politischer Weitblick.

1807 trat Rußland dem System bei. Noch in demselben Jahre wurde Italien, 1808 Spanien zum Anschlusse gezwungen, so daß sich die Handelssperre, die England vom Festlande wirtschaftlich trennte, vom Finnischen bis zum Jonischen Meerbusen erstreckte und den Absatz für englische Waren völlig unterband. Zwar blühte sofort an allen Küsten Europas ein wahrhaft ungeheuerlicher Schmuggel auf. Aber diese Umgehung der außerordentlich streng gehandhabten Zollkontrolle konnte die bis zum Dache gefüllten englischen Lagerhäuser doch nicht leeren. Napoleon versuchte wohl, sich die notwendigsten Güter des Weltmarktes durch die neutrale Schiffahrt zu verschaffen. Die Folge war, daß England den neutralen Handel nicht nur beschränkte, sondern schließlich völlig knechtete. Wer nicht freiwillig sich beugte, wurde mit den Waffen gezwungen.

So erging es dem neutralen Dänemark 1807. Für England war der Ostseehandel von jeher von größter Wichtigkeit. Als Napoleon den Beitritt Dänemarks zum Kontinentalsystem forderte, eine



Zumutung, der es sich bei seinen schwachen Machtmitteln nicht entziehen konnte, erschien Mitte August 1807 eine englische Flotte mit einem starken Landungskorps vor Kopenhagen und stellte ohne Kriegserklärung die sofort zu erfüllende Forderung der Auslieferung der dänischen Flotte, „damit sie niemals in Napoleons Hände fallen könne“. Als dies selbstverständlich verweigert wurde, landete die Heeresabteilung auf Seeland und schloß Kopenhagen ein, während die Flotte die Stadt mit Brandkugeln beschoß, bis sie sich ergab, eine der ärgsten Gewalttaten, welche die Geschichte kennt. Sie brachte England aber die Seeherrschaft in der Ostsee und außerdem 16 voll ausgerüstete Linienschiffe als willkommenen Gewinn ein. Der Krieg zwischen Dänemark und England dauerte noch bis 1814, er erschöpfte sich in kleinen Unternehmungen an den Küsten, die der Schilderung nicht wert sind, und wird daher der „Kanonenbootskrieg“ genannt. Schließlich waren die Vereinigten Staaten und Schweden die einzigen größeren neutralen Staaten der Welt; aber auch Schweden wurde 1808/09 in einen Krieg gegen Rußland verwickelt, der sich fast ausschließlich in den Schären abwickelte und der Schweden trotz englischer Hilfe den Rest von Finnland kostete. Es ist dieselbe gewissenlose englische Politik der leeren Versprechungen und verweigerten Tathilfe, die auch 1939/41 gegenüber Polen, Finnland und Jugoslawien mit demselben negativen Ergebnisse betrieben wurde. Aber die Völker lernen nichts aus der Geschichte!

Die Knechtung des neutralen Handels gipfelte darin, daß alle neutralen Schiffe gezwungen wurden, über englische Häfen zu laufen, sich dort der Untersuchung ihrer Ladung zu unterwerfen und dabei als willkürliche Abgabe einen Wertzoll von 25 v. H. zu zahlen. So beugte England alle Neutralen unter sein Joch. Die Folge war der allmähliche Uebergang des neutralen Handels auf die britische Flagge, ein willkommener und bleibender Gewinn für die englische Seemacht. „Wehe den Schwachen! Wehe den Neutralen!“ war die Losung des Seekrieges auch in dieser stürmischen Zeit. Da unter diesen Zwangsmaßnahmen der neutrale Handel dem Festlande die nötigsten überseeischen Waren nicht mehr zu liefern vermochte, und da andererseits auch England gewisse Erzeugnisse des Festlandes, besonders Getreide, notwendig brauchte, wurden

von beiden Seiten gegen hohe Prämien Lizenzen für die Ein- und Ausfuhr bestimmter Gütermengen und -arten ausgegeben, d. h. das „System“ wurde durchbrochen. Hier liegt einer der Hauptfehler in Napoleons Rechnung, der nicht nur, geldgierig wie er war, die Prämien seiner Privatschatulle zuführte, sondern auch, von der merkantilistischen Doktrin befangen, nicht erkannt hatte, daß der englische Industriestaat bereits seit der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts seine wachsende Bevölkerung nicht mehr vom Ertrage der eigenen Scholle ernähren konnte. Jede Mißernte in England mußte zur Katastrophe führen. Eine solche trat tatsächlich im Jahre 1810 ein, und hätte Napoleon nicht reichliche Lizenzen für Getreideausfuhr aus dem damaligen einzigen Ueberschußgebiete der Welt, den Randländern der Ostsee, im Austausch gegen solche für französische Ausfuhrgegenstände den Engländern bewilligt, so wäre Großbritannien in dem furchtbaren Hungerwinter 1810/11 auf die Knie gezwungen worden, ohne mit den Waffen besiegt zu sein. Der englische Historiker John H. Rose („Napoleonic Studies“, London 1904) hat dies unwiderleglich nachgewiesen. Nur zu 40 v. H. war der Getreidebedarf Englands gedeckt. „So ist Napoleon in höchster Not der Retter Englands geworden!“ (Häfke a. a. O., 246.)

Auch in der zweiten Vorbedingung zu einer erfolgreichen Durchführung des Kontinentalystems, in der Begründung einer Wirtschaftsgemeinschaft aller Festlandsstaaten, versagte Napoleons so oft gepriesener Weitblick. Hier liegt sogar der eigentliche Grund seiner schließlichen Niederlage und der Schlüssel zu seinem Verhängnis. Eine wirkliche Wirtschaftsgemeinschaft kann nur auf gegenseitigem Warenaustausche innerhalb der betreffenden Völker und auf Oeffnung aller Zollgrenzen beruhen. Statt dessen umschloß Napoleon Frankreich mit hohen Zollmauern, überschwemmte das übrige Europa mit französischen Waren, von denen kein Zoll erhoben werden durfte, und belegte den Verkehr innerhalb der von ihm abhängigen Staaten zum Ueberfluß noch mit Binnenzöllen und mit Handelsverboten für bestimmte Erzeugnisse. Aber weiter: statt ein Gedeihen der einzelnen Volkswirtschaften der unterworfenen oder zwangsweise ihm verbündeten Völker zur Durchführung seines Systems mit allen Mitteln zu fördern, plünderte er sie auf das

schamloseste aus und machte sie dadurch immer ärmer. Er hatte sich die wirtschaftliche Vernichtung aller unterworfenen und die möglichste Schädigung aller verbündeten Staaten zum Ziele gesetzt, um durch die ungeheure Beute Frankreich zu bereichern. Hier hat der Finanzmann, der in Napoleon steckte, über den Staatsmann gesiegt. Ganz Europa wurde durch Kontributionen, Besatzungskosten, Erpressungen aller Art ausgesogen. „Preußens Vernichtung“, schrieb 1808 Napoleons Minister Talleyrand, der es wissen mußte, an Metternich, „wird jetzt vom Kaiser durch das System der Kriegssteuern bewirkt!“ Statt 40 000 Mann, wie 1807 anfangs vorgesehen, mußten 157 000 Franzosen von dem verkleinerten Preußen jahrelang durchgefüttert werden. Ähnlich ging es Holland, Spanien, Italien und allen andern, die in diese „societas leonina“ hineingezwungen worden waren. Das Kontinentalsystem war zu einem Raubsystem geworden, ausschließlich ad maiorem Galliae gloriam<sup>1</sup>. Für Frankreich wollte der Kaiser nicht nur Macht, sondern auch Reichtum, für die französische Wirtschaft strebte er die Handelsherrschaft in Europa an, auf der sich schließlich nach der erhofften Niederlage Englands die Weltherrschaft Napoleons aufbauen sollte! Wie ganz klar aus seinen Aufzeichnungen hervorgeht, war diese sein letztes gewaltiges Ziel. An Napoleon, wie selten an einem Gewaltmenschen der Geschichte, bestätigte sich das Gesetz, daß jedes Uebermaß an Macht zu deren Mißbrauche führen muß.

Eben in dieser Ueberspannung seiner Macht lag der Keim seines Untergangs. Betrachtet man das ausschließlich gegen England gerichtete Kontinentalsystem als den Kernpunkt seiner ganzen Politik nach 1806, so durfte es in diesem Kampfe zwischen Tiger und Hai, wie man ihn zu nennen liebte, keine Neutralen geben, die sich dem Zwange entzogen oder gar widersetzten. Die Lebensinteressen aller von den Franzosen ausgeplünderten Völker wiesen jedoch gebieterisch auf die Lösung dieser Fesseln, d. h. auf die Befreiung von den Ketten des Kontinentalsystems hin. Es zeigte sich, daß Napoleon nicht gleichzeitig Frankreich auf Kosten des ganzen übrigen Europas bereichern und England mit dessen Hilfe niederbringen konnte. An diesem Zwiespalt ist er zugrunde gegangen, denn

<sup>1</sup> Vgl. Häfke a. a. O., S. 242.



gegen ihn erhob sich nun nach und nach immer nachdrücklicher das sogenannte „dritte Europa“, die Staaten außer England und Frankreich<sup>1</sup>. Zuerst empörte sich das von den Franzosen furchtbar ausgeplünderte und verwüstete Spanien. Sofort nahm sich England seiner an, vertrieb 1808 mit Hilfe seiner Seemacht die Franzosen aus Portugal und schürte den Aufstand der über die gallischen Greuelthaten empörten Spanier. Wie die Franzosen in diesem ihnen doch eigentlich verbündeten Lande gehaust haben, spottet jeder Beschreibung. Jeder Blick in ein spanisches Geschichtswerk offenbart den Haß, der noch heute jenseits der Pyrenäen glüht. Mit Spaniens Abfall war die erste Bresche in das Kontinentalsystem geschlagen. Englisches Geld ermöglichte sodann Oesterreichs Schilderhebung 1809. Englische Hilfe wurde Zar Alexander I. 1812 zugesagt, als Rußland, das wichtigste Rohstoffland der damaligen Zeit, den Druck des Kontinentalsystems und die dadurch hervorgerufene Verarmung nicht mehr tragen konnte und wollte<sup>2</sup>. Weil Napoleon ihm die Ausfuhr verbot, konnte Rußland sein Ueberschußgetreide und sein Holz nicht mehr absetzen. Englische Subsidien halfen dann die preußischen und österreichischen Heere des Befreiungskrieges aufstellen und ausrüsten. So hat die englische Politik ihren unleugbaren Anteil an der Bezwingung des Korsen, aber die Ansicht Mahans, daß Napoleons Machtgelüste einzig an der englischen Seemacht zerschellt seien, ist eitel Geschichtsklitterung. Erschlagen haben den Tyrannen Europas nicht die Linienschiffe Englands, sondern die tapferen Regimenter der verbündeten Armeen auf den Schlachtfeldern von Moskau bis Paris. Es war die Tragik im Leben des großen Emporkömmlings, daß in dem ihm vom Schicksale auferlegten Kampfe gegen die englische Seeherrschaft die Revolution ihm die Flotte und mit ihr die Waffe zerschlagen hatte, mit der allein er den Erbfeind auf dessen Elemente hätte bekämpfen können, und daß die ihm noch verbliebenen indirekten Waffen des Seekrieges nur durch immer weitere Eroberungen und durch immer

<sup>1</sup> Windelband (a. a. O., S. 259) sagt: „Napoleon mußte vordringen, weil das die einzige Art war, wie er England schädigen konnte; und weil er so weit vordrang, erhielt sein Gegner neue Verbündete. Es ist ein *circulus vitiosus*, in dem er sich bewegte.“

<sup>2</sup> Vgl. E. Marcks, „Napoleon und Alexander I.“, Hamb. Uebersee-Jahrb. f. 1924, S. 159.

größere geographische Ausdehnung seines Kontinentalystems zur Auswirkung kommen konnten, wodurch er sich zwangsläufig immer mehr Feinde schaffen mußte. Auch daß er die wirtschaftlichen Zusammenhänge eines reinen Wirtschaftskrieges gegen die Seeherrschaft nicht richtig erkannte, war eine der Ursachen seines Unterganges. Sein letztes Ziel war die Errichtung einer französischen Weltmacht auf den Trümmern der englischen. Hier stellte sich ihm aber, wie Oswald Spengler in glänzender Darstellung an einer Stelle in seinem „Untergang des Abendlandes“ (I, 205) ausführt, nicht nur England, sondern ganz Europa entgegen. Der Kampf gegen die englische Seeherrschaft war sein von der Geschichte Frankreichs ihm vererbtes Schicksal, die Verstrickung ganz Europas in diesen Kampf sein Verhängnis, aber „das Verhängnis ist mächtiger als das Genie“ (Mommsen, „Röm. Gesch.“ III, 487). Napoleons meteorgleiche Laufbahn hat es bewiesen.

Mit den Auswirkungen der Kontinentalperre und des an dieses System sich anschließenden Handelskrieges war noch ein Nebenkrieg verbunden, der zwar keine seekriegsgeschichtliche Bedeutung besitzt, aber wegen seiner Veranlassung nicht unerwähnt bleiben darf: der englisch-amerikanische Krieg von 1812—14. Er entsprang aus dem Streite um die Rechte der Neutralen und ist ein Musterbeispiel für Englands Handelspolitik im Kriege. Die nordamerikanische Handelsflotte war fast die einzige, die nach 1807 für den neutralen Handel noch in Betracht kam. Sie vor allem versorgte fast ausschließlich das von England blockierte Festland mit den sehr begehrten Erzeugnissen der Tropen und war eben deshalb den Engländern ein Dorn im Auge. Schon sehr bald nach 1807 setzten die Vergewaltigungen ein. Amerikanische Schiffe wurden auf See untersucht, nach England verschleppt, dort zur Prise erklärt, auch wenn sie gar nicht nach Frankreich bestimmt waren, amerikanische Seeleute wurden von ihren Schiffen, sogar von Kriegsschiffen, heruntergeholt und zum Kriegsdienste gepreßt. Wenn sie vor 1782, d. h. vor der Anerkennung der Vereinigten Staaten durch England, geboren waren, galten sie als „geborene Engländer“! Die Vereinigten Staaten wollten sich vor allem dem Zwange nicht fügen, ihre ganze Schifffahrt über England leiten und dort noch die oben erwähnte hohe Abgabe zahlen zu müssen. Es kam zu Reibungen, zur An-

wendung von offener Gewalt, und schließlich erklärten die Vereinigten Staaten im Frühjahr 1812 den Krieg. Hätten sie sich ein Jahr früher entschlossen, so würde die Kriegserklärung gerade mit der schweren Hungersnot zusammengefallen sein, die England damals heimsuchte, und dieses hätte ohne Zweifel nachgeben müssen.

England war nicht in der Lage, über die langgestreckten Küsten der Vereinigten Staaten die Blockade zu erklären, weil alle seine Seestreitkräfte durch die Absperrung Europas vom Meere gebunden waren. Es ließ daher nur Jagd auf den amerikanischen Seehandel machen, der von 250 Millionen Dollar im Jahre 1811 auf kaum 20 im Jahre 1814 herabgedrückt wurde. Ueber 1400 Schiffe wurden genommen und als „gute Prise“ erklärt. Damit war nach Vernichtung des dänischen Seehandels 1807 (s. oben S. 351) der letzte Mitbewerber Englands auf dem Meere ausgeschaltet. Die Vereinigten Staaten hatten den unverzeihlichen Fehler begangen, weder zu Lande noch zu Wasser rechtzeitig zu rüsten. Es blieb ihnen als letztes Mittel des Seekrieges daher nur der Kaperkrieg übrig. Bei Kriegsausbruch verfügten sie lediglich über einige Fregatten, die allerdings stärker und besser bestückt waren als die englischen, denen die Ueberwachung der amerikanischen Häfen übertragen war. Zwischen ihnen kam es zu mehreren erbitterten Einzelkämpfen, in denen zum Erstaunen der ganzen Welt die Amerikaner fast ausnahmslos Sieger blieben. Erst 1814 nach dem Zusammenbruch der Napoleonischen Herrschaft im Landkriege wurde die englische Linienschiffsflotte frei. Nunmehr wurde sogleich die Blockade über die nordamerikanischen Küsten erklärt und der Landkrieg über die Brücke der Seeherrschaft angesetzt. Die Amerikaner waren infolge äußersten Geldmangels so gut wie wehrlos. Die Hauptstadt Washington wurde von einer englischen Armee erobert und in barbarischer Weise verbrannt. In London hegte man die Hoffnung, die abtrünnige große Kolonie wieder zurückzugewinnen zu können. Aber die Barbarei hat im Kriege immer den gegenteiligen Erfolg; sie erzeugt nur Haß und Erbitterung. Die englischen Truppen mußten Washington wieder räumen. Ebenso scheiterte ein Angriff gegen New Orleans an dem verzweifelten Widerstande der amerikanischen Milizen.

Die Entscheidung fiel schließlich auf dem nördlichen Kriegsschauplatz. Die Amerikaner hatten ihrerseits gehofft, von den gro-



ßen Seen aus, deren Ufer damals noch ganz unwirtlich waren, Kanada erobern zu können. Dazu mußten sie erst gegen die englischen Flottillen, die dort die Grenzwache hielten, besonders auf dem Erie- und Ontariosee die Seeherrschaft erringen. An den Ufern dieser Seen entspann sich nun ein Wetttrüsten von Schiffen sozusagen aus dem Nichts, denn Wege, Arsenalen, Häfen usw. fehlten noch völlig. Zwei Jahre lang wurden dort mit wechselndem Erfolge fieberhaft Kriegsschiffe erbaut. Es klingt fast unglaublich, daß 1814 auf dem Ontariosee die Engländer einen Dreidecker von 112 Geschützen, das größte Schiff der Welt, zu Wasser brachten! (Stevens und Westcott a. a. O., 310.) Aber zur Kampfanscheidung kam es nicht auf den großen Seen, sondern auf dem kleineren Champlainsee, südlich vom Lorenzstrom. Die Engländer wollten 1814 von dort aus durch eine starke Heeresabteilung New York von der Landseite her erobern. Es gelang dem Amerikaner Macdonough mit ein paar kleinen Schiffen die englische Flottille, die dem vorrückenden Heere als Operationsbasis diente, auf dem Champlainsee vernichtend zu schlagen und die Heeresabteilung dadurch zum Rückzuge zu zwingen. Macdonoughs rettende Tat und die empfindlichen Verluste des englischen Handels (über 1400 Schiffe) durch den von den Nordamerikanern energisch geführten Kaperkrieg brachten die Engländer an den Verhandlungstisch. So wurde Ende 1814 zwischen den Kriegführenden der Frieden von Gent geschlossen, der politisch alles beim alten ließ. Der amerikanische Seehandel aber war völlig zerrüttet und die Handelsflotte vernichtet. Gerade durch diesen Umstand fügt sich dieser Krieg als ein wichtiges Glied in die ganze kampferfüllte Zeit um die Wende des achtzehnten Jahrhunderts ein, denn sein Ausgang hat nicht unwesentlich zu der Aufrichtung der englischen Handelsherrschaft nach dem Abschluß der Napoleonischen Kriege beigetragen<sup>1</sup>.

Ueberblickt man das Ergebnis der großen Seekriege Englands gegen die französische Republik und das Erste Kaiserreich, so zeigt es sich, daß nicht allein der französische Handel und die franzö-

<sup>1</sup> S. auch: Theod. Roosevelt „The naval war of 1812“, New York 1882, ferner: Mahan „Sea Power in its relations to the war of 1812“, London 1892, sowie den Essay des Verf.: „Der Aufstieg der Vereinigten Staaten zur Großseemacht“, Mar. Rundschau 1928, Heft IX, bes. Kap. II. Vgl. auch Karte 8.

sische Schifffahrt von der See verschwunden waren, sondern daß alle übrigen Kriegführenden, ob Freunde oder Feinde Englands, und dazu noch alle Neutralen durch die mit rücksichtsloser Gewalt gehandhabte britische Seemacht das gleiche Los erlitten hatten. Verwüstet, verarmt und an England verschuldet ging das europäische Festland aus den Kriegswirren hervor; England aber hatte durch die Taten seiner großen Führer und tapferen Seeleute in glorreichen Schlachten und in einem aufreibenden Blockadekrieg für sich das gewaltige, seit Cromwells Tagen verfolgte Ziel: die unbestrittene Seeherrschaft auf Kosten aller Mitbewerber, endlich errungen. Während ganz Europa noch jahrzehntelang unter den erlittenen Wunden blutete, blühte das englische Weltreich, ausschließlich auf Seegewalt gegründet und errichtet, in allen Weltteilen empor. Ein Viertel der bewohnbaren Erde und ein Viertel ihrer Bewohner gehorchten dem „Union Jack“. Nun erst war Raleighs prophetisches Wort erfüllt, daß, wer das Meer beherrscht, mit den Reichtümern der Welt auch die Welt selber beherrscht. Niemand hat den ungeheuren Gewinn, den England aus den Napoleonischen Kriegen einheimste, schärfer ausgedrückt als Gneisenau, der eigentliche Bezwiner des Korsen, in einem Briefe an Wellington: „Großbritannien hat keinem Sterblichen gegenüber mehr Verpflichtungen, als gerade diesem Bösewicht (Napoleon), denn durch die Begebenheiten, die er herbeigeführt, ist Englands Größe, Wohlstand und Reichtum so hoch gesteigert worden. Sie sind die Herren des Meeres und haben weder in dieser Hinsicht, noch im Welthandel eine Nebenbuhlerschaft mehr zu fürchten!“ Frankreich aber, dessen ausgreifende Kriegspolitik dem festländischen Europa so furchtbare Wunden geschlagen und das dabei selbst immer reicher geworden war, erhielt so milde Friedensbedingungen, daß es sich kaum als besiegt zu betrachten brauchte. Man trennte sonderbarerweise das Land von der Person des Herrschers — als ob Napoleon nicht in allem, was er tat und wollte, ein echter Franzose gewesen wäre, und als ob sein ganzes Volk, so lange er siegte, nicht stets begeistert hinter ihm gestanden hätte! Während Holland die besten Kolonien an England abtreten mußte, erhielt Frankreich die seinen fast alle zurück; Malta aber blieb als Zwingburg des Mittelmeeres selbstverständlich in englischer Hand.

Mit dem Geschieke Napoleons erfüllte sich der letzte Akt des zweieinhalb Jahrhunderte umfassenden gewaltigen Ringens Englands um Seegeltung und Weltmacht, das im Sommer 1588 mit der Niederlage der Armada begonnen hatte, in dessen dramatischem Verlaufe erst Spaniens, dann Hollands, schließlich Frankreichs Seegewalt und alle ihre Ansprüche auf überseeische Macht an den hölzernen Wällen der britischen Linienschiffe zerschellten, wie die Wogen an den Kreidefelsen der englischen Küste. Es geht eine beinahe ununterbrochene weltgeschichtliche Linie von dem Kampfe gegen die Armada über La Hougue und Trafalgar nach St. Helena. Weil die Gegner Englands entweder auf dem Meere zu schwach gerüstet waren oder weil sie festländischen Zielen nachjagten und vergaßen, daß nur die überseeische Welt für ihre Pläne den nötigen Rückhalt hätte bieten können, weil sie — ungleich England — das Meer mit allen seinen Möglichkeiten nicht verstanden haben, mußten sie scheitern. In den zehn großen Kriegen, die Europa seit dem Zeitalter Elisabeths bis zum Sturze Napoleons erschüttert haben, hat die englische Seemacht nicht nur Geschichte, sondern mehr als einmal „die“ Geschichte gemacht. „Nur so lange hat ein Staat sich auf einer alle anderen überschattenden Höhe zu behaupten vermocht, als er den Rückhalt am Weltmeere mit allen seinen Nutzungsmöglichkeiten nicht verlor“ (Windelband a. a. O., 268).

Nunmehr beginnt, nachdem es für England auf See keinen Feind mehr gab, die großartige, rein imperialistische, alle Weltmeere umspannende englische Stützpunktpolitik, die sich mit der Erwerbung von Mauritius und Ceylon über den Indischen, mit der von Singapur, Hongkong und Australien über den Großen Ozean erstreckte, und die der englischen Seemacht erst das gegeben hat, was sie immer erstrebte: die Kontrolle über alle Seewege der Erde. Die atlantische Epoche der europäischen Staatengeschichte war damit abgeschlossen, die ozeanische, d. h. die Zeit des Weltverkehrs und der Beherrschung der Welt durch die weiße Rasse begann, die das ganze neunzehnte Jahrhundert erfüllt hat.



## Neuntes Kapitel

## Die Seekriege des 19. Jahrhunderts

1. Die Zeit des Uebergangs vom Segelschiff  
zum Dampfschiff

Mit der Verbannung des einstigen Tyrannen des Festlandes nach St. Helena lebte ganz Europa auf; daß indessen an Stelle einer festländischen Vorherrschaft der Franzosen eine nicht minder ausschließliche und drückende der Briten auf dem Meere getreten war, bemerkte man nicht oder wollte es nicht bemerken, obwohl es klar zutage lag, daß der Traum von der Freiheit der Meere an der rücksichtslosen englischen Kriegspolitik gescheitert war. Es ist die Eigenart der Seemacht, daß sie, ebenso wie der Seekrieg selbst, in Methoden und Wirkungen sozusagen lautloser arbeitet als jede Militärherrschaft zu Lande. Die Völker merken lange nichts von ihr, bis ihnen endlich klar wird, daß sie alle nur arbeiten, um einen Dritten, nämlich den Herrn der Meere, zu bereichern. Weit über ein halbes Jahrhundert hat es gedauert, bis die Ueberzeugung sich Bahn gebrochen hat, daß eine uneingeschränkte Vorherrschaft auf dem Meere ebenso unerträglich ist wie eine solche auf dem Lande. Bis dahin war und blieb England die unbestrittene Vormacht zur See. Eben dieses ist die Ursache, daß das neunzehnte Jahrhundert so arm an großen Seekriegen ist, denn niemand wagte, sich mit England zu messen. Es ist daher vom Meere aus gesehen in seiner ersten Hälfte eine Zeit der Kleinkriege an den Küsten des Mittelmeeres gewesen, in der zweiten das Zeitalter der großen nationalen Einigungskriege, in denen die Seemacht nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte, obwohl das neunzehnte Jahrhundert so recht das Jahrhundert der großen technischen Erfindungen auf dem Gebiete der Schifffahrt gewesen ist. Merkwürdigerweise waren es weniger die seemächtigen Briten als die vom Meere beinahe verdrängten Franzosen, die hierin

das Schrittmaßangaben. Diese Entwicklung kann hier, weil in das Gebiet der Technik übergreifend, nur kurz gestreift werden.

Statt im Kampfe sich zu messen, suchten die Seemächte in diesem Jahrhunderte der Erfindungen sich den Rang in technischen Neuerungen abzulaufen, so daß der seemännische Führer auf der Kommandobrücke gegen den geschickten Konstrukteur und Ingenieur zurückzutreten schien. Erst im zwanzigsten Jahrhundert ist dies anders geworden, als nach langer Pause wieder Lebensfragen der Nationen auf dem Meere entschieden wurden, denn diese sind niemals durch die Technik, sondern nur durch die Tat zu lösen. Schon kurz nach Beendigung der Napoleonischen Kriege setzte die technische Entwicklung der Kriegsflotten ein. 1821 wurde das erste eiserne Schiff gebaut; zur selben Zeit wurde eine Schiffsdampfmaschine als neuer Motor auf Raddampfern erprobt. Merkwürdigerweise sträubte sich England anfangs sowohl gegen die Einführung des Dampfes in die Flotte wie auch gegen die neuerfundenen Granatkanonen in die Schiffsartillerie. 1848 erschien das erste Schraubenlinienschiff, wenige Jahre darauf der erste gepanzerte Monitor, 1858 das erste gepanzerte Breitseitlinienschiff auf dem Wasser, alles französische Konstruktionen. Erst als Frankreich mit diesen Neuerungen vorangegangen war, mußte England notgedrungen folgen. Der lebhaft französische Geist bemächtigte sich schnell aller Erfindungen, mit deren Hilfe man vor den Engländern leichter einen Vorsprung zu gewinnen glaubte als durch den Kampf. Ein wahres Fieber ergriff die Franzosen, die echt französische „*rage du nouveau*“, die eitle Sucht, vor allen anderen Nationen zu glänzen und die verlorene „*gloire*“ durch das Allerneueste auf dem Gebiete der Technik zu ersetzen! Es darf aber nicht verkannt werden, daß die Franzosen dadurch wesentlich zur schnellen Entwicklung der neuzeitlichen Kriegsflotten beigetragen haben. Freilich waren sie mehr Anreger als Erfüller, denn auch dies entsprach ihrer Eigenart. In Nordafrika suchte von nun an Frankreich einen Ersatz für seine an England verlorenen überseeischen Besitzungen und gründete dort nach der 1830 gemeinsam von Heer und Flotte bewirkten Eroberung von Algier unter Admiral Duperré im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts ein mächtiges Kolonialreich, dessen unerschöpfliches Menschenmaterial rücksichtslos in den Dienst seiner festländischen

Kriegspolitik eingespannt wurde. Der französische Geograph Elisée Reclus hat die Eroberung Algiers einen jener Siege genannt, „die der Geschichte ein neues Bett graben“. Wir wissen, wie recht er gehabt hat.

So arm das vorige Jahrhundert an großen Seekriegen war, der englischen wie auch den langsam wiedererstarkenden Flotten der übrigen Seemächte hat es doch nicht völlig an kriegerischer Betätigung gefehlt. So beteiligten sich die Seemächte an den Befreiungskämpfen der Griechen gegen die türkische Herrschaft 1821—29. Im Sommer 1827 stand der griechische Freiheitskampf gegenüber der weit überlegenen türkischen Macht vor dem Erliegen. Die türkische Flotte beherrschte die See. Sie lag in Navarino, von dort aus den Golf von Korinth beherrschend. Die europäischen Großmächte beschlossen, den Griechen zu helfen und jede weitere Verstärkung des in Griechenland kämpfenden türkischen Heeres zu verhindern. Die türkische Flotte in Navarino bestand aus drei Segellinienschiffen und zwanzig Fregatten, die so günstig in der Bucht verankert waren, daß ihr Feuer den Eingang völlig beherrschte. Die verbündete Flotte, im ganzen zwölf Linienschiffe, Engländer, Franzosen und Russen, unter dem englischen Admiral Codrington, segelte am 20. Oktober 1827 in die Bucht ein. Die Schlacht ähnelte sehr der bei Abukir. Es war die letzte Segelschiffsschlacht. Die Türken begannen das Feuer viel zu spät, nämlich als die Spitzenschiffe des Gegners schon dicht bei ihren eigenen Schiffen geankert hatten. Das ungleiche Gefecht endete mit fast völliger Vernichtung der türkisch-ägyptischen Schiffe und rettete die griechische Freiheit, denn aus eigener Kraft wäre dies den Nachkommen der Hellenen nicht gelungen.

Der zweite europäische Krieg des neunzehnten Jahrhunderts, in welchem die Seemacht eine der Erwähnung werthe gewisse Rolle gespielt hat, ist der Krimkrieg (1853—56). Strenggenommen ist er überhaupt kein Seekrieg gewesen, sondern ein Krieg über See. Er bietet das seltene Schauspiel, daß eine Seemacht der anderen die Seeherrschaft kampflos überläßt und diese nun die Brücke für das Ansetzen des Landkrieges ungehindert schlagen kann. Für die von dem russischen Zaren Nikolaus I. bedrohte Türkei waren Frank-



reich und England als Schutzmächte eingetreten. Der Krieg drehte sich im Schwarzen Meere um die Eroberung des russischen Kriegshafens Sebastopol in der Krim. Dort landeten die verbündeten Franzosen, Engländer und Türken ein starkes Heer, ohne vorher die Seeherrschaft erkämpft zu haben, und ohne daß die Russen, die wie versteinert vor Schrecken ihre Flotte ohne Not in Sebastopol als Hafensperre versenkten, ihnen vorher auf hoher See entgegengetreten wären — zwei schwere strategische Fehler, die sich gegenseitig aufhoben. Nach dem Falle von Sebastopol (1855) beschossen französische gepanzerte Batterien, deren Holzwände mit 3,5-zölligen Eisenplatten (nicht 35 cm, wie Stenzel, V, 36 sagt) belegt waren, die Forts von Kinburn an der Mündung des Bug: das erste Auftreten von Panzerschiffen! Gleichzeitig wurden auch von den Verbündeten im Sommer 1854 und 1855 starke, aus Schrauben- und Segellinienschiffen bunt gemischte Flotten in die Ostsee entsandt, um den Finnischen Meerbusen zu blockieren und einige Küstenforts (Bomarsand auf den Alands-Inseln 1854 und Sweaborg 1855) zu beschießen. Die beiden Flottenchefs waren dauernd uneinig, die Regierungen in London und Paris redeten fortwährend in die strategischen und taktischen Maßnahmen hinein, das strategische Gesamtergebnis war kümmerlich: typisches Beispiel verbündeter Unternehmungen zur See. Der Frieden von Paris (1856), der diesen Krieg beendete, brachte als wichtigstes Ergebnis die „Pariser Deklaration“, welche die seerechtlichen Verhältnisse während eines Krieges regeln sollte, den Begriff „Frei Schiff — frei Gut“ (siehe S. 279) festlegte und die Kaperei endgültig abschaffte. Wir werden sehen, wie wenig sich England im Weltkriege an diese feierlich verbrieften Bestimmungen gehalten hat, erst recht nicht im deutsch-englischen Kriege von 1939.

Während des Krimkrieges hatte sich die Ueberlegenheit der französischen Flotte gegenüber der englischen in bezug auf Schiffsmaterial, Artillerie und Organisation deutlich erwiesen. Die englische Marine war in dem Gefühl ihrer Erfolge auf den Lorbeeren von Trafalgar eingeschlafen. Die Verstimmung, die sich in England über die klar zutage getretenen Mißstände erhob, richtete sich nach englischer Art in erster Linie gegen den französischen Bundesgenossen. „Damals wie heute betrachten die Engländer jeden Fortschritt

einer anderen Macht als einen Rückschritt und als einen Verlust für sich selbst“ (v. Peez-Dehn, a. a. O., 85). Nach außen hin hat sich diese feindselige Stimmung, die mit wenigen Unterbrechungen — so 1870/71 — bis zur Einleitung der „entente cordiale“ 1904 angehalten hat, hauptsächlich in einem Wettrüsten zur See gekennzeichnet und damit die gesamte Politik der europäischen Großmächte beeinflußt.

## 2. Der Einfluß der Seemacht in den deutschen Einigungskriegen 1864-71

Durch die Pariser Revolution von 1848 war die „Kabinetts-politik“ zu Grabe geläutet worden. Seitdem beherrschten die nationalen Gegensätze und die Bestrebungen nach nationaler Einigung das Leben der europäischen Völker. Auch in den Kriegen, die dieses Ziel hatten, darf die Seemacht nicht außer acht gelassen werden, obwohl sie in den meisten Darstellungen derselben — abgesehen von der Schlacht bei Lissa — kaum Erwähnung findet. Der siegreiche Ausgang der drei Kriege, die zur Einigung des deutschen Volkes und zur Errichtung des Deutschen Reiches geführt haben, ist ohne Zweifel ausschließlich den Heldentaten der preußisch-deutschen Heere zuzuschreiben, gegen deren Leistungen diejenigen der kleinen und noch kaum entwickelten deutschen Flotte in militärischer Hinsicht vollkommen zurücktreten müssen. Trotzdem hat die Seemacht, besonders im dänischen Kriege 1864, einen gewissen Einfluß ausgeübt. Wenngleich die Geringfügigkeit dieser Kämpfe und Ereignisse zur See eine besondere Schilderung kaum lohnen würde, so dürfen sie in einem deutschen Werke über die Geschichte der Seekriege schon deshalb nicht übergangen werden, weil sie die erste, noch schüchterne Betätigung deutscher Seemacht umfassen, die fünfzig Jahre später im Weltkriege den Beweis ihrer Kraft und Notwendigkeit erbringen sollte<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ueber die ältere Geschichte der deutschen Flotte gibt Auskunft: Tesdorpf, „Geschichte der deutschen Marine in Denkwürdigkeiten“, Kiel 1889; ferner bis zur neuesten Zeit: v. Mantey, „Deutsche Marinegeschichte“, Charlottenburg 1926 (chronologisch geordnet); Gadow, „Geschichte der deutschen Marine“, Frankfurt 1934; ebenso, reich bebildert, v. Mantey, „So war die alte Marine“, Berlin 1935.

Schon in den schleswig-holsteinischen Wirren der Revolutionsjahre 1848/49 machte sich das Fehlen einer deutschen Bundesflotte schmerzlich bemerkbar. Die dänische Flotte, der nur einige improvisierte Kanonenboote gegenüberstanden, blockierte die deutsche Ostseeküste und fügte dem Handel schweren Schaden zu. Ihr Uebermut wurde allerdings stark gedämpft durch die tapfere Verteidigung Eckernfördes am 5. April 1849 durch eine leichte nassauische Feldbatterie und einige schwere Strandbatterien, deren Brandkugeln das große Segellinienschiff „Christian VIII.“ vernichteten und die Segelfregatte „Gefion“ zum Streichen der Flagge zwangen, ein erstaunlicher Erfolg von zehn Geschützen gegenüber zwei großen Schiffen. Er wurde wesentlich unterstützt durch den herrschenden starken Ostwind, der die Dänen verhinderte, die hohe See zu gewinnen, nachdem es ihnen nicht gelungen war, die Geschütze sofort zum Schweigen zu bringen. Die alte Regel der Segelschiffszeit von der Uebermacht einer Landbatterie gegenüber Schiffen bestätigte sich hier wieder einmal<sup>1</sup>. Die in dieser Zeit offenbar gewordene hilflose Lage der deutschen Küsten gegenüber Dänemark gab der preußischen Regierung den Anstoß zur Gründung einer eigenen Flotte. 1853 wurde Wilhelmshaven als Flottenstützpunkt an der Nordsee von Oldenburg erworben und bis 1869 als solcher ausgebaut. 1854 legte Prinz Adalbert von Preußen, der in der britischen Flotte seine Ausbildung erhalten hatte, eine Denkschrift über die notwendige Flottenrüstung Preußens vor. Das nötige Personal wurde angeworben und Danzig als Stützpunkt gewählt. 1864, bei Beginn des dänischen Krieges, zählte die kleine preußische Marine vier Dampffregatten (von denen aber eine im Ausland war) und zwanzig kleine Kanonenboote. Der dänischen Flotte mit mehreren Panzerfregatten, einem Schraubenlinienschiff und einem Panzermonitor war die preußische freilich nicht gewachsen<sup>2</sup>. Es war daher bei Beginn des dänischen Feldzuges zu begrüßen, daß die verbündeten Oesterreicher einen Teil ihrer

<sup>1</sup> Treitschke hat dieses Gefecht in seinen „Historisch-politischen Aufsätzen“, Bd. IV, 477 ff., höchst anschaulich und auch seemännisch richtig geschildert.

<sup>2</sup> Näheres bietet eine lesenswerte Studie „Vor 50 Jahren“, aus den Akten des Reichsmarineamtes zusammengestellt, Marine-Rundschau, März 1914, sowie Fregattenkapitän Donner: „Die Ereignisse zur See 1864“, Marine-Rundschau Februar/März 1924.



Flotte nach der Nordsee entsandten, deren Vorhut, aus zwei Dampffregatten bestehend, unter Tegetthoff<sup>1</sup> recht verspätet Anfang Mai 1864 dort eintraf. Moltke, der Chef des preußischen Generalstabes, hatte volles Verständnis für den Wert der Seeherrschaft. Sein Plan ging nicht auf Besiegung, sondern auf Vernichtung des in Schleswig kämpfenden und auf Alsen gestützten dänischen Heeres. Dies konnte nur durch eine Landung auf Fünen oder Seeland im Rücken des Feindes erreicht werden. Aber trotz mehrfacher Anregungen und Pläne des großen Strategen waren die schwachen preußischen Seestreitkräfte außerstande, die Deckung eines Heerestransportes über die von einem übermächtigen Feinde bedrohte Ostsee zu gewährleisten. Auch auf die Hilfe durch die österreichische Flotte, die tatsächlich erst nach dem Falle von Düppel (April 1864) eintraf, war nicht zu rechnen, da England deren Einlaufen in die Ostsee streng untersagt hatte, nebenbei eine unerhörte Anmaßung, denn die Ostsee ist niemals seit den Zeiten der Hansa ein völkerrechtlich anerkanntes „mare clausum“ gewesen, wie etwa das Schwarze Meer seit dem Pariser Frieden 1856. So konnten die Dänen, wenn auch lässig genug, die Blockade über die Ostsee und die Elbe erklären; für die Blockade einer so langgestreckten Küste reichten ihre Seestreitkräfte indessen bei weitem nicht aus. Hätten ihre Schiffe statt dessen bei Alsen oder im Wenningbund dicht vor Düppel gelegen, so hätten sie die Angriffe des preußischen Heeres auf diesen wichtigen Brückenkopf mindestens erheblich erschweren können. Die wenigen preußischen Schiffe dagegen waren richtig auf Swinemünde und Danzig gestützt. So mußten die Dänen eine Kriegsblockade dieser Häfen durchführen und konnten sich diesmal um den Handelskrieg nur wenig kümmern. Bei dieser Gelegenheit kam es zur Feuertaufe der preußischen Flotte bei Jasmund am 17. März 1864, wo Kapitän zur See Jachmann mit zwei Dampfkorvetten ein dänisches Geschwader von fünf weit

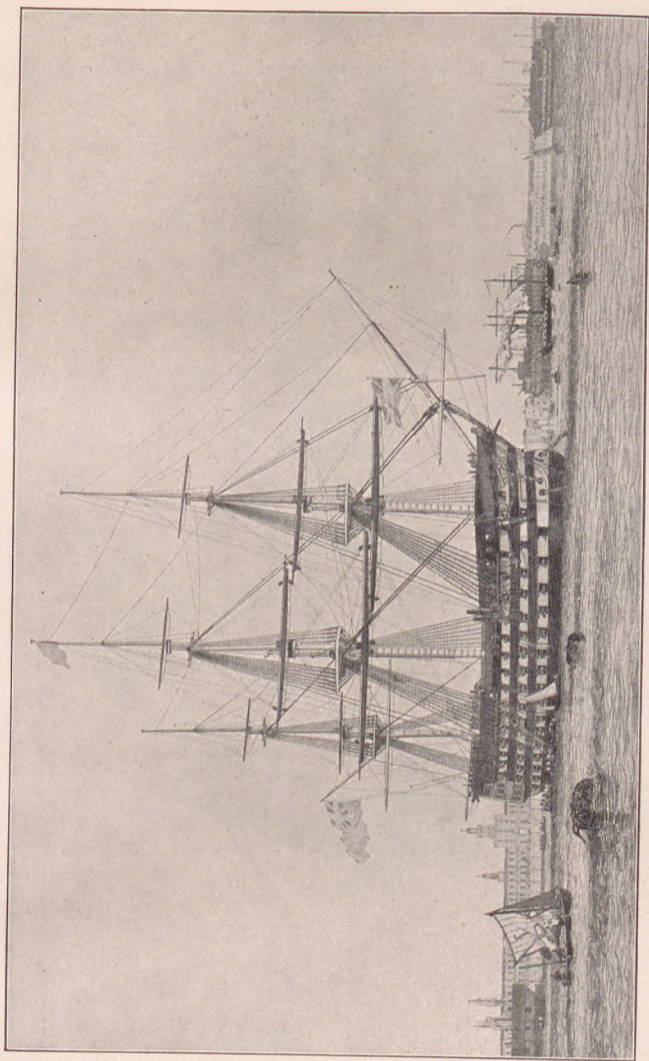
<sup>1</sup> Wilhelm v. Tegetthoff, 1827 geboren, trat 1845 in die österreichische Marine ein, erhielt schon in jungen Jahren infolge seiner Tüchtigkeit selbständige Stellen, war lange Adjutant des Erzherzogs Max, siegte 1866 bei Lissa, wurde in demselben Jahre Vizeadmiral, später Chef der Marinesektion in Wien (Marineministerium). Starb 1871. Ein kühner Draufgänger und tüchtiger Führer von vornehmem Charakter und bescheidenem Wesen.

stärkeren Schiffen angriff. Er konnte taktisch freilich nichts erreichen, die Dänen aber hoben die Blockade der Oder auf. Mit ähnlichem Erfolge verlief ein Gefecht bei Helgoland, wo Tegetthoff mit seinen beiden Dampffregatten drei dänische Fregatten am 9. Mai angriff. Sein Flaggschiff „Schwarzenberg“ geriet dabei in Brand und mußte sich auf die neutrale Reede von Helgoland zurückziehen, das dänische Geschwader gab aber die Elbe frei und ging zur Deckung von Kopenhagen gegen das erwartete österreichische Hauptgeschwader ins Kattegat zurück. Der Wiener Frieden von 1864 machte allen weiteren Unternehmungen ein Ende. Die dänische Flotte hat in diesem Kriege ihre Uebermacht weder strategisch noch taktisch auszunutzen verstanden, sie hat weder die schwachen preußischen Seestreitkräfte vernichtet, noch eine wirksame Blockade aufrechterhalten, sie hat nicht einmal dem eigenen Heere nennenswerte Hilfe geleistet, während es der richtig verteilten kleinen preußischen Flotte gelungen ist, die Dänen aus der westlichen Ostsee fernzuhalten.

Ein ähnliches strategisches Bild bietet der Krieg Oesterreichs gegen Italien im Jahre 1866. Während auf den böhmischen Schlachtfeldern die ersten mächtigen Schläge zur Begründung der deutschen Einheit fielen, hatte Oesterreich im Süden den Angriff der an Zahl stark überlegenen Land- und Seestreitkräfte Italiens abzuwehren. Die österreichisch-ungarische Flotte bestand aus sieben „Panzerfregatten“, Dampfschiffen mit langer Batterie, Sporn und hoher Takelage, außerdem war ein Schraubenlinienschiff vorhanden; sie stützte sich auf Pola. Die junge italienische Marine war bei Begründung des Königreichs Italien 1861 aus den Flotten von Neapel und Sardinien gebildet worden; sie war seitdem kräftig vermehrt und zählte elf ganz neue Panzerschiffe und ein Doppelturmschiff, den „Widder“ „Affondatore“; die Bewaffnung der Schiffe bestand aus gezogenen englischen Vorderladern und war der veralteten österreichischen Schiffsartillerie weit überlegen. Das Stärkeverhältnis beider Flotten, am Tonnengehalte gemessen, war beinahe wie eins zu drei; zieht man die bessere Bestückung der italienischen Schiffe in Betracht, so war es noch weit ungünstiger für die Oesterreicher.

Ende Juni 1866 sammelten sich die italienischen Schiffe in Ancona unter Befehl von Persano. Es war aber noch nichts so recht fertig. Nach der Niederlage der italienischen Armee bei Custozza am 24. Juni 1866 erhielt Persano den bestimmten Befehl, auszuweichen und das „Adriatische Meer vom Feinde zu säubern“. Persano wollte sich vorläufig mit der Eroberung der Insel Lissa an der dalmatinischen Küste begnügen, um ein Pfand in der Hand zu haben, er wollte also einen Nebenzweck verfolgen, statt zu schlagen — für die überlegene Flotte eine völlig abwegige Strategie! Ganz anders Tegetthoff, der zum Chef der österreichischen Flotte ernannt worden war. Schon seit dem Frühjahr 1866 ließ er durch unablässige Uebungen die Kriegsbereitschaft des Geschwaders herstellen und betrieb mit rastlosem Eifer dessen Verstärkung und Ausbildung. Am 18. Juli 1866 langte Persano mit seinen elf Panzern und vielen kleinen Schiffen vor Lissa an. Am nächsten Tage stieß der „Affondatore“ mit einer Armeeabteilung als Landungskorps zu ihm. Zwei Tage wurden die schwachen Befestigungen von Lissa vergeblich beschossen und brannt, bis am 20. Juli morgens Tegetthoff mit seinen sieben gepanzerten Schiffen und zwei weiteren Divisionen von Holzschiffen und Kanonenbooten vor Lissa eintraf. Die drei Divisionen fuhrn hintereinander, jede derselben in einer sehr gekünstelten Keilformation, mit dem Führer an der Spitze und dem Reste der Schiffe in Staffeln rechts und links dahinter. Persano ließ nordwestlich der Insel die Gefechtslinie auf Nordostkurs bilden, vertauschte aber sein Flaggschiff „Re d'Italia“ mit dem seitlich der Linie stehenden „Affondatore“, ohne dies durch Signal bekanntzugeben, eine unerklärliche Unterlassung. Tegetthoff hatte befohlen, daß rücksichtslos gerammt und die feindliche Linie durchstoßen werden sollte. Auch die Holzschiffe sollten sich daran beteiligen, obwohl sie gar keinen Sporn hatten. Die Voraussetzung eines allgemeinen Rammanövers wäre gewesen, sich, ohne einen Schuß zu feuern, mit höchster Fahrt auf den Feind zu stürzen, da bei dem herrschenden Winde sonst der eigene Pulverqualm jedes genaue Manövrieren vereiteln mußte. Als die Italiener nun auf große Entfernungen schon zu schießen begannen, antworteten die österreichischen Schiffe sogleich. Die italienische Linie war schlecht geordnet und hatte in der Mitte eine breite Lücke. In diese Lücke stieß





Der Dreidecker „Victory“, Flaggschiff Nelsons in der Schlacht bei Trafalgar  
(als Wachtschiff im Hafen von Portsmouth liegend)



Wilhelm v. Tegetthoff (1827—1871)  
Oesterreich-ungarischer Admiral, der Sieger von Lissa am 20. Juli 1866

Tegetthoff mit seiner Spitzenkolonne hinein. Sein Flaggschiff „Ferdinand Max“ versuchte dabei, den „Palestro“ zu rammen, was mißlang. Im Rauch und Qualm sah Tegetthoff dann plötzlich eine graue Masse vor sich, den „Re d'Italia“, der mit Volldampf in den Grund gebohrt wurde. Auch das Schraubenlinienschiff und Flaggschiff der zweiten Division, der „Kaiser“, stieß noch mit einem italienischen Panzerschiff zusammen, holte sich dabei aber nur eine schwere Havarie und mußte aus der Linie ausscheren; allen anderen Schiffen, auch dem „Affondatore“, mißlangen die angestrebten Rammanöver, die an sich höchst schwierig sind und sehr viel Uebung verlangen, will der Angreifer nicht selbst das Opfer dessen werden, den er zu versenken gedenkt. Schließlich entstand, von dickem Pulverqualme umhüllt, ein wildes Schiffsgemenge, aus dem sich Tegetthoff nach Osten herauszog, während Persano seine Schiffe westlich sammelte und nach Ankona zurückführte, nachdem auch noch der „Palestro“ durch eine Explosion gesunken war. Er hatte den Mut zum Durchschlagen der Schlacht verloren. Tegetthoff konnte nicht folgen, weil seine Schiffe langsamer waren als die neueren italienischen.

Auch ohne eine letzte Entscheidung war die Schlacht ein großer taktischer Erfolg der weit schwächeren österreichischen Flotte, ausschließlich dem Draufgängertum ihres Führers zu verdanken, der sich für die neue Waffe des Panzerschiffes mit seinem Sporn auch eine neue Taktik, die Rammtaktik, und eine neue Verbandsordnung, die Keilformation, schuf. Beide haben jahrzehntelang die Uebungen der europäischen Schlachtflotten stark beeinflusst und viel Verwirrung in den Köpfen angerichtet, sind aber niemals wieder zur praktischen Anwendung gelangt. Hätten die Italiener besser getroffen und wäre ihre Linie schärfer aufgeschlossen gewesen, so würde kein österreichisches Schiff ohne schwerste Beschädigung zum Rammstoß in ihre unmittelbare Nähe gekommen sein. Nur hierdurch ist ein solcher ein einziges Mal gelungen. Persanos taktische Niederlage blieb ohne ungünstige strategische Folgen, denn die Seemacht hat auf den Ausgang dieses Krieges keinen Einfluß gehabt. Keiner der beiden Gegner war von der Seezufuhr über das Adriatische Meer abhängig, und ein Ansetzen des Landkrieges über See kam erst recht nicht in Betracht.



Auch im deutsch-französischen Kriege von 1870/71 hat die Seemacht nur geringen Einfluß ausgeübt, weil die französische Flotte, schlecht geleitet und bald aufgelöst, kaum versucht hat, ihre ungeheure Uebermacht (34 Panzerschiffe gegen drei deutsche) auszunutzen. Die preußische Flotte war seit Begründung des Norddeutschen Bundes eine norddeutsche geworden und planmäßig vermehrt worden, eigentlich kriegsfertig war sie aber nicht. Dazu fehlte es noch an vielem. Die deutschen Seestreitkräfte befanden sich gegen die gewaltige Uebermacht in der strategischen Defensive, es wäre aber nicht nötig gewesen, diese bis zur Küstendefensive zu steigern. Tatsächlich sind die deutschen Panzerschiffe aus der Jade, wo sie von Anfang an lagen, selbst dann kaum herausgekommen, als die französischen Geschwader die deutschen Gewässer längst schon verlassen hatten. Ebenso haben auch die Franzosen in der Offensive versagt. Sie erschienen zwar im August 1870 in der Ostsee, im September in der Nordsee vor Helgoland; die von ihnen erklärte Blockade der deutschen Küsten blieb aber so gut wie unwirksam und wurde schon sehr bald durch Rückberufung der französischen Geschwader aufgehoben. Auch als die französische Panzerflotte im Oktober 1870 ganz aufgelöst wurde, um mit ihren Mannschaften den Landkrieg zu unterstützen, hat die deutsche Marineleitung diese günstige Lage nicht benutzt, um die kriegswichtigen Seetransporte, die Gambettas Heere mit allem nötigen Kriegsmateriale versehen, zu unterbinden oder wenigstens ernstlich zu stören. Dem in Frankreich hart kämpfenden Heere hätte die Flotte damit eine unschätzbare Unterstützung bringen und dadurch den Krieg ohne Zweifel abkürzen können. So beschränkten sich die Kriegshandlungen der Flotte auf eine kurze Kreuzfahrt der Glattdeckskorvette „Augusta“ vor der Gironde im Spätherbst 1870 und auf einige strategisch belanglose Gefechte, von denen nur dasjenige des kleinen Kanonenbootes „Meteor“ (Kapitänleutn. Knorr) vor Habana am 9. November 1870 mit dem größeren Aviso „Bouvet“, der zum Rückzuge gezwungen wurde, erwähnenswert ist. So glänzend die deutsche Heeresleitung unter Moltkes genialer Führung in diesem Kriege arbeitete, so wenig hat die Marine 1870/71 ihre strategische Aufgabe verstanden. Auch nach dem Kriege war im deutschen Volke noch keine Spur eines Verständnisses für den Wert einer Seemacht

vorhanden. Die Flotte blieb bis gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts des deutschen Volkes Stiefkind, eine Musterkarte von Schiffstypen, in Zahl und Bauart der Schiffe, in Bewaffnung und Kriegsvorbereitung rückständig, unwürdig eines großen Volkes, dessen Küsten das Meer bespült und dessen Belange sich schon sehr bald nach dem Kriege über die ganze Welt auszudehnen begannen. Erst um die Jahrhundertwende sollte es einem großen Staatsmann und Organisator gelingen, die im deutschen Volke schlummernde Sehnsucht nach Seemacht zu wecken und zu erfüllen.

### 3. Der Nordamerikanische Sezessionskrieg 1861-65<sup>1</sup>

Während in allen europäischen Kriegen des neunzehnten Jahrhunderts nach 1815 die Seemacht nur einen höchst nebensächlichen Einfluß auf die Entscheidung ausgeübt hat, liegen die Verhältnisse in der überseeischen Welt genau umgekehrt. Mit vollem Rechte konnte Mahan („Influence“, 44) sagen: „Niemals hat die Seemacht eine größere Rolle gespielt als im Sezessionskriege.“ Unter allen Seekriegen der Geschichte nimmt dieser eine völlig gesonderte Stellung ein, denn es war ein Seekrieg ohne Schlachten, ausschließlich ein Blockade-, Fluß- und Handelskrieg, dieses aber im größten Maßstabe. Der Sezessionskrieg wird fälschlicherweise fast durchweg als ein Landkrieg starker Milizheere angesehen — noch Moltke hat erklärt, er sei kein „großer Krieg“ gewesen. In Wirklichkeit war es ein kombinierter Land- und Seekrieg von gewaltigem Ausmaße, wobei der letztere, der Seekrieg, für den ersteren alles geleistet hat, was von ihm zu verlangen war. Die Entscheidung in diesem Kriege haben die indirekten Waffen der Seemacht gebracht: der Wirtschafts- und der Hungerkrieg mit allen ihren

<sup>1</sup> Eine gute und ausführliche Darstellung des Sezessionskrieges zur See findet sich in Stenzel a. a. O. V, 55 ff. Für den Wirtschaftskrieg siehe besonders: Freiherr v. Maltzahn „Der Seekrieg“, 68 ff., sowie einen Essay des Verfassers über „Seekrieg und Wirtschaftsleben im Nordamerikanischen Sezessionskriege“, Marine-Rundschau 1924, Januarheft, sowie Kap. IV in dem Essay des Verfassers „Ueber Handelskrieg, Blockade und Blockadebruch“, Marine-Rundschau 1927, April- und Maihefte. Vgl. auch die beiliegende Karte 10 zum Sezessionskriege.

Schrecknissen. Der Sezessionskrieg ist in dieser Hinsicht kaum vom Weltkrieg übertroufen worden. Dieser erste Eisenbahnkrieg der Geschichte, geführt in einem sonst beinahe weglosen Lande, wurde wie alle Bürgerkriege mit der furchtbarsten Erbitterung und den schwersten Blutopfern ausgefochten und endete mit der fast völligen Vernichtung der einen Partei. Als Seekrieg hat er neben einer Fülle von taktischen und strategischen Lehren durch Neuerungen im Kriegsschiffbau und Waffenwesen Schule gemacht.

Zum besseren Verständnisse ist es notwendig, vorerst die strategische und wirtschaftliche Lage der beiden kämpfenden Parteien kurz zu beleuchten. Nach jahrzehntelangen inneren Kämpfen über die Sklavenfrage trennten sich Anfang 1861 die auf Sklavenarbeit angewiesenen subtropischen Plantagenstaaten des nordamerikanischen Südens von den Ackerbau- und Industriestaaten des Nordens und Nordwestens, in denen der weiße Mann arbeiten kann. Damit waren die Vereinigten Staaten politisch und militärisch zerrissen. Der weitaus größte Teil der Flotte blieb dem Norden treu, während vom Heere die fähigsten Führer sich für den Süden entschieden, wo auch das meiste Kriegsmaterial aufgehäuft war. Der höhere Opfermut, die größere Entschlossenheit, zu siegen oder zu sterben, waren unstreitig auf seiten der Südstaaten, die zähneknirschend alle materielle Not sowie die Zerstörungswut einer unerbittlichen Kriegführung ertrugen und den letzten Mann mit dem letzten Cent für ihre Sache einsetzten, was man von den Nordstaatlern nicht behaupten kann. Die sieben Sklavenstaaten des Südens nannten sich die „Konföderierten Staaten“. Sie waren mit einer Bevölkerung von etwa sieben Millionen Weißen und drei Millionen Negeren (gegen 21 Millionen Weiße im Norden) durchaus auf die Ausfuhr ihrer Bodenerzeugnisse, vor allem Baumwolle, Zucker und Tabak, nach den Nordstaaten sowie nach Europa angewiesen, mithin vom Meere stark abhängig. Mit dem Erlöse mußten sie, um leben zu können, Nahrungsmittel, Getreide, Fleisch usw. von den Farmerstaaten des Westens kaufen. Daher war es von ausschlaggebendem Werte, daß sich die beiden Farmerstaaten Texas und Arkansas westlich vom Mississippi den Südstaaten anschlossen. Auf dieser doppelten wirtschaftlichen Abhängigkeit



der Plantagenstaaten an der Atlantik- und Golfküste von der Ausfuhr über See und von der Ernährung durch die westlichen Farmerstaaten baute sich der wahrhaft großzügige strategische Kriegsplan der Nordstaaten auf. Wie eine Riesenschlange, eine Anakonda, ihr Opfer umschlingt und erwürgt, so sollten die Golf- und Atlantikstaaten des aufständischen Südens durch eine Riesenblockade der über 3000 Seemeilen langen Küste von der Chesapeakebai bis zur mexikanischen Grenze und durch Errichtung einer mächtigen Flußbarriere im Tale des Mississippi vom Ohio bis zur Mündung wirtschaftlich zur Insel gemacht, erstickt und niedergewungen werden; also dasselbe, was England mehr als einmal gegen Frankreich, zuletzt in den Tagen des „Kontinentalsystems“ (siehe S. 348f.) mit dem ganzen europäischen Festlande versucht hatte, ohne daß es jemals restlos gelungen wäre. Im Sezessionskriege aber gelang der „Anakonda-Plan“ und vernichtete für Jahrzehnte wirtschaftlich und politisch die reichsten und blühendsten Staaten der Union.

Zur Durchführung dieses Planes waren den Nordstaaten vor allem zahlreiche Seestreitkräfte notwendig. 1861 bestand die Flotte der Vereinigten Staaten aus etwa 50 Dampf- und 20 Segelschiffen, darunter nur fünf Dampfregatten, mit zusammen 7000 Mann Besatzung. Sie wurde durch Heranziehung von Mannschaften der Handelsmarine und durch fieberhaft betriebenen Bau von Schiffen unter Leitung des tatkräftigen Marinesekretärs Welles bis Kriegsende auf die erstaunliche Höhe von 670 Fahrzeugen, darunter viele stark bestückte Panzerschiffe, Monitore und Widder, mit 125 000 Mann Besatzung gebracht. Der Süden verfügte bei Kriegsbeginn nur über sehr wenige Schiffe. Aber trotz beinahe völligem Mangel an Fabriken, Erz und Kohlen sind etwa 150 Schiffe, darunter auch Panzerschiffe, im Laufe des Krieges erbaut worden; in Anbetracht der geringen Hilfsmittel eine Leistung ersten Ranges. Auf beiden Seiten wurden nicht nur Panzerschiffe erbaut, sondern auch schwere gezogene Schiffsgeschütze bis zu 30 Zentimeter, sogar 40 Zentimeter Kaliber gegossen; zum ersten Male wurden elektrisch gezündete Seeminen verwendet, ferner eine Art von Spierentorpedo erprobt, der an langer Stange vom Buge eines Dampfbootes aus an das feindliche Schiff herangebracht wurde; selbst ein Versuch mit

einem Unterseeboote ist gemacht worden. So hat dieser Krieg eine Fülle von Anregungen und Neuerungen gebracht, wie kaum ein anderer.

Anfang 1862 kam es zum ersten Kampfe zwischen diesen neuartigen Fahrzeugen. Im Kriegshafen Norfolk (Virginia) hatten die Konföderierten die bis zur Wasserlinie abgebrannte hölzerne Dampffregatte „Merrimac“ mit Eisenplatten gepanzert, mit einem Sporn versehen und vorn und achtern je ein schweres gezogenes Geschütz von 20 Zentimeter Kaliber aufgestellt. Am 8. März 1862 erschien diese gepanzerte Batterie in der Chesapeakebucht bei Fort Monroe und räumte mit den dort liegenden nordstaatlichen Kriegsschiffen kurzerhand auf. Aber schon am nächsten Tage — ein wunderbares Zusammentreffen — erschien ein von wagemutigen New Yorker Kaufleuten bestelltes, vom Schweden Ericson in hundert Tagen erbautes, über Wasser ganz niedriges Rammschiff von 1200 t Wasserverdrängung mit einem gepanzerten Drehturm für zwei 28-Zentimeter-Geschütze, der „Monitor“, ein genialerdachter Schiffstyp. Dieser erwies sich in dem nun folgenden Duell zwischen den beiden Panzerschiffen als unverwundbar gegenüber den Geschossen des „Merrimac“ und zwang ihn, schwer havariert, zum Rückzuge. Wenige Kämpfe zur See haben solchen Eindruck gemacht, wie dieser erste zwischen Panzerschiffen, deren Zeit nun begann, denn alle Seemächte mußten auf der einmal betretenen Bahn folgen, wollten sie nicht zurückbleiben.

Die kriegsentscheidende Operation in diesem Kriege war jedoch nicht der Kampf zwischen einzelnen Schiffen, sondern die Blockade der südstaatlichen Küste. Sie wurde gleich bei Kriegsbeginn erklärt und nach und nach mit dem Wachsen der nordstaatlichen Flotte immer mehr verschärft. Es war eine kombinierte Kriegs- und Handelsblockade, ein seltener Fall in der Seekriegsgeschichte. Die langgestreckte Küste der Südstaaten besitzt eine Fülle von Einläsen zwischen vorgelagerten Inseln und von Haffs, in die schiffbare Flüsse münden. Dort lagen, vollkommen geschützt gegen Angriffe von außen, die Hauptausfuhrhäfen, zugleich die Kriegsausrüstungsplätze der Südstaaten: Norfolk, Wilmington, Charleston, Savannah, Pensacola, Mobile, ferner im Mississippi die wichtige

Handelsstadt New Orleans. Die nordstaatliche Flotte konnte eine so gestaltete Küste nicht durch vorgeschobene Geschwader von See aus blockieren, wie es die Engländer mit der französischen Küste getan hatten, sie mußten sich vielmehr erst Stützpunkte auf den vorgelagerten Inseln an der Küste schaffen und dann nach innen in die Haffs und Einfahrten vordringen. Jede Seemacht besteht aus Kriegsschiffen und Stützpunkten; letztere sind in einem Blockadekrieg wie diesem oft wichtiger als die Schiffe. So entspann sich ein jahrelanger verzweifelter und erbitterter Küstenkrieg, ein Kampf gegen die Seeherrschaft von seiten der Südstaaten. Hätten sie ihn mit seegehenden Kriegsschiffen offensiv geführt (was wohl möglich gewesen wäre), statt nur aus der Defensive heraus mit Kriegsmitteln der Küstenverteidigung (Forts, Minen, Monitoren usw.), so wäre der nordstaatlichen Flotte eine wirksame Blockade kaum möglich gewesen. Ohnedies mußte diese alle Kräfte aufbieten, um die zahllosen Einfahrten zu schließen, denn die Südstaaten benutzten die günstige Küstengestaltung, um einen kraftvollen Handelskrieg einzuleiten. In den Häfen wurden Kaper ausgerüstet, die den Kaperkrieg gegen den ausgedehnten nordamerikanischen Seehandel bis nach dem Indischen Ozean hin führten, ihm großen Schaden zufügten und die gegnerische Flotte zwangen, ihre besten Schiffe zum Handelsschutz abzugeben<sup>1</sup>. Außerdem wurden aber schnelle Blockadebrecher dort oder in England, das eine für die Südstaaten sehr wohlwollende Neutralität beobachtete, ausgerüstet, die nach Liverpool die heißbegehrte Baumwolle und von dort zurück die notwendigsten Rohstoffe, Kriegsmaterialien und Nahrungsmittel brachten. Mit allen Hilfsmitteln der Täuschung und Ueberraschung durchbrachen diese zum Teil über fünfzehn Seemeilen laufenden, grau gestrichenen Schnellläufer meist nachts die Blockadelinie und hielten durch ihre Tätigkeit die Widerstands-

<sup>1</sup> In diesen Zusammenhang gehört auch die sog. „Alabama-Frage“, die in jener Zeit viel Staub aufgewirbelt hat. In Liverpool war für die Südstaaten der Kaper „Alabama“ völkerrechtswidrig ausgerüstet worden, der dann den Kaperkrieg in allen Ozeanen mit großem Erfolge führte. Erst im Juni 1864 wurde er dicht bei Cherbourg von der nordstaatlichen Korvette „Kearsarge“ gestellt und versenkt. Ein internationales Schiedsgericht verurteilte nach langen erregten Verhandlungen 1871 England zur Zahlung von 15 Mill. Dollar als Entschädigung für den angerichteten Schaden. Ein voller Sieg der Union über die üblen Geschäftspraktiken Englands!



kraft der Südstaaten wesentlich aufrecht, eine vorzügliche Leistung, wenn man bedenkt, daß keine Kampfflotte hinter ihnen stand. Die nordstaatliche Flotte wurde durch diese Art der Kriegführung gezwungen, von der engen Blockade der Seeküste zur gewaltsamen Verstopfung dieser Kraftquellen des Südens zu schreiten, d. h. zur Eroberung der Hauptausfuhrhäfen mit Waffengewalt, ein schwieriges, verlustreiches und zeitraubendes Unternehmen, das nur mit Hilfe des Heeres gelöst werden konnte.

Solange die Verbindung über den Mississippi zwischen den Plantagenstaaten des Ostens und den beiden Farmerstaaten des Westens bestand, kamen die Nordstaaten strategisch nicht weiter. So entschloß man sich in Washington, nachdem der schnelle Stoß der Armee gegen die Hauptstadt der Südstaaten, Richmond in Virginia, an der höheren Feldherrnkunst des südstaatlichen Generalissimus Lee jämmerlich gescheitert war, den Mississippi zur Barriere zu machen, d. h. den Anakonda-Plan ganz durchzuführen. Hierbei entfaltete sich zum ersten Male das große Führertalent Farraguts<sup>1</sup>, eines der tapfersten Seehelden der Geschichte. Mit einer Flottille von alten Holzschiffen bezwang er Ende April 1862 die für die damaligen Verhältnisse mächtigen Batterien der Mississippimündung und drang dann auf dem Flusse bis Vicksburg im Mittellaufe desselben vor. Infolge der sehr ungünstigen Fahrwasserverhältnisse und der mangelhaften Unterstützung durch die Armee, die vom Norden her ihm die Hand reichen sollte, scheiterte jedoch sein Angriff auf Vicksburg; dieser wichtigste Brückenkopf und Eisenbahnknotenpunkt für den lebensnotwendigen Verkehr zwischen den westlichen und östlichen Staaten der Konföderation blieb bis 1863 in deren Besitz. Die Sperrfeste fiel erst, als General Grant mit einem starken Heere auf einer Flußflottille unter Admiral Porter vom Norden her den Angriff der Flotte unter Farragut vom Süden her unterstützte. Es war der Wendepunkt des Krieges, der eiserne Ring um die Südstaaten war geschlossen, der Mississippi aus einer mächtigen

<sup>1</sup> David Glasgow Farragut, 1801 geboren, trat sehr jung in die nordamerikanische Marine ein, befehligte bei Kriegsbeginn eine Korvette, blieb trotz seiner Abstammung aus dem südstaatlichen Tennessee seiner Flagge treu, eroberte im Kriege New Orleans, Vicksburg und Mobile, starb 1870; ein tatkräftiger Führer, der bei jeder Kriegshandlung die eigene Person rücksichtslos einsetzte.

Verkehrsstraße in einen Schlagbaum verwandelt, der Westen vom Osten getrennt und dieser nun wirtschaftlich zur Insel gemacht. Damit war ihr Schicksal besiegelt. Trotzdem gelang es den entschlossenen Männern des Südens, sich noch beinahe zwei Jahre lang zu wehren, weil ihnen immer noch einige Häfen für den Blockadebruch zur Verfügung standen. Diese zu verstopfen, war die nächste Aufgabe der nordstaatlichen Flotte in Verbindung mit dem Heere, das seit Anfang 1864 der General Grant, der spätere Präsident der Vereinigten Staaten, als Oberbefehlshaber führte. Der wichtigste Ausfuhrhafen an der Golfküste war Mobile, östlich der Mississippi-mündung. Farragut erhielt den Auftrag, ihn zu schließen. Er ließ seine Holzschiffe mit Ankerketten panzern und durchbrach, unterstützt von einigen Monitoren, in kühnem Ansturm die Minensperren unter dem heftigsten Feuer der Landbatterien. Einer seiner Monitoren sank, von Minen getroffen. Er selbst stand im Großwant<sup>1</sup> seines Flaggschiffes „Hartford“, als die vor ihm fahrenden Korvetten abdrehten, um der Minengefahr zu entgehen. Der Angriff wäre gescheitert, wenn nicht Farragut mit dem zum geflügelten Worte gewordenen Ausruf: „Damn the torpedoes<sup>2</sup>, full speed ahead!“ unbekümmert um jede Gefahr durch die Sperre gefahren wäre und den Sieg an seine Flagge geheftet hätte. Es war die größte Tat seiner ruhmreichen Laufbahn (s. Plan 12).

Noch aber waren zwei weitere Nester für Blockadebrecher an der Atlantikküste offen: Savannah und Wilmington. Gegen diese wendeten sich nun alle Anstrengungen der nordstaatlichen Kriegführung. Eine starke Heeresabteilung unter Sherman wurde gegen Savannah angesetzt, die von Nordwesten her ganz Georgia verwüstend durchzog, Charleston einschloß und Savannah mit Unterstützung der Flotte Ende 1864 bezwang. Wilmington war außerordentlich stark befestigt. Erst nach vielen vergeblichen Versuchen fiel dieser letzte freie Hafen der Südstaaten im Januar 1865 nach einem verlustreichen gemeinsamen Angriffe von Heer und Flotte unter Porter. Nun konnte Shermans Armee, in der rechten

<sup>1</sup> „Wanten“ sind starke Taue, mit denen auf Segelschiffen die Masten nach beiden Seiten der Bordwand gestützt werden.

<sup>2</sup> Unter „torpedoes“ sind nach älterem englischen Sprachgebrauche Minen zu verstehen.

Flanke gedeckt durch die Flotte, von Savannah aus an der Küste entlang nach Norden vorrücken und das in Virginien verzweifelt kämpfende konföderierte Heer im Rücken fassen. Völlig eingekreist, erlagen die ermatteten, halbverhungerten, höchst mangelhaft bekleideten Regimenter Lees im April 1865 in der Entscheidungsschlacht bei Petersburg, südlich Richmond, der Uebermacht Grants, der hierbei seine Heeresabteilungen mehrfach mit Hilfe der Flotte hin und her geschoben hatte.

Der heldenmütige Kampf des Südens ist nur durch die indirekten Waffen der Seemacht entschieden worden. Seit 1863, seit Sperrung des Mississippi, war die Blockade der Südstaaten zur „Hungerblockade“ verschärft worden, eine Vorläuferin derjenigen, die im Weltkriege von England über die Mittelmächte verhängt worden ist, deren Lehren aber in Deutschland unbeachtet geblieben waren. Auch in den Südstaaten herrschten in den letzten Kriegsjahren Wirtschaftsstockung, Währungsverfall, allgemeine Verarmung, Not und Hunger. Die materiellen Entbehrungen des Volkes waren vielleicht noch härter, als sie im Weltkriege den Völkern der Mittelmächte auferlegt worden sind. Selbst die vermögenden Leute lebten schließlich nur noch von grobem Brot und Kartoffeln. Am meisten litt — ein Zeichen für die allgemeine Not — das schon seit 1864 auf halbe Ration gesetzte Heer, dem es außerdem an Kleidung, Decken und Munition fehlte. Drei Mann besaßen nur noch eine wollene Decke! Trotzdem hat das Heer tapfer bis zum bitteren Ende ausgehalten. Auch das Volk hat nicht versagt, obwohl die Blutopfer im Verhältnis nicht einmal von denen des Weltkrieges auf deutscher Seite übertroffen worden sind. Sogar zu einem Wirtschaftswechsel hatte man sich, der Not gehorchend, entschlossen und in geeigneten Gegenden, besonders in Georgia, statt Baumwolle Getreide angebaut. Shermans Zug nach Savannah zerstörte jedoch die ganze Ernte und mit ihr alle auf sie gesetzten Hoffnungen. Die militärische Entscheidung brachte die Kapitulation des südstaatlichen Heeres, aber die in jedem Wetter, in Sturm und Sonnenglut mit bewunderungswürdiger Tatkraft durchgeführte Blockade hat diese letzte Entscheidung nicht nur vorbereitet, sondern erst ermöglicht. Ohne die wirtschaftliche Ermattung und Zermürbung des südstaatlichen Volkes hätten die Nordstaaten den Sieg kaum zu erringen vermocht.



Große Führer zur See, folgenreiche Neuerungen im Seekriegswesen, neue Methoden für Angriff und Verteidigung von Küstenwerken zeichnen diesen Seekrieg aus und verleihen ihm damit seine Eigenart. Der Sezessionskrieg ist auch in weltwirtschaftlicher und politischer Beziehung von Belang gewesen, besonders im Hinblick auf Englands Stellungnahme zu den Kriegführenden. Baumwolle war der unentbehrliche Rohstoff für die blühende englische Textilindustrie; nur aus den Südstaaten konnte sie damals bezogen werden. Daher war die öffentliche Meinung in England leidenschaftlich auf deren Seite und drängte zum Kriege, besonders nachdem die Baumwollenpreise außerordentlich gestiegen waren, viele Fabriken hatten schließen müssen und sich sogar Hungerkravalle ereignet hatten. In jeder Weise wurde daher die Kriegführung der Südstaaten durch Lieferung von Blockadebrechern, Waffen und Nahrungsmitteln unterstützt, und mehr als einmal hat es dicht vor einer englischen Kriegserklärung gestanden. Die Teilnahme Englands am Kriege auf seiten der Südstaaten hätte ohne Zweifel deren Selbständigkeit gerettet. Daß es infolge Englands Zurückhaltung nicht zu einer Spaltung der Union in zwei sich gegenseitig dauernd schwächende Teilstaaten kam, ist vielleicht einer der größten Fehler der englischen Staatskunst des neunzehnten Jahrhunderts gewesen. Vom Standpunkte des Historikers urteilt Dietrich Schäfer („Weltgeschichte der Neuzeit“ II, 254), „daß England damals die letzte Gelegenheit, seine Stellung als Weltmacht in Amerika neben den Vereinigten Staaten dauernd zu sichern, verpaßt hat.“ Heute wird dies erst recht klar, da die Union sich schon längst ebenbürtig als Seemacht neben England aufgerichtet hat. Damals entschädigte sich England für die Verluste seiner Baumwollenindustrie durch die starken mittelbaren Gewinne seines Seehandels. Vor dem Kriege stand die nordamerikanische Handelsflotte nur unwesentlich hinter der britischen zurück (5,3 zu 5,7 Millionen Brutto-Registertonnen). Die durch den Blockadekrieg herbeigeführte außerordentliche Vermehrung der nordstaatlichen Kriegsflotte entzog der Handelsflotte fast ihre gesamten Besatzungen und einen großen Teil der Schiffe. Mit Freuden traten die geschäftskundigen Briten in die Lücke ein. Die Handelsflotte der Union war nach dem Kriege zur Bedeutungslosigkeit zusammengeschrumpft; sie hat sich heute zu ihrer alten

Stellung wieder heraufgearbeitet. Gerade dieser schwere Schlag hat wesentlich dazu beigetragen, das nordamerikanische Volk der See zu entfremden und hierdurch mittelbar Englands Seegeltung zu stärken. Während die Südstaaten in einen Zustand grauenhafter Verwüstung versetzt worden waren und auch der Norden durch die Kriegskosten, die schweren Menschenopfer und den völligen Niedergang des einst so blühenden Seehandels schwer gelitten hatte, ging das neutrale England als der eigentliche Gewinner aus dem blutigen Bruderkriege der stammverwandten Union hervor. Wie schon mehrfach in der englischen Geschichte, begnügte man sich in London mit dem wirtschaftlichen Gewinne und ließ sich den politischen, der Blut gekostet hätte, entgehen.

#### 4. Der spanisch-amerikanische (1898) und der chinesisch-japanische Seekrieg (1894-95)

Es ist oft behauptet worden, daß die ausgreifende imperialistische Politik der Vereinigten Staaten erst mit dem kubanischen Kriege 1898 begonnen habe. In Wirklichkeit ist der nordamerikanische „Imperialismus“ viel älter. Er ist sozusagen mit der Union geboren und hat sich rücksichtslos gegen alle Nachbarn gewendet, wie Daniels dies überzeugend nachgewiesen hat („Preußische Jahrbücher“ 1919). So wurden Florida, Neu-Mexiko, Kalifornien nach und nach mit Gewalt den Besitzern entrissen. Der Sezessionskrieg war nur eine Unterbrechung dieser Politik. Mit dem wirtschaftlichen Erstarken der Vereinigten Staaten nach diesem Kriege setzte auch der Imperialismus wieder ein. Diesmal richtete er sich gegen Spanien, dessen westindische Besitzungen, insbesondere Kuba, schon seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Aufstande gegen das Mutterland begriffen waren. Ohne jeden zwingenden Grund, unter dem Vorwande wirtschaftlicher Schädigung ihres Handels durch die fortwährenden Aufstände der Kubaner — die aber heimlich von ihnen unterstützt wurden! —, mischten sich die Vereinigten Staaten ein und erklärten, als das Linienschiff „Maine“ im April 1898 in Habana angeblich infolge

eines spanischen Minenangriffs unterging (in Wirklichkeit lag eine Explosion nicht lagerbeständigen Pulvers vor), den Krieg, der strategisch für beide Gegner ein reiner See- und Kolonialkrieg in überseeischen Gewässern war.

Auf beiden Seiten hatte es an einer durchdachten Kriegsvorbereitung gefehlt, besonders auf spanischer Seite war so gut wie nichts vorgesehen. Auf dem Papiere waren beide Flotten etwa gleich stark. Die Union verfügte über fünf neuere Linienschiffe von 10 000 bis 11 000 t Wasserverdrängung und über dreizehn schnelle Panzer- und geschützte Kreuzer. Spanien besaß etwa ebensoviele Linienschiffe, aber zwei von ihnen waren noch nicht ganz fertig, und die übrigen in trostlosem Zustande; es fehlte an Munition, sogar an Geschützen, und die spanischen Besatzungen, vor allem das Maschinenpersonal, waren von Kriegshöchstleistungen weit entfernt. In dieser Hinsicht stand es mit der amerikanischen Flotte weit besser, obwohl auch hier vor allem die Schießausbildung viel zu wünschen übrig ließ. Völlig versagten dagegen in den Vereinigten Staaten Transportwesen und Armee. Außerdem hat in diesem Kriege die öffentliche Meinung, vertreten durch die nordamerikanische Presse, durch Aufbauschen aller Kriegsnachrichten und vorzeitige Preisgabe militärischer Pläne eine höchst unheilvolle Rolle gespielt.

Die amerikanische Flotte unter Sampson blockierte nach Kriegsbeginn zuerst Habana und beschoß dann am 12. Mai 1898 San Juan de Portorico; die spanische Flotte unter Cervera sammelte sich in noch sehr unfertigem Zustande in den Kapverden, ohne die Fertigstellung der beiden neuesten Schiffe abzuwarten, und traf gerade am 12. Mai 1898 in Curaçao ein, um Kohlen zu nehmen. Dort erfuhr Cervera die Beschießung von San Juan. Statt nun den Kampf um die Seeherrschaft zu wagen und dazu sogleich nach Habana oder wenigstens in die Nähe vorzustößen, wenn sein Kohlenvorrat nicht bis dahin reichte, lief er den zwar gegen Sicht von See gut geschützten, aber nur höchst mangelhaft ausgerüsteten Hafen von Santiago de Cuba im Südosten der langgestreckten Insel an. In dieser Mausefalle wurde er sogleich von Sampson blockiert, und als die Stadt von der Landseite her durch eine Heeresabteilung, deren Landung zu verhindern die Spanier nicht einmal versucht hatten,



bedroht wurde, sah er sich gezwungen, auszulaufen. Statt nachts und geschlossen, versuchte am 3. Juli jedes Schiff für sich den Durchbruch am Tage. Für die schnelleren und besser schießenden amerikanischen Schiffe war es ein Scheibenschießen. Keines der spanischen Schiffe entkam, keines aber hat die Flagge gestrichen. Die Folge des siegreichen Seegefechts war die baldige Befreiung Kubas. Auch in den Philippinen wurde gekämpft. Dort griff Dewey mit einigen geschützten Kreuzern am 1. Mai 1898 die in Cavite bei Manila zu Anker liegenden schwächeren spanischen Seestreitkräfte an und vernichtete sie mühelos. Siegespreis waren die wertvollen Philippinen, die man anfangs den aufständischen eingeborenen Filipinos versprochen hatte, aber schließlich doch lieber selbst behielt. Spanien, völlig von seinen überseeischen Besitzungen getrennt, mußte dieselben im Frieden von Paris (Dezember 1898) aufgeben, weil es nicht die nötige Seemacht besessen hatte, sie zu schützen.

In politischer Beziehung bezeichnet der spanisch-amerikanische Krieg den Anfang der überseeischen Politik der Vereinigten Staaten und damit deren Verflechtung in die Händel der Welt. Durch die Erwerbung der Philippinen sind die Vereinigten Staaten außerdem eine ostasiatische Macht geworden. Mit der Jahrhundertwende setzt der Ausbau der nordamerikanischen Kriegsflotte ein, und zugleich der Aufstieg der Union zur Weltmacht, den der Ausgang des Großen Krieges 1918 vollendet hat<sup>1</sup>.

In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts beginnt in der ganzen Welt die politische Unruhe, die schließlich zu der ungeheuren Entladung im Weltkriege geführt hat. Sie äußerte sich nicht nur im äußersten Westen des in Europa gelegenen Sturmzentrums durch den Aufstieg der nordamerikanischen Seemacht, sondern auch durch den der japanischen im äußersten Osten der Alten Welt.

<sup>1</sup> Es darf hierbei aber nicht übersehen werden, daß die starke Entwicklung der Unionsflotte seit dem spanisch-amerikanischen Kriege weniger dem Zwange der zu schützenden Seeinteressen zu verdanken ist als der politischen Gegnerschaft gegen Japan und dem Bestreben, nicht länger zur See gegenüber England zurückzustehen, also rein machtpolitisch. Diese Bestrebungen wurden glänzend unterstützt durch eine geschickte Propaganda, vor allem durch Mahans meisterhaften Essay: „The Interest of America in Sea Power“ (1898). Näheres hierüber in dem Aufsätze des Verf. „Der Aufstieg der Vereinigten Staaten zur Großseemacht“, Marine-Rundschau 1928, IX.

Mit geradezu erstaunlicher Schnelligkeit und Kraft hatte das 1868 noch in mittelalterlicher Feudalzeit steckende Japan sich in zwanzig kurzen Jahren in einen modernen Staat umgewandelt und sogar unter Heranziehung der zahlreichen see-tüchtigen Fischereibevölkerung eine beachtenswerte Flotte gegründet. Mit der Geburt des modernen Staates wurde in Japan auch zugleich der japanische Imperialismus geboren, der Drang nach Vergrößerung und Machtzuwachs, der bei der Insellage Japans nur über See befriedigt werden konnte.

Dabei stand ihm anfangs nur China im Wege. Der äußere Gegenstand des Streites war Korea, früher ein Lehensstaat Chinas, später halb selbständig geworden, seit Jahren durch innere Wirren zerrüttet. Der Krieg zwischen China und Japan brach im Juni 1894 aus, als Li-hung-tschang, der tatkräftige Vizekönig von Petschili und eigentliche Regent der chinesischen Nordprovinzen, Truppen nach Korea entsandte, um dort die Ansprüche der chinesischen Regierung auf Oberhoheit durchzusetzen. Die eigentümlichen staatsrechtlichen Verhältnisse des Riesenreiches der Mitte brachten es mit sich, daß nur Nordchina in den Krieg verwickelt war, der Rest sich als neutral betrachtete. Li-hung-tschang hatte in Voraussicht des kommenden Zusammenstoßes mit den Japanern schon längst für eine gewisse Flottenmacht gesorgt; ihr Kern waren zwei in Deutschland gebaute Turmpanzerschiffe von 7400 t, dazu einige geschützte und kleine Kreuzer und Torpedoboote. Japan verfügte damals nur über sieben große geschützte Kreuzer von etwa 7000 t, einige ältere Panzerfahrzeuge, und leichte Streitkräfte und Torpedoboote; aber Ausbildung und Führung standen auf weit höherer Stufe als bei der nordchinesischen Flotte, deren Führer Ting, ein früherer Kavallerieoffizier, von der Seefahrt ebensowenig verstand wie die meisten seiner Untergebenen. Trotz der Länge ihrer Küsten und einer zahlreichen Fischerbevölkerung sind die Chinesen ein unseemännisches Volk, in starkem Gegensatz zu den Japanern.

Das erste kriegerische Ereignis war die Torpedierung eines Truppentransporters durch einen japanischen Kreuzer (dessen Kommandant der spätere Admiral Togo, der Sieger von Tsushima war) auf der Reede von Tschemulpo, dem Hafen der koreanischen Hauptstadt Söul, am 25. Juli 1894. Im September brachte Ting einen

größeren Truppentransport nach der Yalu mündung, wohin sich der Landkrieg unter fortgesetzten chinesischen Niederlagen durch die nach Nordkorea vordringende japanische Armee gezogen hatte. Die chinesische Flotte hatte die Landung gedeckt, als sie am 17. September 1894 der japanische Flottenchef Ito dort erreichte. Die Chinesen fuhren in einer höchst gekünstelten Doppelformation: zwei gezahnte Dwarlinien hintereinander, die beiden Panzerschiffe in der Mitte der vorderen Linie. Schon bei Beginn des Gefechtes verwandelte sich diese Verbandsordnung in einen regellosen Schiffshaufen, weil keiner der Kommandanten zu fahren verstand. Ting hatte geglaubt, so am besten Ramme und Bugtorpedos seiner Schiffe verwerten zu können, Ito indessen nutzte meisterhaft seine größere Geschwindigkeit in geschlossener Kiellinie aus. Er teilte seine Flotte in ein schnelles Kreuzergeschwader und in die aus den Panzerkreuzern bestehende Hauptmacht, sprengte erst die schwächeren feindlichen Schiffe an den Flügeln ab und vernichtete sie, dann umkreiste er in weitem Bogen die beiden Linienschiffe. Mit zusammengeschossenen Aufbauten, keineswegs jedoch vernichtet, denn an ihrem Panzer waren die japanischen Geschosse zerschellt, zogen sich die beiden Linienschiffe abends nach Port Arthur zurück, wo sie im Dock ausgebessert wurden. Diesen Hafen hatte Li-hung-tschang in weiser Voraussicht als Stützpunkt ausbauen lassen. Taktisch konnte Ito die Schlacht unter den bestehenden Verhältnissen nicht durchschlagen; strategisch war sie jedoch ein voller Erfolg, denn das Meer war nunmehr für weitere Truppennachschübe der Chinesen gesperrt und damit der Landkrieg so gut wie gewonnen. Die Yalu-Schlacht hat das Dogma von der alleinseligmachenden Rammtaktik endgültig beseitigt, die leicht bewegliche Kiellinie wieder zu Ehren gebracht, den Wert der Geschwindigkeit und des einheitlichen Typs der Kampfschiffe deutlich erwiesen; sie hat außerdem gezeigt, daß das schnellfeuernde, möglichst schwere Geschütz die Waffe der Zukunft sein würde. Damit hat sie die erste Grundlage für die neuzeitliche Schiffsbaupolitik aller Seemächte abgegeben.

Die Japaner schritten nun zur Belagerung von Port Arthur, das, von Heer und Flotte gemeinsam berannt, am 21. November 1894 genommen wurde. Ting hatte sich mit dem Rest der chinesischen Flotte in dem befestigten und durch zwei vorgelagerte Inseln gut





David Farragut (1800—1870)  
Nordamerikanischer Admiral, eroberte im Sezessionskriege 1861—65  
New Orleans und Mobile



Haihatschiro Togo (1847—1934)  
Japanischer Admiral, der Sieger von Tsushima im  
russisch-japanischen Kriege 1904—05

geschützten Hafen von Wei-hai-wei an der Nordküste der Halbinsel Schantung geborgen. Auch dorthin folgten die Japaner. Eine starke Heeresabteilung schloß die Festung im Januar 1895 von Land aus ein, die Flotte kämpfte die Werke auf den Inseln nieder, und am 5. und 6. Februar versenkten japanische Torpedoboote, kühn die Sperren in der Einfahrt überfahrend, eines der im Innenhafen liegenden Linienschiffe sowie mehrere Kreuzer. Es waren dies die ersten Kriegserfolge von Torpedoboote; sie haben dieser Waffe den Weg zu einem schnellen Aufstiege bereitet. Die unter den ungünstigsten Wetterverhältnissen im Winter durchgeführte Belagerung von Wei-hai-wei, das sich Mitte Februar ergeben mußte, stellt der japanischen Kriegsleitung ein glänzendes Zeugnis aus. Als bald darauf das japanische Heer im März bei Niutschwang an der Mündung des Liau-ho in der Mandschurei entscheidende Siege errang, mußte sich China im Mai 1895 zum Frieden von Schimonoseki bequemen. Es mußte Formosa und die die Formosa-Straße beherrschenden Pescadores-Inseln abtreten und die „Selbständigkeit“ Koreas anerkennen. Den Anspruch auf die Halbinsel Kwantung mit dem wichtigen Hafen von Port Arthur mußten die Japaner aber auf den Einspruch von Rußland, Deutschland und Frankreich wieder fallen lassen<sup>1</sup>.

Der chinesisch-japanische Krieg war strategisch ein kombinierter Land- und Seekrieg. Die Hauptlast hat dabei das japanische Heer getragen und auch die Entscheidung gebracht. Die indirekten Waffen des Seekrieges sind überhaupt nicht zur Anwendung gekommen. Trotzdem hat die Flotte im ganzen Kriege ihre Selbständigkeit gewahrt. Am Yalu ist um die Seeherrschaft gekämpft worden. Seitdem sie dort geschlagen waren, bestand für die Chinesen keine Aussicht mehr, den Landkrieg vom Meere aus zu unterstützen. So wurde durch den Sieg der Flotte dem japanischen Heere

<sup>1</sup> Ueber diesen diplomatischen Einspruch, der Deutschland zweifellos die Abneigung der Japaner zugezogen hat, wird meist sehr abfällig geurteilt. O. Franke, ein hervorragender Kenner Ostasiens, verteidigt in seinem ausgezeichneten Werke: „Die Großmächte in Ostasien von 1894—1914“, Hamburg 1923, mit guten Gründen die damalige deutsche Politik. Vgl. S. 76 ff. Das Buch beschränkt sich keineswegs auf die ostasiatischen Verhältnisse. Keiner, der sich mit den Fragen der Großen Politik in den entscheidenden Jahren vor dem Weltkriege beschäftigt, wird an dieser grundlegenden Arbeit vorbeigehen dürfen.



die endgültige Entscheidung wesentlich erleichtert. Die neuzeitliche Seetaktik und die heutige Verwendung der Hauptwaffen des Seekrieges bauen sich auf den Erfahrungen dieses Krieges auf. Darin liegt seine große seekriegsgeschichtliche Bedeutung, und er steht in dieser Hinsicht weit höher als der kubanische, obwohl der letztere mehrere Jahre später ausgefochten wurde. Auch hat er in ganz anderem Sinne noch Geschichte gemacht als dieser, denn er bezeichnet die eigentliche Geburtsstunde dessen, was man heute „Weltpolitik“ nennt. Eine solche „konnte erst ihren Anfang nehmen, als sich gleichberechtigte Kulturstaaten außerhalb des abendländischen Kulturkreises zum europäischen Staatensystem hinzugesellten“ (Franke a. a. O., Einl.). Indem durch den Aufstieg Japans zur Macht die gelbe Rasse sich der weißen gegenüberstellte und ihr die Herrschaft über den Fernen Osten aus eigenem Rechte bestritt, erweiterten sich die überseeischen Beziehungen der Großmächte zur „Weltpolitik“, „das Weltstaatensystem saugte das europäische in sich auf“. Nur im Kampfe konnten sich diese Gegensätze ausgleichen, wie sich sehr bald schon zeigen sollte.

<sup>1</sup> Windelband a. a. O., 259.

## Zehntes Kapitel

## Die neueste Zeit bis zum Ausbruche des Weltkrieges

## 1. Der russisch-japanische Seekrieg 1904-05

Die außerordentliche politische und militärische Schwäche Chinas, wie sie sich im chinesisch-japanischen Kriege offenbart hatte, mußte die europäischen Großmächte förmlich dazu reizen, dort festen Fuß zu fassen, um an den ungeheuren Bodenschätzen und wirtschaftlichen Möglichkeiten, die in diesem Lande noch schlummerten, teilzuhaben. So besetzte Deutschland schon 1897 die Kiautschou-Bucht mit dem ausgezeichneten Hafen von Tsingtau an der Südküste der Halbinsel Schantung, England nahm 1898 Wei-hai-wei, und Rußland ließ sich in demselben Jahre die Halbinsel Kwantung mit Port Arthur als Pachtgebiet abtreten und dehnte seine Belange bald über die ganze Mandschurei und Korea aus. Die Tatze des russischen Bären lag breit und drohend über ganz China nördlich der Großen Mauer. Der Bau der 1898 begonnenen mandschurischen Bahn nach Port Arthur zeigte deutlich, wohin die Reise ging<sup>1</sup>.

Es war klar, daß die russische Flagge über Port Arthur für das ganze japanische Volk einen Schlag ins Gesicht bedeuten mußte. Aber ehe noch dieser Gegensatz zwischen Rußland und Japan zum kriegerischen Austrage kam, brach 1900 in Nordchina eine von der Regierung, insbesondere von der tatkräftigen Kaiserin-Mutter Tse-tsi, der eigentlichen Regentin des Reiches der Mitte, unterstützte fremdenfeindliche Bewegung aus, der sogenannte „Boxeraufstand“, zu dessen Niederschlagung sich wohl zum ersten Male in der Geschichte alle Großmächte einträchtig zusammenfanden. Es handelte

<sup>1</sup> Ueber die tieferen Zusammenhänge der damaligen, sehr undurchsichtigen Politik der Großmächte in Ostasien vgl. O. Franke a. a. O., Abschnitt 2 und 3.

sich vor allem um Befreiung der von den Boxern in Peking eingeschlossenen Gesandten und Eröffnung des Weges dahin, der durch die Sperrforts des Peiho bei Ta ku abgeriegelt wurde. Bei den Kämpfen, die sich hierbei entwickelten, erzwang im Juni 1900 das kleine deutsche Kanonenboot „Iltis“ (Korvettenkapitän L a n s) im Verein mit englischen und russischen Fahrzeugen die Durchfahrt durch die schwer bestückten Sperrforts, eine in Anbetracht der Kleinheit der Fahrzeuge kühne Tat, würdig, an der Seite von Farraguts Erzwingung der Einfahrt von Mobile genannt zu werden. Das sich an dieses Gefecht anschließende gemeinsame Unternehmen der verbündeten Heeresabteilungen zum Entsatz der Gesandten in Peking war strategisch eine Landung an unverteidigter Küste unter dem Schutze unbestrittener Seeherrschaft, für die Seekriegsgeschichte indessen ohne weitere Bedeutung.

Kaum waren die „Boxer“ niedergeschlagen, so traten sogleich die alten Gegensätze wieder auf. Der Haß im japanischen Volke gegen die Usurpatoren von Port Arthur, zu dessen Eroberung 1894 heiliges japanisches Blut geflossen war, und die unverhohlene Verachtung der Russen gegen alles, was japanisch hieß, mußten zum Zusammenstoße führen. Auch das Bündnis, welches England 1902 mit Japan schloß, und wodurch das asiatische Inselreich gewissermaßen in die Staatenfamilie der Großmächte aufgenommen wurde, änderte an dieser Stimmung in Rußland nichts. England hätte als Verbündeter Japans den Krieg leicht verhindern können (vgl. Franke a. a. O., 236), aber wie immer bei großen Konflikten, an denen es nicht unmittelbar beteiligt, sondern nur mittelbar Gewinner ist, fand man England „zwischen dem Feuer und den Spritzen, sobald es brennt“, wie sich Fürst Metternich einmal sehr treffend ausgedrückt hat. Gerade dieses immer wiederkehrende Verhalten Englands hat schon Kant zu dem harten Urteil bewogen, „daß England als Staat der verderblichste, herrschsüchtigste und kriegserregendste von allen“ ist, ein Urteil, das Amerikaner wie Emerson und selbst Briten wie Swift, Byron u. a. bestätigt haben.

Infolge der Rückendeckung durch England brauchte Japan nicht länger zu zögern. So brach 1904 der Krieg zwischen Rußland und Japan aus, der sich in jeder Hinsicht von der Schablone unter-



scheidet<sup>1</sup>. Vom politischen Standpunkte aus betrachtet, kämpften zwei Großmächte nicht an den eigenen Grenzen, sondern um Gebiete und in Gebieten, die staatsrechtlich einem Dritten gehörten: Korea und die Mandchurei. Historisch würde der Krieg nach der üblichen Bezeichnung ein Kolonialkrieg zu nennen sein, denn er wurde außerhalb der Heimat um überseeische Gebiete ausgefochten. Sehr zum Unterschiede von sonstigen Kolonialkriegen standen sich indessen nicht nur Seestreitkräfte und Expeditionskorps, sondern die gesamte Wehrmacht beider Gegner zu Wasser und zu Lande gegenüber. Daß Rußland wie Japan dabei ihre ganze Kraft einsetzten, bewies, daß es sich für beide nicht um Nebenziele, sondern um Lebensfragen der kolonialen Ausdehnung handelte, um die Schaffung neuer wirtschaftlicher und politischer Einflußgebiete, um die Ausbreitung der eigenen Macht und Kultur über ferne Länder der Erde — Kriegsziele, für die bisher nur England sich mit aller Macht eingesetzt hatte.

Strategisch war dieser Seekrieg von japanischer Seite ein offensiv geführter kombinierter Land- und Seekrieg in größtem Maßstabe, von russischer ein Krieg aus der Defensive gegen die japanische Seeherrschaft. Es war zugleich ein Krieg, in welchem, ungleich den meisten großen Seekriegen, die indirekten Waffen der Seemacht so gut wie gar nicht zur Anwendung kamen. Seetaktisch bilden seine Ereignisse und Erfahrungen die unmittelbare Grundlage für die Entwicklung und den Aufbau der neuzeitlichen Flotten, die zehn Jahre später im Weltkriege die scharfe Probe zu bestehen hatten. Gerade durch diesen Umstand ist der russisch-japanische Seekrieg außerordentlich wichtig für das Verständnis der Lage zur See vor dem Ausbruche des Weltkrieges geworden.

---

<sup>1</sup> Die weitaus beste, kritische und völlig unparteiische Darstellung des Seekrieges hat Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn in seinem erschöpfenden dreibändigen Werke: „Der Seekrieg zwischen Rußland und Japan“, Berlin 1912/14, gegeben. Die englischen und russischen Werke über diesen Gegenstand reichen nicht entfernt an diese Darstellung heran. Von den Veröffentlichungen des russischen und englischen Generalstabes und des japanischen Admiralstabes ist die russische sehr offenherzig, die japanische aber gefärbt und nur bedingt brauchbar. Geheime Operationspläne und Fehlschläge werden sorgfältig verschleiert. Wenn die Geschichte die große Lehrmeisterin der Völker sein soll, so kann sie dies nur unter dem Zeichen der unbedingtesten Wahrheitsliebe sein! Gegen diesen ersten Grundsatz aller Historie ist in dem japanischen Admiralstabswerke, das doch ein Quellenwerk sein soll, mehrfach gröblich verstoßen worden.

Beiden Gegnern war es seit dem Sommer 1903 klar, daß es zum Kampfe kommen müsse. Wie verschieden aber wurde diese Ueberzeugung in die Tat umgesetzt! Auf japanischer Seite war in der gesamten Wehrmacht alles auf das genaueste vorbereitet, ausgenommen vielleicht die finanzielle Rüstung, die dem nicht sehr reichen Lande wohl besonders schwer fiel. Umgekehrt war in Rußland für nichts gesorgt: kein Kriegsplan, kein Kriegsaufmarsch, keine rechtzeitige Verstärkung der mandschurischen Armee und der ostasiatischen Flotte bis zum äußersten; nicht einmal Port Arthur war als Flottenstützpunkt ausgebaut, denn es besaß weder ein leistungsfähiges Dock, noch eine ausreichende Verteidigung der Landfront. So hatten in Rußland Heer und Marine in gleicher Weise gesündigt, und es war kein Wunder, daß beide nur Niederlagen erlitten. An einem Schulbeispiel zeigt sich hier, wie das Unterlassen einer zielbewußten Vorbereitung zum Kriege, d. h. einer vorausschauenden Friedensstrategie, schon den Keim der Niederlage in sich trägt, denn der Krieg ist nach Clausewitz' noch niemals ernstlich widerlegtem Worte nichts anderes als die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln; war jene fehlerhaft, müssen diese versagen. Alles dies war den Japanern wohlbekannt, sie benutzten daher, ohne den Krieg formell zu erklären — freilich in recht ungewöhnlicher Art —, das selten versagende Mittel der Ueberraschung zu einem ersten großen Kriegsschlage; aber der Erfolg heiligt, wenn überhaupt, im Kriege die Mittel!

Wie waren nun die Streitmittel zur See beschaffen und verteilt?

Die Mehrzahl der kriegsbereiten russischen Schiffe war in Ostasien versammelt, nämlich sieben Linienschiffe von durchschnittlich 12 000 t Wasserverdrängung und 16—18 Seemeilen Geschwindigkeit, jedes Schiff einem anderen Typ angehörig. Es waren durchweg Doppelturmschiffe mit vier schweren 28-cm oder 30-cm-Geschützen und 10 bis 12 Geschützen mittleren Kalibers in langer Batterie oder Einzelkasematten. Außerdem waren neben einer Anzahl von Kreuzern und Torpedobooten vier schnelle Panzerkreuzer von 8000 bis 14 000 t, mit 20-cm-Geschützen bestückt, vorhanden. Diese Streitkräfte waren nicht einmal vereinigt. Drei Panzerkreuzer lagen in Wladiwostok, der Rest der Flotte in dem wenig geräumigen Hafen

von Port Arthur, der nur eine schmale, leicht zu sperrende, durch starken Strom zudem behinderte Einfahrt besitzt, und der von außen einzusehen und daher auch einzuschießen ist, als Flottenstützpunkt mithin nur mäßig geeignet. Aber da der Krieg um Korea ging und Wladiwostok nicht eisfrei war, blieb den Russen kein anderer Hafen zur Wahl. (Vgl. die Karte 11 der chin.-jap. Gewässer.)

Die japanische Flotte war wesentlich einheitlicher zusammengesetzt, außerdem besser geschult und kriegsmäßiger ausgebildet als die russische. Sie bestand 1904 aus 6 starken Linienschiffen gleichen Typs von etwa 15000 t von 18 Seemeilen Geschwindigkeit, mit vier schweren 30,5 cm- sowie zehn bis vierzehn 15-cm-Geschützen bestückt, ferner aus einem älteren Linienschiff, das 1895 den Chinesen abgenommen worden war, 6 schnellen Panzerkreuzern von 10000 t, zahlreichen Kleinen Kreuzern und etwa 20 großen Torpedobooten. Die japanische Flotte war somit der russischen zahlenmäßig ungefähr gleich, in jeder anderen Hinsicht aber überlegen. Zu diesen Schiffen traten schon kurz nach Kriegsbeginn zwei eben fertiggestellte, von Argentinien gekaufte Panzerkreuzer von 8500 t und über 20 Seemeilen Geschwindigkeit. Das Entscheidende war, daß an der Spitze der japanischen Flotte ein Führer stand, der wußte, worauf es ankam, Admiral Togo<sup>1</sup>.

Strategisch mußte Rußland alles daransetzen, das eigentliche Streitobjekt, Korea, möglichst schnell zu besetzen und gleichzeitig die Japaner an der Landung ihres Heeres zu hindern. Der Flotte wäre mithin eine große offensive Aufgabe: die sofortige Erkämpfung und Sicherung der Seeherrschaft im Gelben Meere, zu gefallen. Daran hätte sich weiter die unmittelbare Bedrohung Japans durch das russische Heer schließen können, wobei allerdings sehr große Schwierigkeiten zu überwinden gewesen wären. Für Japan kamen die umgekehrten strategischen Erwägungen in Betracht: erst die Seeherrschaft erkämpfen und sichern, sodann die Brücke nach Korea schlagen und den Gegenstand des Streites beset-

<sup>1</sup> Haihatshiro Togo, geboren 1847, nahm mit Auszeichnung am chinesischn-japanischen Kriege als Kommandant eines Kreuzers teil. 1904 Flottenchef. Ein guter Führer, mehr vorsichtig als kühn; hat die junge japanische Flotte auf die Höhe der Ausbildung und kriegerischen Leistung geführt. Starb 1934.



zen, schließlich die sibirische Bahn in der Mandschurei durchschneiden und Port Arthur nehmen. Keiner der beiden Kriegführenden hat in diesen ersten Abschnitten des Krieges nach gesunden strategischen Grundsätzen gehandelt, am wenigsten die Russen, die sofort in die strategische Defensive gedrängt wurden und wie gelähmt dem Feinde das Gesetz des Handelns überließen. Damit gaben sie von vornherein die beste Aussicht auf den Sieg aus der Hand. Es offenbarte sich gleich von Anfang an „der passive Zug im russischen Nationalcharakter, die Verhältnisse an sich herankommen zu lassen, statt sie handelnd zu bestimmen“ (v. Maltzahn a. a. O. I, 45). Auch die Japaner haben dem Zufalle mehr überlassen, als strategisch wohl richtig war. Ihnen aber als den Tüchtigeren stand dafür das Glück zur Seite.

Der erste große Kriegserfolg wurde den Japanern durch einen überraschenden Torpedobootsangriff auf die am 8. Februar 1904 völlig ungesichert auf der Reede von Port Arthur liegende russische Flotte zuteil. Die Folge war die Außergefachtsetzung zweier Linienschiffe und eines Großen Kreuzers. Damit hatten die Japaner sich schon am zweiten Kriegstage die zahlenmäßige Ueberlegenheit zur See spielend gesichert. Am nächsten Tage hätte Togo durch einen tatkräftigen Angriff die immer noch auf Reede liegende russische Flotte leicht vernichten können. Auf seinem Flaggschiffe „Mikasa“ wehte das stolze Signal: „Die Entscheidung über Sieg und Untergang liegt in diesem Kampfe“, aber den großen Worten folgte keine Tat, denn Togo begnügte sich mit einer wirkungslosen Beschießung aus der Ferne. Ebenso verfuhr er, als der neuernannte tüchtige russische Geschwaderchef Makarow am 13. April mit seinem Flaggschiff „Petropawlowsk“ kurz nach dem Auslaufen aus Port Arthur auf eine nachts von den Japanern gelegte Mine lief und versank. Eine schwere Niederlage wäre für die völlig in Unordnung geratene, führerlose russische Linie unvermeidlich gewesen, wenn Togo nur scharf zugegriffen hätte; aber wiederum brach er das Gefecht ab und zog sich zurück. Aehnliches wiederholte sich am 23. Juni. Statt die russische Flotte in Port Arthur kriegsmäßig eng zu blockieren, beobachtete er den Hafen nur durch vorgeschobene leichte Streitkräfte von weitem und versuchte durch versenkte Blockschiffe die schmale

Einfahrt zum Innenhafen zu sperren. Dies gelang trotz großer Kühnheit der Angriffe nur mangelhaft. Die von Togo bevorzugte Fernblockade kostete ihn sogar zwei seiner besten Linienschiffe, die am 15. Mai auf eine nachts unbemerkt gelegte russische Minensperre liefen und verloren gingen. Das japanische Admiralstabswerk gibt keinen Grund für diese merkwürdige taktische Zurückhaltung Togos an, es scheint, daß er sich scheute, seine Schiffe einem gemeinsamen Feuer der russischen Schiffs- und Küstengeschütze auszusetzen. Offenbar fürchtete er wohl auch, und nicht ganz mit Unrecht, die feindlichen Minen. Schon von Anfang an hatte sich der Kampf um Port Arthur zu einem Minenkriege entwickelt, der auf beiden Seiten mehr Opfer forderte als Geschütze und Torpedos zusammen. Ein Kampf mit den Nebenwaffen des Seekrieges wird sich stets einstellen, wenn beide Gegner die Offensive scheuen. Es ist auch anzunehmen, daß Togo seine Schiffe möglichst schonen wollte, um sie für die Entscheidungsschlacht gegen die aus Europa zu erwartenden Verstärkungen der russischen Flotte zu erhalten. Diese in der Heimat in der Ausrüstung befindlichen Kriegsschiffe der russischen Ostseeflotte (für die Schwarze-Meer-Flotte war der Bosphorus immer noch gesperrt) hätten damit eine sehr bemerkenswerte strategische Rolle als „fleet in being“ gespielt. Schließlich hat wohl auch die kurze Lebensdauer der schweren japanischen Geschütze mitgesprochen. Sie stammten sämtlich aus England und waren sogenannte „Drahtaufwickelungsrohre“, bei denen um einen Stahlkern herum lange Stahldrahtbänder in verschiedenen Schichten gewickelt sind. Diese Rohre konnten nur eine beschränkte Anzahl von Schüssen (60—80) mit Gefechtsladung vertragen, dann sind sie „ausgeschossen“, wie der Artillerist sagt, d. h. kriegsunbrauchbar.

Welches aber auch die tieferen Gründe für Togos übervorsichtiges Verhalten gewesen sein mögen, auf jeden Fall hat das Versäumnis einer sofortigen Vernichtung oder mindestens einer engen Blockade der russischen Flotte in Port Arthur die Japaner verhindert, sogleich mit starken Kräften in dem vorzüglichen Hafen von Talienwan dicht bei Port Arthur zu landen und die anfangs an der Landseite noch beinahe unverteidigte Festung zu überrennen. So mußte die erste Heeresstaffel unter dem Schutze einer besonderen Flottenabteilung in Tschemulpo an der koreanischen Küste gelandet

werden, um von dort aus den Vormarsch nach Nordkorea anzutreten. Ohne daß sie die unbestrittene Seeherrschaft errungen hatten, ist mithin von den Japanern der Landkrieg angesetzt worden, ein Beispiel, das die Engländer 1914 nachahmten. Die Zusammenarbeit zwischen Heer und Flotte bei der Landung großer Heere an ferner Küste muß auf japanischer Seite als musterhaft bezeichnet werden. Ein sorgfältig ausgebildetes Landungskommando der Marine hat dabei die wertvollsten Dienste geleistet. In den ersten Monaten des Krieges sind auf 200 besonders eingerichteten Dampfern 90000 Mann aller Waffen reibungslos gelandet worden. Im April 1904 errichtete Togo auf den der Küste dicht vorgelagerten Elliot-Inseln, 50 Seemeilen östlich von Port Arthur, einen vorzüglich arbeitenden Flottenstützpunkt. Von dort aus wurde die für die Belagerung von Port Arthur bestimmte Heeresabteilung Anfang Mai gelandet, ohne daß die Russen einen Schuß gefeuert hätten. Im August erfolgte die enge Einschließung der Festung, nachdem man den Russen bis dahin Zeit gelassen, die Landfront mächtig zu verstärken.

Die Beschießung Port Arthurs mit schweren Mörsern und Haubitzen gefährdete sehr bald auch die im Hafen liegenden Kriegsschiffe. So mußte sich ihr Führer Witthoeft entschließen, auszulaufen, um sie nicht kampflös zu opfern. Die Schiffe hatten Geschütze für die Landbatterien abgeben müssen; ohne diese wieder an Bord zu nehmen, gingen sie am 10. August 1904 in See, um nach Wladiwostok durchzubrechen. Fast alle Schiffe waren im Laufe der Monate durch Minen-, Torpedo- oder Unterwassergeschößtrefen beschädigt worden. Es muß anerkannt werden, daß sie, ohne docken zu können, wieder seeklar gemacht worden sind, indem man sie mit Hilfe außen angeschraubter Pontons geschickt ausbesserte. Witthoeft hatte sechs Linienschiffe und einige Kreuzer und Torpedoboote unter sich, Togo außer vielen Kleinen Kreuzern und Torpedobooten vier Linienschiffe, dazu drei Panzerkreuzer. Die Zahl der schweren Geschütze über 25-cm-Kaliber war auf russischer Seite sogar größer (23:17). Trotzdem wagte Witthoeft nicht den Kampf. Togo war durch Funkspruch, der in diesem Kriege zum ersten Male zur allgemeinen Anwendung kam, über das Auslaufen des russischen Geschwaders sofort unterrichtet worden. Er stieß von den Elliot-



Inseln her mit hoher Fahrt quer auf die russische Linie zu und erreichte sie nachmittags unter so günstigen Verhältnissen, daß er ihre Spitze durch „crossing the T“ hätte umfassen und zerschmettern oder Witthoefft zur Umkehr hätte zwingen können. Ein Treffer auf seinem Flaggschiff „Mikasa“ scheint ihn hiervon abgehalten zu haben, denn plötzlich gab er den Russen den Weg frei und schwenkte auf weitem Abstände hinter ihrer Linie her. Nun entspann sich ein Verfolgungsgefecht auf parallelen Kursen und großen Entfernungen, wobei den Japanern zugute kam, daß sie im Gegensatz zu den Russen über Fernrohrvisiere an den Geschützen verfügten. Es war der erste Kampf auf Entfernungen von 10000 m und mehr, an die man früher nie gedacht hatte; tatsächlich bedeuten diese Entfernungen aber nichts weiter als die Ausnutzung der Reichweiten der 40- und 50-Kaliber langen Rohre neuzeitlicher schwerer Schiffsartillerie. Erst nachmittags gegen 6 Uhr des 10. August 1904, als die Flotten nicht weit vom Kap Schantung standen, war aus dem Verfolgungsgefecht ein laufendes geworden, in dem sich Witthoefft, ebenso wie vorher Togo, die Gelegenheit entgehen ließ, die feindliche Spitze durch Schwenkung zu umfassen. Man hatte ihm dieses eigentlich selbstverständliche Manöver vorgeschlagen, er hatte es aber abgelehnt, „weil er Order habe, nach Wladiwostok zu gehen“. Die Erhaltung seiner Schiffe ging ihm also über den Erfolg seiner Waffen. Die Linien hatten sich inzwischen auf 8000 m genähert. Auf beiden Seiten waren Verluste und Ausfälle eingetreten. Eine japanische Granate hatte den russischen Führer über Bord gerissen. Auch Togo war offenbar von dem Gedanken beherrscht, seine Schiffe für spätere Möglichkeiten aufzusparen; er scheint sogar beabsichtigt zu haben, den Kampf ohne Entscheidung aufzugeben, d. h. sich selbst für besiegt zu erklären. Es wird erzählt, daß der an Bord der „Mikasa“ anwesende englische Marineattaché ihn in diesem Augenblicke auf eine in der russischen Linie eingetretene Verwirrung aufmerksam gemacht habe, so daß das bereits befohlene Signal zum Abbruche des Gefechtes unterblieb. Auf dem russischen Flaggschiffe „Zessarewitsch“ war die Ruderleitung durchschossen worden, das Steuerruder „klemmte“, wie der Seemann sagt, d. h. es konnte nicht bewegt werden. Das Schiff lief daher einen Halbkreis, und diesem Manöver schlossen sich wirr und ohne Befehl die übrigen Schiffe an,

im Glauben, es ginge nun nach Port Arthur zurück. Die seitlich stehenden russischen Kreuzer aber benutzten die Gelegenheit, um nach Süden durchzubrechen, wo sie teils in neutralen Häfen festgehalten, teils auf der Fahrt nach Wladiwostok von den Japanern gestellt und vernichtet wurden. Nachdem Witthoef gefallen war, fand der Zweite Admiral Uchtomski nicht den Entschluß, die Linie sofort wiederherzustellen, aber auch Togo seinerseits ließ diese seltene Gunst des Zufalls zur Vernichtung des Feindes ungenutzt. Wie schon öfter zuvor, brach er das Gefecht ohne Not ab. Die Ordnung innerhalb der russischen Linie löste sich bei einbrechender Nacht völlig auf. „Zessarewitsch“ flüchtete nach Tsingtau, wo er bis Kriegsende blieb, der Rest der Linienschiffe wurde zwar von den verfolgenden japanischen Torpedobooten nachts mehrfach angegriffen, aber ohne Erfolg. Sie haben überhaupt in diesem Kriege, bis auf den ersten Angriff am 8. Februar, auffallend versagt.

Der große taktische Fehler Togos, die in seine Hand gegebene russische Port-Arthur-Flotte bei Kap Schantung nicht vernichtet zu haben, zeigte sich schon bald nach deren Rückkehr in den Hafen. Die Schiffe fanden im Innenhafen von Port Arthur zwar sehr bald unter dem Steilfeuer japanischer Haubitzen ein höchst unrühmliches Ende, aber ihre Besatzungen und vor allem ihre Geschütze verstärkten die russischen Linien derart, daß nicht nur die Belagerung sich in die Länge zog, sondern daß auch die Verluste der Japaner sehr viel größer wurden. 50000 Soldaten bezahlten den Fehler Togos mit dem Leben! Für die Russen ist die Verkennung der Stunde in diesem ersten ernstesten Kampfe zweier Gefechtslinien neuzeitlicher Flotten erst recht zum Verhängnis geworden. Mit gleichen Kräften hatten sie am 10. August dem Feinde gegenübergestanden. Sie hätten um die Seeherrschaft kämpfen müssen, und hätten sie auch nur Schiff gegen Schiff eingesetzt, Port Arthur wäre zwar nicht gerettet, wohl aber der Seekrieg nicht so schmachlich verloren worden. „Der Fortgang des Krieges hing ab von dem Ausgang dieses Seekampfes“ (v. Maltzahn II, 187). Die russische Port-Arthur-Flotte hatte sich, wie Mahan bezeichnend sagt, zu einer „fortress fleet“, einer Festungsflotte erniedrigt und grub sich damit, wie fünfzig Jahre früher die

Flotte von Sebastopol, selbst ihr Grab. Als Witthoeff sich dann auf höheren Befehl endlich von dem Hafen trennte, lähmte der tragische Zwiespalt zwischen Entkommen ohne Kampf und Kämpfen ohne Zuversicht alle seine Entschlüsse.

Für die Zerfahrenheit der russischen Seekriegsleitung spricht der Umstand, daß nicht einmal die drei schnellen und starken Panzerkreuzer in Wladiwostok zur Unterstützung des Durchbruches rechtzeitig herbeigerufen wurden. Die Bewachung dieses nördlichen Kriegshafens seitens der Japaner war anfangs so mangelhaft gewesen, daß die drei Schiffe mehrere Male hatten auslaufen können, um koreanische Häfen zu beschießen, Truppentransporter im Japanischen Meere zu versenken und sogar an der Ostküste Japans zeitweise Handelskrieg zu führen. Die Beute, die sie machten — kaum ein Dutzend Schiffe —, war zwar recht geringfügig, dennoch stiegen die Seefrachten und stockten die Zufuhren für die Armee für einige Zeit. Schon im April wurde daher eine Division von Panzerkreuzern der japanischen Hochseeflotte entzogen und zur Abwehr der russischen Unternehmungen in die Korea-Straße entsandt, aber erst am 14. August 1904 gelang es Admiral Kamimura, die russischen Kreuzer auf der Fahrt nach Süden in der Korea-Straße mit Uebermacht zu stellen, wobei der Panzerkreuzer „Rurik“ tapfer kämpfend unterging, die beiden anderen Schiffe aber, wenn auch schwer beschädigt, Wladiwostok noch gerade erreichen konnten. Damit war ihre Kriegstätigkeit beendet. Hätte ihr Führer, Admiral J e s s e n, den Entschluß gefunden, statt einen wirkungslosen Kreuzerkrieg an der japanischen Küste zu führen, entweder nach Port Arthur durchzubrechen oder über Singapore nach Hause zu fahren, um das dort in der Ausrüstung befindliche Geschwader zu verstärken, so hätte er der Sache besser gedient. In Wladiwostok stand er auf verlorenem Posten.

Inzwischen wurden in der Ostsee mit fieberhafter Eile alle noch verfügbaren russischen Schiffe zu dem Zwecke ausgerüstet, Port Arthur zu entsetzen. Nicht der „Kampf um die Seeherrschaft“, der die Festung ganz von selbst befreit hätte, war mithin das strategisch richtige Ziel, sondern ein „inferior purpose“, wie Corbett diese



strategischen Nebenzwecke nennt. Die russische Seekriegsleitung hat es während des ganzen Krieges niemals, auch nicht in der letzten Entscheidung, zu einer andern Strategie gebracht. Eine solche aber mußte unfehlbar zur Niederlage führen, denn sie ging am eigentlichen Kampfobjekt, an der feindlichen Flotte, vorbei, ohne sie doch ausschalten zu können. Durch Kopflosigkeit der höchsten Marinebehörden und durch Verständnislosigkeit der niedern wurde zudem die Bereitstellung des Entsatzgeschwaders, des sogenannten „zweiten Pazifischen“, sehr verzögert. Erst Mitte Oktober 1904 trat es unter Admiral Roj est ven sky die Ausreise an. Es bestand aus vier neuen, eilig fertiggestellten, kaum erprobten Linienschiffen, drei älteren Linienschiffen, zwei völlig veralteten Panzerkreuzern, außerdem aus einer Anzahl großer und kleiner Kreuzer und Torpedoboote sowie einem Troß von Hilfs- und Lazaretttschiffen. Diesem Geschwader wurde nachträglich noch zur „Verstärkung“ eine Schiffsdivision, bestehend aus einem veralteten Linienschiff und drei langsamen, kaum kampffähigen, nicht einmal voll seefähigen alten Küstenpanzern<sup>1</sup> unter Nebogato w, nachgestandt, die in Wirklichkeit nur eine Schwächung der Flotte bedeuteten. Somit war diese in ihrem Aufbau völlig uneinheitlich, zusammengestoppelt aus alten und neuen Schiffen von sehr verschiedenem Gefechtswert und sehr verschiedener Geschwindigkeit, die Kampfschiffe außerdem fast alle überladen, dadurch zu tief gefallen und in ihrer Geschwindigkeit herabgesetzt. Nur ein großer Führer hätte sie zusammenzuschweißen und vielleicht zum Siege zu führen vermocht.

Die Einzelheiten der Ausreise mit ihren mancherlei Zwischenfällen interessieren nur den Spezialforscher. Genug, daß die Hauptflotte, statt mit äußerster Beschleunigung durch den Suezkanal ihrem Ziele zuzustreben, in langsamen Etappen um das Kap der Guten Hoffnung nach Madagaskar fuhr und erst Mitte April in der Kamran-Bucht in Ranam (Indochina) eintraf, daß sie sich dann Mitte

<sup>1</sup> „Küstenpanzer“ sind schwach gepanzerte Fahrzeuge, die nur für den Kampf in Küstengewässern bestimmt sind, meist kleinere Schiffe mit beschränkter Seeausdauer und Kampfkraft. Sie haben sich in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts aus den Monitoren und gepanzerten Batterien des Sezessions- und des Krimkrieges entwickelt. Im Weltkrieg sind die Monitore auf englischer Seite zur Verteidigung der Kanalsperre wieder auferstanden, ohne viel Erfolg zu erzielen.

Mai im südchinesischen Meere mit der nachgesandten Division Nebo-gatow vereinigte und weit östlich um Formosa ausholend am 27. Mai 1905 bei Morgenrauen vor der Tsushima-Straße stand. Rojstvensky hatte die lange Reise unermüdlich zu Uebungen aller Art benutzt. Die Ungleichartigkeit der Schiffe und ihr zum Teil mangelhafter, zum Teil veralteter baulicher Zustand, sowie die geringe Eignung des russischen Matrosen für den Beruf des Kriegseemanns ließen sich dadurch aber nicht wettmachen. Togo hatte ebenfalls die Zeit ausgenutzt, alle Schiffe der Flotte gründlich docken und ausbessern lassen, die offenbar völlig ausgeschossenen Rohre seiner schweren Geschütze gewechselt und seit Februar fleißig geübt. Einheitlich zusammengesetzt und ausgebildet, alle Schiffe mit reinem Boden, die Mannschaft vom besten Geiste beseelt, im Besitze höchst wertvoller Kriegserfahrungen, war die japanische Hochseeflotte dem „II. Pazifischen Geschwader“ der Russen als Kriegsinstrument weit überlegen; rein listenmäßig hätten es diese wohl mit den Japanern aufnehmen können, denn es standen insgesamt 41 schwere russische Geschütze über 25-cm-Kaliber nur 27 japanischen gegenüber, aber sowohl die Geschwindigkeit der seit dreiviertel Jahren nicht gedockten russischen Schiffe, wie Geist und Geschick der russischen Besatzungen standen weit zurück<sup>1</sup>.

Der russische Flottenchef wußte, daß er das höheren Ortes ihm anbefohlene Ziel, Wladiwostok, — für den anfangs beabsichtigten Entsatz von Port Arthur kam er viel zu spät — nicht ohne Kampf erreichen würde. Er zog den kürzeren Weg durch die Koreastraße dem weiteren östlich um Japan vor. Am Morgen des 27. Mai 1905 ließ er in Erwartung des Feindes Gefechtskiellinie aller drei Geschwader hintereinander bilden, entließ aber weder den Troß, noch befahl er den Kreuzern voraus aufzuklären — beides schwerwiegende Unterlassungen. Das Wetter war windig und wenig sichtbar; es wehte bei bewegter See aus Südwesten. Kurz nach Mittag fühlte sich Rojstvensky aus heute noch nicht aufgeklärten Gründen be-

<sup>1</sup> Eine lebendige Schilderung der Schlacht findet sich in dem Buche des russischen Seeoffiziers und Kriegsteilnehmers Ssemenoff: „Die Schlacht bei Tsushima“, auch in deutscher Uebersetzung erschienen. Von dem gleichen Verfasser „Raßplata“ („Zusammenbruch“), worin er seine Erlebnisse beim Port-Arthur-Geschwader und auf der Ausreise des II. Pazifischen Geschwaders schildert.

wogen, mit der an der Spitze befindlichen ersten Linienschiffsdivision seitlich auszubiegen und sich rechts neben die zweite zu setzen, mithin eine Kolonnenformation einzunehmen, die denkbar ungünstigste für eine moderne Artillerieschlacht. Es geschah dies, obwohl japanische Kreuzer, die er abzuschütteln nicht einmal versuchte, schon Fühlung hielten und die feindliche Hauptmacht nicht weit sein konnte. Dieser schwere Fehler brachte die russische Flotte gleich zu Anfang in eine höchst schwierige taktische Lage (s. Plan 13). 1 Uhr 40 Minuten nachmittags sighteten sich die beiden Gegner. Togo stand nordöstlich von der russischen Linie, 7 Seemeilen (etwa 13 km) ab. Statt sich nun sofort mit höchster Fahrt und mit nordwestlichem Kurse vor die feindliche Linie zu schieben und diese dadurch zum Abdrehen oder zur Annahme des Gefechtes unter für die Japaner ungünstigen taktischen Bedingungen zu zwingen, behielt Rojestvsky wie gebannt seinen nordöstlichen Kurs nach Wladiwostok bei. Togo stand in Gefechtskiellinie, seine zwölf Linienschiffe und Panzerkreuzer hintereinander. Er konnte sich nunmehr als der Schnellere mühelos außerhalb Gefechtsentfernung vor der russischen Spitze vorbei nach Westen ziehen, dann auf nordöstlichen Kurs aufdrehen und kurz nach 2 Uhr von Lee aus das Feuer eröffnen. Durch den günstigen Wind hatten seine Geschützfürer freies Ziel, während die russischen durch den Pulverqualm behindert waren; so konnten sie die linke russische Kolonne (die 2. Division) aus 6000 bis 7000 m Entfernung mit Feuer überschütten. Es zeigte sich sogleich der für den Ausgang der Schlacht entscheidende Unterschied zwischen der russischen und japanischen Schießausbildung. Rojestvsky hatte seine Artilleristen auf langsames, genaues, gut beobachtetes Einzelfeuer erzogen, Togo aber auf möglichst schnelles Massengefeuer ohne peinliche Beobachtung. Schnellfeuer mit sicherer Beobachtung zu vereinen war man damals noch nicht in der Lage, denn es fehlten die genauen Entfernungsmesser und Kontrollapparate, die sich zuerst im Weltkrieg so glänzend bewährt haben. Unter diesen Verhältnissen zeigte sich das japanische Schießverfahren dem russischen weit überlegen. Außerdem hatten die Japaner sowohl bei der schweren wie bei der mittleren Artillerie Geschosse mit hochexplosiver Sprengladung und mit Verzögerungszündern, das sind Zünder, die erst nach dem Durchschlagen des Zieles die



Sprengladung der Granate zur Entzündung bringen. Alle japanischen Geschütze waren zudem Schnelladegeschütze, was bei den russischen keineswegs der Fall war.

Rojestvensky hatte sich nach den Nachrichten über die Gefechte des Port-Arthur-Geschwaders artilleristisch ganz auf einen Artilleriekampf auf größte Entfernungen (8000 m und mehr) eingestellt, Togo aber strebte diesmal von Anfang an mit Hilfe seiner überlegenen Geschwindigkeit auf mittlere Gefechtsentfernungen (5000 bis 6000 m) hin, auf denen alle Geschütze, auch die der Mittelartillerie, zur vollen Wirkung kamen. So kam es, daß schon bei Einleitung der Schlacht die seiner Linie zunächst stehende zweite russische Division, meist ältere Schiffe, furchtbar mitgenommen wurde. Das Spitzenschiff derselben, „Oßlabja“, kenterte bald, halb voll Wasser gelaufen. Inzwischen hatte sich Rojestvensky, mit den schnelleren Schiffen der 1. Division aufdampfend, an die Spitze gesetzt und dadurch endlich die Gefechtskiellinie auf dem alten nordöstlichen Kurse hergestellt. Von nun an trug die 1. Division die Hauptlast des Kampfes, aber die Geschwindigkeit der ganzen russischen Linie richtete sich zwangsläufig nach derjenigen der langsamsten Schiffe am Schluß der Linie, der kleinen Küstenpanzer, die nur 13 Seemeilen liefen! Die dadurch um volle fünf Seemeilen höhere Geschwindigkeit seiner Schiffe gestattete es Togo, sich vor die russische Spitze zu schieben, sie zum Abdrehen zu zwingen und schließlich ganz einzudrücken. Das „crossing the T“ war glänzend gelungen. Der Erfolg blieb nicht aus. Gegen 3 Uhr war das russische Flaggschiff „Suworoff“ zum bewegungslosen Wrack zusammengeschossen, das Schiffsinne nur noch ein brennender Trümmerhaufen, die Mannschaft nach Schilderung des an Bord befindlichen Ssemenoff (s. oben Anm.) schwer durch das japanische Massenfeuer erschüttert. Zwei Stunden hielt sich das Schiff noch, aus einem Geschütz bis zum letzten Augenblick feuernd, bis es um 5 Uhr nachmittags einem Torpedobootsangriff zum Opfer fiel. Der russische Flottenchef war schon vorher schwer verwundet auf ein Torpedoboot gebracht worden, hatte indessen nicht ausdrücklich den Oberbefehl an Nebogatow abgegeben. Schon zwei Tage vor der Schlacht war der Zweite Admiral Fölkersahm gestorben, aber man

hatte seine Flagge unglaublicherweise wehen lassen! Die russische Spitze schwenkte nun ohne Leitung und Ordnung mehr und mehr nach Südosten, schließlich bis auf Südkurs ab. Togo hatte dies, da das Wetter immer unsichtiger wurde, im Rauch und Pulverqualm der Schlacht offenbar nicht bemerkt. Er drehte in entgegengesetzter Richtung nach Nordwesten, während sein zweites Geschwader, die Lage besser erkennend, den Russen eine Zeitlang folgte, dann aber auch nach Westen steuerte.

Die beiden feindlichen Flotten hatten sich damit aus dem Gesichte verloren. Jetzt wäre für die Russen der Augenblick gekommen, die Lage auszunutzen und kraftvoll nach Norden durchzustoßen, aber Nebogatow, der schon hier völlig versagte, vermochte kaum die in wirren Haufen herumfahrenden und stark mitgenommenen russischen Schiffe der 1. und 2. Division zu sammeln. Zu spät erst ging er mit ihnen und der fast unbeschädigten 3. Division gegen 6 Uhr abends, unbehindert vom Feinde, wieder auf Kurs nach Wladivostok. Es war ein Zufall, daß Togo auf diesem Kurse den Feind wieder sichtete, und so entspann sich gegen 7 Uhr abends ein zweites laufendes Gefecht der Gefechtslinien auf nördlichen Kursen, wieder mit dem gleichen Erfolge wie zuvor. Zwei der neuen Linienschiffe der 1. Division gingen im Artilleriekampf unter, mit dem Rest von acht meist schon schwer erschütterten Schiffen und mit den Kreuzern und Troßschiffen, die sich inzwischen nach mehrfachen Einzelkämpfen mit japanischen leichten Streitkräften bei ihm eingefunden hatten, konnte Nebogatow die anbrechende Dunkelheit benutzen, um sich vom Feinde zu lösen und nach Norden abzdampfen, weil Togo es trotz seiner unbedingten Feuerüberlegenheit und seinem Geschwindigkeitsüberschuß versäumte, ihm den Weg nach Wladivostok rechtzeitig zu verlegen.

Während der Nacht wurden die japanischen Torpedobootsdivisionen auf den abziehenden Gegner angesetzt. Sie hatten ebenso wie die russischen in der Tagschlacht herzlich wenig geleistet. In der Nacht hatten sie den Erfolg, daß mehrere russische Schiffe getroffen, aber nur ein älteres Linienschiff und einige Hilfskreuzer versenkt wurden. Außerdem wurde durch diese nächtlichen Torpedobootsangriffe der ganze Rest der russischen Flotte, die offenbar auf

eine geregelte Torpedobootsabwehr nicht eingeübt war, auseinandergesprengt. Einige schnelle Kreuzer entflohen nach Süden und entkamen tatsächlich; andere liefen mit höchster Fahrt, ohne sich um ihre Kameraden zu kümmern, nach Wladiwostok; nur die noch übrigen vier Panzerschiffe blieben unter Nebogatow zusammen und wurden am Vormittag des 28. Mai von Togo bei Tageschima in der Japanischen See gestellt. Schon nach den ersten Schüssen ließ Nebogatow, obwohl gerade seine Küstenpanzer, die er alle bei sich hatte, sämtlich noch gefechtsbrauchbar waren, die Uebergabeflagge hissen, ein in der Seekriegsgeschichte seltener Fall völligen moralischen Versagens. Als sich der nun einige Meilen zurückgebliebene Küstenpanzer „Uchakoff“ näherte, verweigerte sein Kommandant die Kapitulation. Tapfer gegen die überwältigende Uebermacht kämpfend, ging das Schiff mit wehender Flagge unter! Das gleiche Verhalten ist auch mehreren anderen Schiffen in den Kämpfen dieses Tages nachzurühmen, nicht aber dem Torpedoboote, das den verwundeten Rojestvensky und seinen Stab nach Wladiwostok bringen sollte, sich aber, obwohl beinahe unbeschädigt, einem japanischen Boote kampflös ergab.

Im ganzen waren außer vielen kleineren russischen Schiffen sieben Panzerschiffe gesunken, vier hatten am 28. Mai die Flagge gestrichen, und 4500 Mann waren gefallen. Auch die japanischen Schiffe waren vielfach beschädigt worden, besonders „Mikasa“ hatte bei Beginn der Schlacht stark gelitten, aber der Gesamtverlust betrug nur einige Torpedoboote und wenige hundert Mann, ein Einsatz, der wahrhaftig des ungeheuren Erfolges wert war. Die zweite russische Flotte, der japanischen Hochseeflotte an Kampfkraft auf dem Papier mindestens gleich, war ruhmlos untergegangen, weil sie weder gut geführt, noch gut ausgebildet, noch todesmutig zum Einsatze des Letzten entschlossen war. Anders ist es während des ganzen Seekrieges auf russischer Seite nicht gewesen, und der Tag von Tsushima beweist nur, daß die Russen aus dem bisherigen Verlaufe des Seekrieges wie aus allen früheren Seekriegen nichts gelernt hatten; jedenfalls nicht das Entscheidende, daß zum Siege auf See der Geist des Angriffs und der Entschlossenheit gehört, der allein den Erfolg verbürgt.



Welche Lehren hat nun die Schlacht bei Tsushima im besonderen gebracht? Sie war eine von beiden Gegnern bewußt herbeigeführte Bewegungsschlacht in einer Meereseenge, in der es kein Ausweichen gab. Sie ist taktisch durch drei schwere Fehler Rojestvenskys zuungunsten der Russen verlaufen: die falsche Doppelformation zu Beginn des Kampfes, der falsche Gefechtskurs Nordost statt Nordwest und das falsche Schießverfahren der russischen Artillerie. Von diesen drei Fehlern ist der falsche Gefechtskurs, auf dessen Bedeutung in den zahlreichen Besprechungen der Schlacht bisher viel zu wenig hingewiesen worden ist, wohl der folgenreichste gewesen, denn auch die größte militärische Leistung während des Gefechtes kann die Fehler des strategischen Aufmarsches oder des taktischen Anmarsches der Seestreitkräfte kaum wieder ausgleichen. Bei Tsushima war, als der erste Schuß fiel, das Schicksal des Tages schon entschieden. Mag sich auch Rojestvensky als militärischer Vorgesetzter — wie allgemein anerkannt wird — durch Tatkraft ausgezeichnet haben, zum großen Führer in der scharfen Prüfung des Krieges haben ihm taktisches Verständnis und schneller Entschluß gefehlt. Den Stier bei den Hörnern zu packen, das Geschick durch die Tat zu meistern, war nicht seine Art. Auch auf die Erziehung seiner Unterführer kann er nur wenig Einfluß gewonnen haben, sonst hätte es nicht vorkommen können, daß nach seiner Verwundung nicht einmal der Versuch gemacht worden ist, den Fehler Togos, die Fühlung mit dem Feinde aufzugeben, durch kräftiges Nachstoßen auszunutzen. Abgesehen hiervon, strahlt Togos Ruhm fleckenlos. Indem er die kriegerischen Tugenden des japanischen Volkes, die von Geschlecht zu Geschlecht vererbte Treue zum Herrscher, die Todesverachtung und den ritterlichen Geist der uralten Kriegerkaste der Samurei geschickt in den Dienst der großen Sache stellte und sie durch wohlüberlegte Ruhe und Zähigkeit seinerseits zu ergänzen verstand, indem er das zögernde Auftreten im ersten Abschnitt des Krieges durch um so kräftigeres Zuschlagen bei der letzten Entscheidung wieder ausglich, hat er vor allem zum Gelingen des ganzen Feldzuges beigetragen. Sein Verdienst wird auch dadurch nicht geschmälert, daß er das Glück hatte, gegen einen minderwertigen Feind zu kämpfen. Togo war der unermüdete Exerziermeister der japanischen Flotte gewesen; ein gütiges Geschick

hat es ihm vergönnt, die von ihm geschärfte Waffe zum Siege zu führen. Nicht die Zahl der Waffen noch das Materielle überhaupt entscheiden die Geschicke der Völker in der Blutprüfung der Schlachten, sondern die geistige Vorbereitung auf den Krieg und die Stärke des Charakters. „The equipment that really gained a victory was moral and intellectual, in that lay the superiority of victory“, sagt einer der bedeutendsten englischen Seekriegslehrer<sup>1</sup>. Nichts kennzeichnet den Sieger von Tsuschima besser, als die denkwürdigen Schlußworte des Tagesbefehles, den er an die Flotte richtete, als er seine Flagge niederholte: „Bindet den Helm fester nach dem Siege!“

Betrachtet man den Krieg als Ganzes, so zeigt er strategisch das seit dem Ersten Punischen Kriege beinahe einzige Beispiel, wie auf der Brücke der von der Flotte gesicherten oder, wenigstens nicht ernstlich bestrittenen Seeherrschaft der Landkrieg über See im großen angesetzt und gegen jede weitere Störung vom Meere her aufrechterhalten wird. England hat in seinen großen Kriegen gegen Frankreich und auch noch im Weltkriege immer der festländischen Bündnisse bedurft, um die Seeherrschaft seiner Flotte zur vollen Wirkung zu bringen. Hier waren beide Waffen in der Hand eines Volkes vereint. So war der Krieg ein kombinierter Land- und Seekrieg, aber der Seekrieg stand in der ersten Linie, denn er hat die letzte Entscheidung und zwar durch die Schlacht gebracht.

Technisch und schiffbaulich hat der russisch-japanische Krieg die Ueberlegenheit der schnellfeuernden schweren Artillerie, die Wirksamkeit der Seeminen und die Notwendigkeit eines starken Unterwasserschutzes der Schiffe gegen Minengefahr und Unterwassertreffer gezeigt. Die meisten russischen Schiffe sind durch Schußverletzungen vollgelaufen und gekentert. Taktisch hat der Krieg die entscheidende Rolle der einheitlichen höheren Geschwindigkeit geleiteter Linien im Gefecht bewiesen. Die schnellen Linienschiffe haben sich damit als die wichtigste Waffe des heutigen Seekrieges gezeigt. Die Kiellinie ist wieder, wie in der Segelschiffszeit, die bevorzugte Gefechtsordnung. Kreuzer und Torpedoboote sind dem-

<sup>1</sup> Admiral Sir Cyprian Bridge, „Naval Warfare“, 42.

gegenüber in diesem Kriege wenig hervorgetreten. Alle Seemächte, England voran, haben aus diesen Lehren ihre zum Teil übereilten Folgerungen gezogen. Der Aufbau der modernen Schlachtflotten beruht durchaus auf den wirklichen oder vermeintlichen Ergebnissen, die man aus diesem Kriege herausgelesen hat. Was in langer Friedensarbeit im Westen Europas erdacht und entwickelt worden war, hatte Japan im Kriege erprobt. So erstattete, wie Admiral von Maltzahn sich einmal treffend ausdrückt, „der Ferne Osten uns wieder, was wir ihm gegeben, indem er uns lernen ließ von seinen Kriegen“.

Die Schlacht bei Tsuschima hat auch auf politischem Gebiete bemerkenswerte Folgen gehabt. Zum ersten Male seit Nelsons Sieg bei Abukir hat hier der Seekrieg wieder im wörtlichen Sinne Geschichte gemacht. Wie in der Schlacht nur der Wille zum Siege das Lorbeerreis an die Flagge des Führers knüpft, so führt allein der Wille zur Macht ein Volk auf die Höhe weltgeschichtlicher Größe. Die Schlacht bei Tsuschima war der letzte Waffengang im Kampfe des japanischen Zwerges gegen den russischen Riesen. Mit einem Schlage stand Japan nach diesem Siege als Großmacht gleichberechtigt da im Rate der Völker. Nur dem Siege zur See war dies stolze Ergebnis zu verdanken, denn Japan war trotz aller seiner Anstrengungen 1905 am Ende seiner Kraft angelangt. Schon seit dem Frühjahr kamen seine in der Mandschurei kämpfenden Heere nicht mehr vorwärts. Ein länger fortgesetzter Krieg zu Lande hätte die Japaner schwächer statt stärker gemacht. Trotz allem äußerlich zur Schau getragenen Siegesbewußtsein war man sich dessen in Tokio wohl bewußt. Erst mit dem Tage von Tsuschima änderte sich das Bild. Die russische Regierung, schon von inneren Gärungen, den Vorläufern der ersten russischen Revolution, bedroht, verlor die Nerven und gab, zu Lande noch unbesiegt, alle Ansprüche und Zukunftshoffnungen im Fernen Osten preis, um die es jahrzehntelang gerungen und zu deren Erhaltung es nur einer Weiterführung des Landkrieges bedurft hätte. Indem sich Japan im Oktober 1905 im Frieden von Portsmouth (U.S.A.) Korea, Port Arthur und die Vorherrschaft in der Mandschurei sicherte, hatte es dem russischen Ausbreitungsdrange nach dem Osten ein eisernes Halt geboten. Es beanspruchte nun selbst eine Vormachtstellung in Ost-



asien gegenüber den älteren dort vertretenen Seemächten England und Nordamerika. Das unheilswangere ostasiatische Problem, die Stellung Chinas als Objekt inmitten der Seemächte, die Herrschaft im westlichen Stillen Ozean, alles Fragen der Großen Politik, deren Lösung noch heute nicht gelungen ist, erhielten erst durch Japans Sieg bei Tsushima ihr bedrohliches Gesicht. Inzwischen ist dieses tapfere, zu jedem Opfer bereite Inselvolk zur Großseemacht nach dem Weltkriege emporgestiegen und hat mit kühnem Griff die Mandchurei und ganz Nordchina in seine unmittelbare Interessenzone eingegliedert<sup>1</sup>.

Die Verdrängung Rußlands aus dem Fernen Osten hat indessen noch eine andere, viel weitergehende Wirkung ausgeübt. Mit verdoppelter Kraft wandte sich nach Unterdrückung der Revolution von 1905 das von aller Bindung im Osten befreite Rußland nunmehr dem alten Ziele des zaristischen Imperialismus seit Peter dem Großen, dem Balkan, wieder zu. Nie war in den panslawistischen Kreisen, die Rußlands Politik beherrschten, der Krieg gegen Japan volkstümlich gewesen; um so heißer hatten diese von jeher darnach gestrebt, das Kreuz auf der Hagia Sophia am Goldenen Horne aufzupflanzen. Dort im Nahen Orient winkten neue Lorbeeren, die der Ferne Osten versagte. Knapp ein Jahr nach dem Frieden von Portsmouth wurde mit jähem Ruck das Steuer der russischen Politik umgelegt, Heer und Flotte zu neuem Waffengange gerüstet, und zwar diesmal gegen die westlichen Nachbarn, die dem Kreuzzuge nach Konstantinopel im Wege standen. Ohne die Niederlage zur See wäre es niemals dazu gekommen. So hängt der Ausgang des russisch-japanischen Seekrieges fast unmittelbar mit den treibenden Kräften zusammen, die den Weltkrieg entzündet haben, und in diesem Sinne erst recht hat die Schlacht bei Tsushima Geschichte gemacht. Nun erst konnte der englische König Edward VII. seine haßerfüllte Einkreisungspolitik gegen das Deutsche Reich durch den Anschluß Rußlands an die englisch-französische entente cordiale

<sup>1</sup> Vgl. hierzu den Aufsatz des Verf.: „Japans Weltstellung und die Rolle der Seemacht in seiner neuesten Geschichte“, Mar.-Rundschau 1933, VIII, sowie in der Aufsatzfolge: „Seegewalt in der Geschichte“ im Mil.-Wochenblatt 1935 den Abschnitt VI: „Der Aufstieg Japans zur Großseemacht und das westpazifische Problem“ Seite 932 ff.

krönen. Die Zeiten Ludwigs XIV. und der großen Koalition gegen Holland 1670 tauchten aus dem Dunkel der Geschichte wieder auf (vgl. oben Seite 206). Die Schlacht bei Tsuschima bezeichnet nicht nur für die fernöstliche, sondern weit mehr noch für die gesamte europäische Staatenwelt den Zeitpunkt einer tragischen Schicksalswende.

## 2. Der Aufbau der modernen Kampfflotten

Gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts hat als Ergebnis der immer unsicherer werdenden allgemeinen politischen Lage eine Verstärkung der Seerüstung bei fast allen Mächten eingesetzt. In der französischen Marine verfolgte man unter dem Einfluß der von Admiral Aube geleiteten „jeune école“ und nach dem Schlagwort „nombre et vitesse“ in den achtziger Jahren den abwegigen Plan, durch Bau vieler kleiner Fahrzeuge (Kreuzer und Torpedoboote) statt weniger kostspieliger Linienschiffe in einem etwaigen Kriege mit England gegen dessen Handel, die Quelle seiner Kraft, einen kriegsentscheidenden Kreuzerkrieg führen zu können. Damals ist von französischer Seite zuerst der „geschützte“, d. h. durch ein Panzerdeck gegen Treffer in Maschine und Kessel gesicherte Kreuzer, und der außerdem noch mit Seitenpanzer ausgestattete „Panzerkreuzer“ entwickelt worden. Die Folge dieser falschen Friedensstrategie war eine Vernachlässigung der Linienschiffe und eine Musterkarte von Typen. Der häufige Wechsel der Minister tat ein übriges. Fehlerhafte Schiffsbaupolitik ist in Jahrzehnten nicht wieder gutzumachen! In den Vereinigten Staaten war man klüger; dort wurde erst in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit dem Baue von Linienschiffen begonnen, dieser aber von da ab zielbewußt gefördert.

Auch die deutsche Flotte war bis zur Wende des neunzehnten Jahrhunderts noch bunt genug zusammengesetzt. Beim Regierungsantritte Kaiser Wilhelms II. war sie noch ohne jeden Gefechtswert. Selbst dessen lebhaftes Interesse für seemännische Dinge brachte wohl eine Vermehrung der Schiffsbauten, aber noch keinen systematischen Ausbau der Flottenmacht, der bei der schnell wach-

senden deutschen Seegeltung bitter not tat. Erst als Admiral von Tirpitz<sup>1</sup> 1897 als Staatssekretär des Reichsmarineamts an die Spitze der Marineverwaltung berufen wurde, änderte sich das Bild. Seine erste Tat war die Erziehung des deutschen Volkes für den Gedanken der Seemacht durch eine großzügige und erfolgreiche Bearbeitung der öffentlichen Meinung. Auf dieser Grundlage gelang es ihm im Reichstage, der bis dahin jede Flottenvermehrung verständnislos abgelehnt hatte, das erste Flottengesetz durchzubringen, das den Bau einer „Ausfallflotte“ von 14 Linienschiffen innerhalb von sechs Jahren vorsah. Schon 1900 folgte das zweite Flottengesetz, das als Bestand der deutschen Kampfflotte 38 Linienschiffe festsetzte. Hierbei hat Kaiser Wilhelm II. in entscheidender Weise durch stete Betonung der Notwendigkeit einer größeren Flotte („bitter not ist uns eine starke Flotte!“) mitgewirkt. Hierin liegt zweifellos sein historisches Verdienst. In seiner Begründung enthielt dieses Gesetz den grundlegenden „Risikogedanken“, wonach die deutsche Flotte so stark sein sollte, daß selbst für die größte Seemacht ein Angriff auf dieselbe zum Wagnis werden mußte. Die Absicht des Ausbaus der deutschen Flotte war mithin nicht eine Herausforderung anderer Seemächte, sondern die Abschreckung der letzteren vor einem Angriffe auf Deutschland. Es war ein staatsmännisches Meisterstück, den Flottenbau gegenüber der künstlich in England geschürten Eifersucht und nach Entlassung des Fürsten Bülow (1909) außerdem noch gegen das oft erschreckende Unverständnis der deutschen Reichsleitung politisch durch die „Gefahrzone“ durchzubringen<sup>2</sup>. Um die materielle Schwäche der deutschen

<sup>1</sup> Alfred v. Tirpitz, geboren 1849, trat 1865 in die preußische Marine ein, entwickelte in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Torpedowaffe aus kleinsten Anfängen zu einer Hochseewaffe, legte später als Chef des Stabes beim damaligen „Oberkommando der Marine“ die Grundlage für die taktische Verwendung der Flotte durch kriegsmäßig durchgeführte Übungen, war 1896/97 als Konteradmiral Divisionschef in Ostasien, dann bis 1916 Staatssekretär des Reichsmarineamts, als solcher Schöpfer der Flottengesetze und Baumeister der deutschen Kampfflotte. Trat 1916 infolge eines Konfliktes mit dem Reichskanzler Bethmann-Hollweg zurück. Starb 1930. Eine vorzüglich unterrichtende Lebensbeschreibung ist von Vizeadmiral v. Trotha verfaßt: „Großadmiral v. Tirpitz, Flottenbau und Reichsgedanke“, Berlin 1932.

<sup>2</sup> Vgl. über diesen „Zweifrontenkrieg“ den I. Band der von Großadmiral v. Tirpitz herausgeg. „Politischen Dokumente“, Stuttgart 1924, S. 163 ff., desgl. Fürst Bülow: „Deutsche Politik“, Berlin 1916, 29 ff., sowie einen Aufsatz in den „Grenzboten“ 1920 von Felix Salomon.



Flotte einigermaßen auszugleichen, wurde mit allen Kräften dahin gestrebt, wenigstens den Stand der Ausbildung auf die größtmögliche Höhe zu bringen. Das Hauptverdienst gebührt hierbei dem Großadmiral v. Koester<sup>1</sup>, dem eigentlichen Lehrmeister der deutschen Flotte, der von seinen Untergebenen das Aeüßerste erreichte, weil er von sich selbst das gleiche verlangte. Auf der von ihm geschaffenen Grundlage weiterbauend, haben seine Nachfolger in der Führung der Flotte diese auf dem hohen Stande der Ausbildung erhalten, die sie befähigte, am Skagerrak der ersten Seemacht der Welt entgegenzutreten.

Weit zielbewußter und mit besserem Erfolge als irgendwo sonst war schon seit den achtziger Jahren in England der Kriegsschiffbau entwickelt worden. 1889 war durch die sogenannte „naval defence act“ eine so starke Vermehrung des englischen Flottenmaterials eingetreten, daß damit die Ueberlegenheit über alle anderen Flotten gesichert war. Der Name, scheinbar die Defensive betonend, bedeutet in Wirklichkeit die Verteidigung des Meeres (naval defence) als englisches Hoheitsgebiet gegenüber den Ansprüchen der anderen Seemächte. Des Weltmeeres Küsten sollten Englands Grenzen sein! Die englische Flotte bestand um 1905 aus 38 starken und völlig einheitlichen Linienschiffen von 13—16000 t, alle anderen Flotten um das Mehrfache an Zahl und Kampfkraft übertreffend, insbesondere der deutschen, die damals nur über sechs brauchbare Schiffe der Braunschweigklasse von je 13000 t verfügte, mindestens achtfach überlegen.

Das Jahr 1905 brachte in dieser für alle Seemächte zweiten Ranges verzweifelten Lage die Wendung. Schon aus der ersten größeren Schlacht des russisch-japanischen Seekrieges, der vom 10. August 1904, zog die britische Admiralität die etwas voreiligen Schlüsse, daß im Flottenkampfe der Zukunft nur die schwere Artillerie und zwar auf größte Gefechtsentfernungen (damals 10 km)

---

<sup>1</sup> Hans v. Koester, geboren 1844, trat 1859 in die preußische Marine ein, rückte schnell in leitende Stellungen auf, war schon 1882 Chef des Stabes bei der Manöverflotte, später Chef der Marinestation der Ostsee, 1893 Geschwaderchef, 1899 Generalinspekteur der Marine, leitete als solcher mehrere Jahre lang die Herbstübungen der Flotte, wirkte später als Präses des deutschen Flottenvereins höchst erfolgreich für den Flottengedanken. Starb 1928.

Daseinsberechtigung habe, und daß zur Innehaltung dieser günstigen Entfernung eine stark überlegene Geschwindigkeit unbedingt erforderlich sei. Im Verfolg dieser Ueberlegungen wurden sogleich beschleunigt zwei von der bisherigen Bauart völlig abweichende Schiffstypen auf Stapel gelegt: ein schnelles, besonders stark bestücktes und ein etwas schwächer bestücktes, aber außerordentlich schnelles Kampfschiff, jenes die viel genannte „Dreadnought“, dieses die von den Engländern als „Schlachtkreuzer“ bezeichnete „Invincible“, jenes mit zwölf 30 cm (gegenüber vier 30 cm bei den bisherigen Schiffen) bewaffnet und von 21 Seemeilen Geschwindigkeit (bisher 18), dieses einen ganz neuen Schiffstyp darstellend, nur mit acht 30 cm bestückt, aber dafür mit der bisher unerhörten Geschwindigkeit von 26 Seemeilen ausgestattet. Für diese Gewinne an einer Stelle mußten selbstverständlich Abstriche an anderer Stelle in Kauf genommen werden, denn jedes Kriegsschiff ist ein Kompromiß. Es waren dies der Wegfall der gesamten Mittelartillerie und vor allem die Einschränkung des Panzerschutzes. Mit diesen beiden Schiffen war das Großkampfschiff geboren, der Kern der neuzeitlichen Schlachtflotten; die Schlachtkreuzer insbesondere waren dazu bestimmt, für das „crossing the T“, das sich bei Tsushima so trefflich bewährt hatte, den schnellen Flügel an der Spitze der Flottenkiellinie zur Umfassung der feindlichen Linie zu bilden.

Man war in England fest davon überzeugt, daß Schiffe von so gewaltiger Größe (20000 t gegen etwa 15000 t bisher), mit zwei Steuerrudern und mit ganz neuartigen Maschinen (Turbinen) ausgerüstet und von fast unerschwinglichen Kosten (40 Millionen Goldmark für jede Einheit), Schiffe, die durch ihre Gefechtsstärke jedes ältere Linienschiff ganz von selbst entwerten mußten, von keiner anderen Seemacht würden nachgebaut werden können. Die britische Admiralität, insbesondere der Erste Seelord Admiral Fisher, verfolgte vor allem den Gedanken, das deutsche Flottengesetz hierdurch lahmzulegen, weil Deutschland s. E. weder die Kosten für die neuen Riesenschiffe noch für eine dann erforderlich werdende Verbreiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und seiner Schleusen würde aufbringen können. Aber gerade weil durch das Großkampfschiff alle älteren Linienschiffe zum alten Eisen geworfen wurden, rafften

sich sämtliche Seemächte zweiten Ranges, schließlich auch die kleineren auf, Großkampfschiffe zu bauen. Ihnen allen war sozusagen ein neuer Start gegeben! Schon 1905 folgten die Vereinigten Staaten mit zwei Schiffen, mit übereinander feuernenden schweren Türmen, seit 1906 die deutsche Marine, jedoch unter Beibehaltung der Mittelartillerie, die doch bei Tsushima eine sehr wichtige Rolle gespielt hatte, und ohne Preisgabe eines ausreichenden Panzerschutzes. Dies wurde erreicht durch vorzügliche Durchkonstruktion der deutschen Entwürfe. Tatsächlich vereinigten die deutschen Großkampfschiffe, die sich am Skagerrak so glänzend bewährten, bei kleinstem Gewichte größte Gefechtskraft, wahre Wunder der Technik. Das schließliche Ergebnis war ein Wettüben bei allen Seemächten. Als der Weltkrieg ausbrach, war die Größe der Großkampfschiffe in England auf beinahe 30000 t, ihre schwere Artillerie auf zehn 34,2 cm, oder acht 38 cm, ihre Geschwindigkeit (bei den Schlachtkreuzern) auf 28—29 Seemeilen angewachsen<sup>1</sup>.

In England kam man sehr bald zu der Einsicht, daß die Einführung des Großkampfschiffes die so lange aufrechterhaltene Vormachtstellung zur See zu bedrohen begann; besonders gegen den von Admiral v. Tirpitz zielbewußt geförderten Aufbau der deutschen Kampfflotte, deren Stärke im übrigen nur dem Maße der deutschen Seeinteressen entsprach, richtete sich die künstlich genährte Mißstimmung, die sogar zu dem von Admiral Fisher dem englischen Könige gegebenen frevelhaften Rate sich verstieg, die deutsche Flotte zu „kopenhagen“, d. h. wie die dänische 1807 mitten im Frieden zu überfallen und zu vernichten<sup>2</sup>! Was Großadmiral von Tirpitz unter steter Unterstützung durch den Monarchen bis zum Beginne des Weltkrieges zum beschleunigten Ausbau der deutschen Flotte, der Werften, des Kaiser-Wilhelm-Kanals, zur Hebung der Geschütz- und Geschosßfabrikation, der Sprengstofftechnik und zur

<sup>1</sup> England hatte 1914 52, Deutschland 26, die Vereinigten Staaten 14, Frankreich und Japan je 12 Großkampfschiffe fertig und im Bau. Eine Art „Gleichgewicht auf dem Meere“ schien sich vorzubereiten.

<sup>2</sup> Vgl. hierüber bes. Tirpitz, Dokumente I und dort Seite 182 f. die wörtlich angeführte Unterredung des Kaisers am 17. Oktober 1910 mit dem britischen Botschafter Goschen über die Stellung Deutschlands gegenüber England und der Triple-Entente England-Frankreich-Rußland.



Entwicklung aller mit dem Bau einer starken Kampfflotte verknüpften gesetzgeberischen, militärischen, technischen und wissenschaftlichen Einrichtungen geleistet hat, stellt eine wahre Titanenarbeit dar, die allein genügen würde, ihm die dankbare Bewunderung des deutschen Volkes für alle Zeiten zu sichern. Er hat damit ein Werk von wahrhaft historischer Größe vollbracht, das sich ebenbürtig demjenigen Colberts im siebzehnten Jahrhundert an die Seite stellt<sup>1</sup>. Die gesetzgeberische Grundlage für die Verstärkung der deutschen Wehrmacht zur See boten mehrfache Novellen zum zweiten Flottengesetz von 1906, 1908 und 1912, die ein weiteres Schlachtkreuzergeschwader und ein beschleunigtes Bautempo betrafen; die militärische Grundlage bildete die ständige Indiensthaltung und verschärfte kriegsmäßige Ausbildung der gesamten kriegsbereiten Kampfschiffe. Ende 1913 schien die „Gefahrzone“ in den Beziehungen zu England durchlaufen, der Risikogedanke des zweiten Flottengesetzes war im Begriffe, sich durchzusetzen, die besonders von dem Hauptkriegstreiber, dem Marineminister Churchill, inszenierte verbrecherische Flottenhetze in England begann abzuflauen, als im nächsten Jahre der von diesem selben England geschürte Weltkrieg ausbrach<sup>2</sup>. Nicht der Risikogedanke hat versagt, wie Stegemann in seiner im übrigen mit Recht sehr geschätzten „Geschichte des Krieges“ (III, 10) annimmt, sondern die deutsche Politik vor dem Kriege und bei Beginn desselben; die Ursachen des Eintritts Englands in den Weltkrieg liegen nicht in dem deutschen Flottenbau, sondern vielmehr auf wirtschaftlichem Gebiete.

Niemals im Laufe seiner Geschichte hat England wegen Eifersucht auf eine heranwachsende fremde Flotte den Krieg vom Zaune gebrochen, sonst hätte es Frankreich 1675, dann wieder 1770 und nochmals 1856 überfallen müssen; heute erst recht müßte es mit den Waffen in der Hand der Union entgentreten, deren Flotte die englische an Tonnengehalt bereits überflügelt hat. Seit den Tagen der Königin Elisabeth hat England, abgesehen vom Krimkriege

---

<sup>1</sup> In seinen nach dem Kriege erschienenen „Erinnerungen“ (Leipzig, v. Hase & Koehler), hat Großadmiral v. Tirpitz den Aufbau und den tragischen Zusammenbruch seiner Lebensarbeit erschütternd geschildert.

<sup>2</sup> Vgl. v. Tirpitz, Dokumente I, 6 und 423.

1853—1855, nicht einen einzigen Krieg geführt, in dem nicht der Handels- und Wirtschaftsneid die treibende Ursache gewesen wäre. Dieser war es auch im Weltkriege; dagegen hätte nur die freiwillige Drosselung der aufstrebenden deutschen Wirtschaft geschützt, von der schon Bismarck 1898, kurz vor seinem Tode, gesagt hat (Brief an Sidney Whitman), daß sie das einzige, aber leider unmöglich anzuwendende Mittel sei, England zu beruhigen. König Edward VII. selbst hat es offen ausgesprochen, daß das für das englische Wirtschaftsleben bedrohliche Anwachsen des deutschen Wettbewerbes „must be stopped“. Diese Worte sind nichts anderes als eine Umschreibung der berüchtigten Aufsätze der „Saturday Review“ 1895/96, deren einer mit der Aufforderung schloß: „Germania est delenda“, und die beweisen sollten, daß durch die Vernichtung Deutschlands „es keinen Engländer geben würde, der dadurch nicht reicher (!) werden würde“. Damals bestand in England noch nicht die geringste Besorgnis vor der deutschen Flotte, und zu König Edwards Lebzeiten ebensowenig. Nach dem Kriege ist die Wahrheit über die treibenden Kräfte, die zum Weltkriege geführt haben, in England selbst öffentlich ausgesprochen worden, am treffendsten von dem bekannten Wirtschaftler Alfred Gibbey: „Wir haben den Krieg begonnen, um die industrielle Macht Deutschlands zu vernichten. Vor dem Kriege sahen wir uns von dem deutschen Konkurrenten überall umstellt. Ein erträgliches Dasein war nicht mehr möglich!“ Wenn im Gegensatze hierzu von einigen Schriftstellern, die Großadmiral v. Tirpitz mit Recht als „Ohnmachts-Politiker“ kennzeichnet, die Ansicht vertreten wird, daß „ausschließlich“ der Bau der deutschen Flotte die Ursache der englischen Feindschaft gewesen sei, so muß einer solchen Auffassung scharf entgegengetreten werden<sup>1</sup>. Es ist vielmehr in jeder Hinsicht dem klaren historischen Urteile O. Frankes (a. a. O., 208) voll beizupflichten: „Es war nicht das Krüger-Telegramm, nicht die angebliche Burenfreundschaft, nicht die beginnende Orientpolitik, auch nicht der neue Flottenplan, worin die letzte Quelle jener Feindschaft (Englands) zu suchen war,

---

<sup>1</sup> Z. B. Johannes Haller: „Die Aera Bülow“, Stuttgart 1922, und, ihm folgend, General v. Zwehl in der „Deutschen Rundschau“, März 1924: „Die Verwendung der deutschen Hochseeflotte im Weltkriege“, sowie im Schlußworte von Schwarte „Der Große Krieg“.

sondern es war die vermeintlich drohende Ueberflügelung in Handel und Industrie, aus der das Bild der ‚deutschen Gefahr‘ erwuchs!“

Die Fehler der deutschen Politik in der Spannungszeit im Jahre 1914 boten England die vielleicht letzte Gelegenheit, den gefürchteten Mitbewerber auf dem Weltmarkte an der Spitze einer gewaltigen Koalition niederzuschlagen; nur weltfremde Schwärmer konnten glauben, daß es diese Gelegenheit nicht ergreifen würde. Als die englische Seemacht wohlgerüstet und vorbereitet in den Krieg eintrat, wurde der Weltkrieg zum Seekrieg, nur als solcher ist er zu verstehen.



## Elftes Kapitel

Der Weltkrieg als Seekrieg<sup>1</sup>

## 1. Die seestrategische Lage bei Kriegsbeginn

Die strategische Lage bei Beginn eines großen Seekrieges, die unter Umständen schon von Anfang an den Ausgang des ganzen Krieges entscheidend zu beeinflussen vermag, setzt sich aus sehr verschiedenartigen Elementen zusammen, deren wichtigste der Stand der beiderseitigen Kriegsvorbereitungen, die Stärke, Verteilung und Kriegsbereitschaft der Streitmittel, die wirtschaftliche Abhängigkeit der Gegner von der Seezufuhr sowie deren geographische Lage zum Meere sind. Mit dem Eintritte Englands in den Krieg am 4. August 1914 wurde dieser zum Weltkriege und damit zum Seekriege, denn jeder Krieg, an dem England teilnimmt, ist und bleibt in seinem innersten Wesen ein Seekrieg. Das Meer wird damit zu einem Hauptkriegsschauplatze, die feindliche Seemacht zum Hauptgegner. So war es in allen Kriegen, an denen England teilgenommen hat.

<sup>1</sup> Ueber den Weltkrieg ist, seiner großen Bedeutung für das Leben der Kulturvölker entsprechend, schon eine geradezu überwältigende Menge von Büchern geschrieben worden. Dies gilt auch in vollem Maße für den Seekrieg. Ihr Wert ist sehr verschieden, besonders soweit es sich um die fast unübersehbare Menge von Memoiren und Kriegserinnerungen handelt. Sie alle zu berücksichtigen, ist ein Ding der Unmöglichkeit, doch sind die wichtigsten zur Darstellung nach bestem Wissen herangezogen. Grundlegend in Auffassung und Reichhaltigkeit sind die Veröffentlichungen des deutschen Marinearchivs unter Leitung des Vizeadmirals a. D. Dr. h. c. v. Mantey, seit 1933 des Admirals Assmann, die unter dem Titel „Der Krieg zur See“ (im folgenden als „Admiralstabswerk“ bezeichnet) bei Mittler und Sohn in Berlin erschienen sind und bis jetzt (1941) in 6 Bänden den Nordseekrieg bis 1917 und in 11 weiteren Bänden den Krieg in der Ostsee, den Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern (1. Band: „Das Kreuzergeschwader“ von Großadmiral Dr. h. c. Raeder), den Krieg in den türkischen Gewässern, die Kämpfe in den deutschen Kolonien und den Handelskrieg mit U-Booten (3 Bände bis 1917) behandeln. In Darstellung und Kritik herrscht volle Unparteilichkeit. Dies verleiht dem Werke bleibenden Wert. Den ganzen Seekrieg behandelt Admiral Scheer in seinem Werke „Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg“, Berlin 1919, an dessen Schilderung der eigenen Ueberlegungen und Maßnahmen als Flottenchef während des Seekrieges keine



Alfred v. Tirpitz (1849—1930)  
Großadmiral, der Begründer der deutschen Flottenmacht  
vor dem Weltkriege



Das deutsche Großkampfschiff „König“, Flaggschiff des III. Geschwaders und Spitzenschiff des Linienschiffsgros  
in der Skagerrakschlacht (31. Mai 1916)



Durch die geographische Lage wurde die Nordsee ganz von selbst zum Mittelpunkt aller Unternehmungen des Seekrieges. Hier war England ausgesprochen im Vorteile. Deutschland im

Darstellung des letzteren vorbeigehen darf. In bezug auf Weite des politischen und strategischen Gesichtspunktes stehen Großadmiral v. Tirpitz' „Erinnerungen“ (Leipzig, v. Hase & Koehler) unerreicht da. Der mühevoll aufgebaute deutsche Kampfflotte und ihr tragischer Untergang werden in diesem grundlegenden Werke meisterhaft geschildert und gewertet. Eine gute, auf neueren Quellen beruhende Darstellung des Seekrieges findet sich bei Wolfslast: „Der Seekrieg 1914/18“, Leipzig, 1938. Ueber die zahlreichen Einzelleistungen deutscher Seeleute und Schiffe gibt es eine Fülle von Schilderungen jeder Art und jeden Grades; um ein kurzes und sprechendes Bild der Taten der deutschen Seeleute, deren Leistungen doch den Hintergrund allen weltgeschichtlichen Geschehens in diesem größten aller Seekriege bildeten, zu gewinnen, sei auf das vorzügliche, von Vizeadmiral v. Mantey herausgegebene, aus Einzeldarstellungen zahlreicher Kriegsteilnehmer bestehende Sammelwerk: „Auf See unbesiegt“ (München 1921/22, 2 Bände) hingewiesen. Ueber Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft unterrichtet ausführlich Helfferich: „Der Weltkrieg“, 1919, wenn auch den Ansichten des 1924 tragisch verunglückten nationalen Führers über den U-Bootkrieg nicht immer beigestimmt werden kann. Den „Einfluß der Seemacht im Großen Kriege“ hat Graf E. Reventlow (Berlin 1918) eingehend gewürdigt.

Von den englischen Werken über den Seekrieg sind besonders zu beachten das Werk des Flottenchefs Admiral Jellicoe: „The Grand Fleet 1914—1916“, ferner die offiziöse Darstellung des Seekrieges von Corbett-Newbolt: „Naval Operations“, 5 Bände, sowie die „Memoirs“ des bekannten Lord John Fisher, London 1919. Als Milieuschilderung ist das gutgeschriebene Buch von Filson Young: „With the Battle Cruisers“, London 1921, von Wert. Ueber die Leistungen der französischen Flotte im Kriege ist so wenig zu sagen, daß es sich nicht lohnt, zu der dortigen Fachliteratur Stellung zu nehmen, die recht dürftig und außerdem wenig objektiv ist. Eine Ausnahme bildet das vierbändige Werk von Thomasi: „La Marine française dans la Grande Guerre“. Den amerikanischen Standpunkt vertritt mit bemerkenswerter Unparteilichkeit Captain US Navy Frothingham: „The Naval History of the World War“ (1925), sowie Commander Gill: „What happened at Jutland?“ New York 1921. Dasselbe gilt von dem Abschnitt über den Weltkrieg in Stevens und Wescott: „History of Sea Power“. Die englischen Quellen müssen mit Vorsicht benutzt werden. Sie verschleiern oder verschweigen geflissentlich häufig Dinge, die für die englische Kriegführung belastend oder auch nur für englische Leser nicht angenehm zu hören sind. Vgl. die Bemerkung zur Quellenkritik des russisch-japanischen Seekrieges S. 389. Bessere Auskunft über die tatsächlichen Verhältnisse auf englischer Seite gibt ein ohne Voreingenommenheit geschriebenes Buch des späteren finnischen Kommodore, damaligen russischen Kapitäns z. See v. Schoultz, der als „Verbindungsoffizier“ an allen Unternehmungen der Grand Fleet vom April 1915 bis Frühjahr 1918 teilgenommen hat. Es ist von H. Souchon unter dem Titel „Mit der Grand Fleet im Weltkriege“ ins Deutsche übertragen (Leipzig, K. F. Koehler, 1925).

Eine reiche illustrierte Geschichte des Seekrieges 1914/18, deren einzelne Abschnitte durchweg von Seeoffizieren als Kriegsteilnehmern geschrieben sind, darunter ein einleitender Aufsatz von Großadmiral v. Tirpitz, hat Vizeadmiral Dr. v. Mantey herausgegeben unter dem Titel: „Unsere Marine im Weltkriege 1914—1918“ (Berlin 1927), ein monumentales Gedächtniswerk im besten Sinne. Die Kriegstaten der deutschen Schlachtschiffe insbesondere schildert fachmännisch desselben Verfassers Buch „Schwere Seestreitkräfte 1914/18“, Berlin 1934.

äußersten südöstlichen Winkel dieses ozeanischen Randmeeres, hinter der Linie Borkum—Helgoland—Sylt wurde gewissermaßen schon durch die langgestreckte englisch-schottische Ostküste von den Shetlandinseln bis zum Kanal blockiert und damit vom Weltverkehre abgeschnitten. Die beiden Durchlässe in dieser „geographischen Blockadestellung“, der schmale Englische Kanal im Süden und die Linie Shetland - Norwegen (160 Seemeilen) im Norden, sind verhältnismäßig leicht zu sperren. Während der englischen Flotte für die Entwicklung ihrer Streitkräfte aus den Stützpunkten Rosyth bei Edinburg, Cromarty im Moray Firth und Scapa Flow auf den Orkneys die freie Nordsee zur Verfügung stand, mußte sich die deutsche Flotte aus den Flußmündungen der Nordsee und aus dem einzigen Stützpunkte Wilhelmshaven gewissermaßen mit gebundener Marschroute auf Helgoland zu entwickeln. Ohne den Besitz dieser stark befestigten Insel wäre an einen Hochseekrieg in der Nordsee überhaupt nicht zu denken gewesen. (Vgl. die Karte 2 der Nordsee.)

In der Ostsee befand sich Deutschland den Russen gegenüber geographisch im Vorteil. An den beiden Flanken der deutschen Ostseeküste lagen die Kriegshäfen Kiel und Danzig, letzterer allerdings nicht vollwertig. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der Nord- und Ostsee als tiefe Wasserstraße verbindet und gerade bei Kriegsausbruch auch für Großkampfschiffe benutzbar geworden war, gestattete das schnelle Herüberwerfen der Flotte aus der Nordsee nach der Ostsee. Die russische Flotte wurde in den langen Wintermonaten durch die Eisverhältnisse im Finnischen Meerbusen sehr behindert, ihre Hauptkriegshäfen Kronstadt, Helsingfors und Reval waren dann von der freien See abgeschlossen. Der vierte Kriegshafen, das eisfreie Libau an der kurischen Küste, hatte sich für große Schiffe als wenig geeignet erwiesen und war bei Kriegsausbruch von den Russen abgegeben worden. Der Ausgang aus der Ostsee in das freie Meer, die Belte und der Sund, waren in dänischer Hand und von Dänemark gesperrt. Damit war die russische Flotte in der Ostsee auf sich selber angewiesen.

In dem dritten ozeanischen Randmeere, in der Adria, war die österreichisch-ungarische Flotte in der gleichen strategisch ungünstigen Lage wie die deutsche in der Nordsee. Der Kriegshafen Pola

liegt im nördlichen Winkel des langgestreckten Meeresarmes. Erst später wurde Cattaro im Süden mit seinem vorzüglichen Hafen in Benutzung genommen. Die Italiener hatten in Tarent, Brindisi, Ancona und Venedig Stützpunkte für den Adriakrieg, von Otranto aus konnten sie leicht die schmale gleichnamige Straße bis zur albanischen Küste oder Korfu sperren und die österreichische Flotte vom Mittelmeere abschneiden.

Die Hauptflotten der Seemächte waren bei Beginn des Weltkrieges in den heimischen Gewässern. Die deutsche Hochseeflotte, 16 Großkampfschiffe und 8 ältere Linienschiffe, war kriegsbereit, doch war sie unbegreiflicherweise noch im Juli 1914 während einer Zeit politischer Hochspannung auf unmittelbares Betreiben des Reichskanzlers v. Bethmann-Hollweg zu einer Uebungsreise nach Norwegen geschickt und damit einem englischen Ueberfalle ohne Kriegserklärung ausgesetzt worden, wie ein solcher schon 1911 bei der Marokkokrise geplant war. Der Reichskanzler glaubte, England würde zu Gegenmaßnahmen „gereizt“ werden, wenn die übliche Nordlandreise aufgegeben würde! Diese Auffassung des leitenden deutschen Staatsmannes zeigt, daß er vom Seekriege und insbesondere von der Geistesverfassung des englischen Volkes wenig verstand, er brach daher auch seelisch zusammen, als die nach der politischen Lage zum mindesten höchst wahrscheinliche englische Kriegserklärung erfolgte. Die richtige Bereitstellung für die kriegsbereite deutsche Hochseeflotte Ende Juli 1914 wäre wohl in der Nordsee gewesen, als Deckung der Deutschen Bucht und als Druck auf England. Vorher aber, von Ende Juni ab, hätte die gesamte deutsche Flotte in der mittleren Ostsee kriegsbereit versammelt werden müssen, um auf die russischen Kriegshetzer und Brandstifter abkühlend zu wirken. So hat es England im Krimkriege und später nochmals 1878 mit bestem Erfolge gemacht. Aber nicht einmal die deutschen Reservegeschwader, aus älteren Linienschiffen bestehend, wurden in Dienst gestellt; sie fielen dadurch für eine Verbesserung der strategischen Lage aus.

In England hatte man den strategischen Fehler der Zersplitterung der Seestreitkräfte wie im Jahre 1775 (siehe S. 288) nicht wiederholt. Die britische Kampfflotte war bis zu 88 v. H.



ihres Bestandes schon seit Jahren in der Nordsee zusammengezogen. Seit Ende Juni 1914 waren auch die Reservegeschwader für eine große „Flottenschau“ mobilisiert, die gesamte Flotte war mithin bereits vor Kriegsausbruch kriegsbereit versammelt, und zwar am Ostausgange des Englischen Kanals. Sie war eingeteilt in die eigentliche Kampf flotte, die sogenannte „Grand Fleet“ unter Admiral Jellicoe<sup>1</sup> — 24 Großkampfschiffe und 8 Linienschiffe —, und die „Kanalflotte“ — etwa dreißig ältere Linienschiffe. Außerdem befanden sich im Mittelmeere drei Schlachtkreuzer und die französische Flotte, die aber nur über zwei fertige Großkampfschiffe verfügte. Da ältere Linienschiffe gegenüber Großkampfschiffen keinen ernstlichen Gefechtswert besitzen, so waren die gegenseitigen Stärkeverhältnisse der Grand Fleet und der Hochseeflotte etwa 3 zu 2. Während des ganzen Krieges sind sie nur einmal günstiger für Deutschland gewesen als bei Kriegsbeginn. Eskam hinzu, daß die englischen Großkampfschiffe zwar angeblich etwas schneller und zum Teil auch mit stärkeren Geschützen bestückt waren, daß aber die deutschen Schiffe der gleichen Baujahre — und nur diese darf man vergleichen — sämtlich durch stärkeren Panzer besser geschützt waren und außerdem ein dem englischen weit überlegenes Panzersprenggeschloß besaßen (vgl. v. Tirpitz, „Erinnerungen“, Tabelle S. 508). Andererseits war aber bis auf die U-Boote die gesamte deutsche Flotte, auch die Torpedoboote, noch ganz auf die Kohle als Brennstoff angewiesen, während viele englische Schiffe schon Oel fuhren. Deutschland erzeugte damals nur etwa 5 v. H. seines Oelbedarfs und konnte erst in den letzten beiden Kriegsjahren bis dahin feindliche Oelquellen erschließen. Mit Kohlenfeuerung genügte aber der Aktionsradius der deutschen Schiffe, besonders der kleineren Seestreitkräfte, nicht, um vielleicht bis zu den Shetlands vorzustoßen, dort evtl. die Schlacht zu schlagen und wieder in die deutschen Flußmündungen zurückzukehren. Dieser taktisch und strategisch gleich ungünstige Umstand beantwortet die an sich berechtigte Frage, weshalb die

<sup>1</sup> John Jellicoe, Viscount of Scapa, geb. 1859, in die englische Marine 1872 als Kadett eingetreten, nahm 1900 als Flaggkapitän unter Admiral Seymour an der Expedition nach Peking teil, war 1914 Zweiter Seelord in der Admiralität, wurde bei Kriegsbeginn als Vertrauensmann des Marineministers Churchill Chef der Grand Fleet, Ende 1916 Erster Seelord, seit 1919 Großadmiral (Admiral of the Fleet). Gest. 1935.

deutsche Hochseeflotte, die auf den Kampf brannte, nicht weit nach Norden vorstoßen konnte, um eine Entscheidung so bald wie möglich zu erzwingen. Taktisch konnten die Kampfflotten beider Gegner als ungefähr gleichwertig angesprochen werden; die Schlacht vor dem Skagerrak, die unter erheblich ungünstigeren Stärkeverhältnissen für die deutsche Flotte geschlagen wurde, hat dies unzweifelhaft bewiesen. In der englischen Admiralität war man hiervon, trotz der zahlenmäßigen Ueberlegenheit der eigenen Flotte, wohl überzeugt, wenigstens lassen die ergriffenen strategischen Maßnahmen darauf schließen; in Deutschland war man es leider nicht!

Für die erfolgreiche Durchführung eines großen Seekrieges bedarf es unbedingt der verständnisvollen Zusammenarbeit von Flotte, Heer, Politik und Wirtschaft. Von diesen vier Faktoren waren in England bereits von langer Hand alle Kriegsvorbereitungen gemeinsam getroffen, und es bestand dort von Anfang an eine Staatskriegsleitung in der Hand des leitenden Staatsmannes, die über der Obersten Heeres- und Seekriegsleitung stehend die letzten Entscheidungen traf. In keinem der übrigen kriegführenden Staaten war etwas Ähnliches vorgesehen, insbesondere nicht in Deutschland, wo nicht einmal zwischen Heer und Flotte ein gemeinsamer Kriegsplan aufgestellt worden war. Eine Einbeziehung der Wirtschaft in die Kriegsvorbereitungen, worauf von militärischer Seite hingearbeitet worden war, scheiterte an der Sorglosigkeit und wohl auch am einseitigen Ressortstandpunkt des Reichsarmtes des Innern. Ein auch die Seefront umfassender strategischer „Kriegsplan“ (vgl. Kap. I, 4b) war infolgedessen auf deutscher Seite überhaupt nicht vorhanden. Unter diesen Umständen war von einer Zusammenfassung des Ganzen unter einer Staatskriegsleitung in Deutschland nicht die Rede, nicht einmal eine oberste Seekriegsleitung, ähnlich der englischen Admiralität, wurde errichtet, es blieb vielmehr die schon im Frieden nicht sonderlich bewährte Teilung der Gewalten in einzelne höchste Kommandobehörden, die dem Obersten Kriegsherrn unmittelbar unterstellt waren, und in das Reichsmarineamt als oberste Verwaltungsbehörde bestehen. Damit fiel einer dieser obersten Kommandobehörden, dem Admiralstabe, die Leitung des Seekrieges zu, obwohl er weder

personell noch organisatorisch dazu voll befähigt war, und obwohl in der überragenden Persönlichkeit des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, des Großadmirals v. Tirpitz, der Mann vorhanden war, der die Flotte zum Kampf geschaffen hatte und der als „Chef der Seekriegsleitung“ sie auch rechtzeitig eingesetzt hätte. Wie kein anderer übersah er die Anforderungen des Seekrieges und insbesondere eines solchen gegen England. Während der Generalstab der Armee sich sogleich in eine „Oberste Heeresleitung“ verwandelte und tatsächlich unter der nur formal bestehenden letzten Entscheidung des Monarchen selbständig wurde, behielt sich der Kaiser die Verwendung seiner Lieblingswaffe, der Flotte, persönlich vor und benutzte den Admiralstab nur als das Sprachrohr seiner Befehle. Da der Oberste Kriegsherr bei seinen mannigfachen anderen Pflichten im Kriege unmöglich die Kriegsleitung der Flotte selbst übernehmen konnte, so erlangte der verfassungsgemäß unverantwortliche, längst dem Frontdienst entwachsene und zum Hofdienst übergetretene Marinekabinettschef, Admiral von Müller, einen weit über seine eigentlichen Amtspflichten hinausgehenden, bedenklichen Einfluß auf die Führung des Seekrieges, um so unheilvoller, als er sich ganz dem Standpunkte des Reichskanzlers anschloß, der den völlig unverständlichen Gedanken gehegt hat, die Flotte, statt sie einzusetzen, als politisches Druckmittel für den Friedensschluß aufzusparen. Noch niemals hat eine Waffe bei einem Friedensschlusse irgendwelchen Eindruck gemacht, die im Kriege nicht gezeigt hat, was sie wert war! Es ist nur erstaunlich, daß sich der Monarch auf diesen verhängnisvollen Denkfehler seines ersten politischen Beraters, dessen Unzulänglichkeit er wohl längst erkannt hatte, eingelassen hat, und daß sich hohe Seeoffiziere gefunden haben, ihn darin zu unterstützen<sup>1</sup>. „Hätte sich der Kaiser anders

<sup>1</sup> „Die Kabinettherrschaft ist schuld an dem Zusammenbruche Deutschlands gewesen“, urteilt noch weit schärfer Vizeadmiral a. D. Hopman, der bei Kriegsbeginn im Gr. Hauptquartier war, in seinem vorzüglichen und inhaltreichen Werke: „Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers“, Berlin 1924, 86. Ueber die politischen Mißgriffe und Schwankungen Bethmann-Hollwegs bei Kriegsbeginn vgl. insbesondere v. Tirpitz, „Erinnerungen“, 236 ff., sowie Band II der Dokumente (s. oben 412 Fußnote), der bes. im Vorwort eine vernichtende Kritik der wahrhaft erschütternden Unkenntnis des damaligen Reichskanzlers in bezug auf alle Anforderungen des Seekrieges enthält.



beraten lassen und wäre er seinem eigensten innersten Triebe gefolgt, so läge Deutschland heute wohl nicht in Trümmern“ (v. Tirpitz, „Erinnerungen“, 269).

Der Niederschlag der strategischen Lage und der Ueberlegungen und Absichten der leitenden Stellen über die Führung des Seekrieges pfllegt sich im Operationsbefehl auszudrücken, der dem oder den Führern der Seestreitkräfte mitgegeben wird. Für die englische Flotte trat aus wohlüberlegter Scheu vor der Kampfkraft der deutschen Flotte der seltene Fall ein, daß sie als die überlegene nicht sogleich angriffsweise vorgehen, sondern auf dem Hauptkriegsschauplatze die strategische Defensive ergreifen sollte. Der englische Operationsbefehl sah dementsprechend als Aufgabe der „Grand Fleet“ außer dem Schutze der Heerestransporte und der Deckung Englands gegen eine etwaige Invasion vor allem die Errichtung der Fernblockade, einer reinen „Handelsblockade“, d. h. die wirtschaftliche Schädigung des Feindes und damit die Anwendung der indirekten Waffen des Seekrieges vor, obwohl eine ausdrückliche Blockadeerklärung im juristischen Sinne nicht erfolgt ist, ebensowenig wie im deutsch-englischen Kriege von 1939. Kein Wort von der Erringung der Seeherrschaft durch die Schlacht! Diese herbeizuführen blieb vielmehr der deutschen Flotte überlassen, und es war Jellicoes Absicht, sie nur nahe den eignen Stützpunkten und unter den günstigsten taktischen Umständen anzunehmen (Jellicoe a. a. O., 15). England brauchte nicht erst um die Seeherrschaft zu kämpfen, denn es besaß die Kontrolle der Seewege auch ohne Schlacht, wenn es die beiden Ausgänge der Nordsee sperren konnte. Der englische Operationsbefehl war im allgemeinen auf strategisch richtigen Ueberlegungen aufgebaut — ob politisch richtig, ist eine andere Frage, die später noch zu erörtern sein wird —, sein größter Vorzug war jedenfalls, daß man auf deutscher Seite nicht an die defensiven Absichten der britischen Admiralität glauben wollte, obwohl aus den Manövern der englischen Flotte in den letzten Vorkriegsjahren die Absicht einer „Versiegelung“ der Nordsee durch die Fernblockade ganz unzweifelhaft hervorging. Daß England über die widerrechtliche Einbeziehung neutraler Staaten (Schweden, Holland, Dänemark) in ein solches Blockadesystem kühl hinwegschreiten würde, mußte aus der Geschichte der englischen Seekriege

doch bekannt sein! Trotzdem war der deutsche Operationsbefehl für den Nordseekrieg auf der irrtümlischen Annahme aufgebaut, daß die englische Flotte sogleich die enge Kriegsblockade der deutschen Küste zur Deckung der großen englischen Heerestransporte nach dem Festlande erklären würde. Diese Transporte sollen nach einer Aeußerung des englischen Kriegsministers Haldane vom 30. November 1918 schon einen Tag nach der Kriegserklärung in der Hauptsache durchgeführt worden sein, eine glänzende Leistung britischer Kriegsvorbereitungen. Die enge Blockade hätte aller Voraussicht nach die baldige Herbeiführung der Hochseeschlacht ermöglicht, nach der die ganze deutsche Flotte vom Führer bis zum jüngsten Matrosen herunter brennend verlangte. Der Operationsbefehl enthielt aber weiter eine höchst bedenkliche Bindung des Flottenchefs, indem die Herbeiführung der Schlacht an die vorherige Schwächung der feindlichen Flotte durch den Kleinkrieg (Minen, U-Boote, Torpedoboote usw.) geknüpft wurde. Nur wenn sich schon vorher eine günstige Gelegenheit zum Schlagen bot, so sollte sie ausgenutzt werden, was jedoch nicht eingetreten ist. Jeder Operationsbefehl, der eine Bindung enthält, bedeutet eine Schwächung der Entschlußkraft des Führers, sie wird zur Lähmung, wenn sich der ganze Befehl noch dazu auf falschen Voraussetzungen aufbaut, wie in diesem Falle. Er mußte aufgehoben werden, sobald sich dies herausstellte. Daß dies nicht geschah, daß die Bindung nach den ersten Mißerfolgen zur See im Gegenteil noch verschärft wurde, daß kein Führer auf deutscher Seite in diesen entscheidenden Kriegsmonaten sich fand, der den Wortlaut des Befehls in offensivem Sinne deutete und dehnte und kraft seines Genius die Flotte trotzdem einsetzte, ist die erste Quelle unseres Unheils gewesen. Der Grundfehler des deutschen Operationsbefehls lag darin, daß er schon in seinem Wesen defensiv war und dem Feinde das Gesetz des Handelns überließ, weil, wie das Admiralstabswerk („Nordseekrieg“ I, 31) aus den Motiven feststellt, „Deutschland infolge der politischen Gesamtlage jeder Angriffskrieg fernlag; er verbot daher den frühzeitigen Einsatz der Flotte“. Es ist schwer, diese durch nichts gerechtfertigte Zurückhaltung zu verstehen, und man fragt sich unwillkürlich, weshalb denn in der gleichen „politischen Gesamtlage“ der Operationsplan der deutschen Hauptarmee ein ausgesprochen offensiver war?

Die hohe Politik, zaghaft und kleinmütig, wie sie seit Jahren schon gewesen war, hat dadurch, noch ehe der erste Schuß fiel, auf die gesamte Führung des Seekrieges einen den Unternehmungsgeist hemmenden, tragischen Einfluß ausgeübt, ein Vorgang fast ohne Beispiel der Geschichte. „Unter allen politischen Sünden ist die Schwäche die verwerflichste, sie ist die Sünde gegen den heiligen Geist der Politik“, sagt Treitschke einmal ingrimmig. Von der Kriegspolitik gilt dies doppelt und dreifach<sup>1</sup>.

Es ergab sich nunmehr der seltene Fall, daß beide Gegner schon zu Beginn des Krieges in der strategischen Defensive verharren. Diese kann sich im Seekriege — umgekehrt wie im Landkriege — nur die militärisch stärkere Partei gestatten, falls sie die Seewege beherrscht, die schwächere aber niemals, wenn sie durch Sperrung derselben zugrunde gerichtet wird. Die schwächere, die deutsche Partei, mußte daher unbedingt, wie die Verhältnisse nun einmal lagen, die Oeffnung der Seeverkehrsstraßen, sei es im Kanal oder im Norden, erzwingen, wenn nötig auch durch die Schlacht unter weniger günstigen Bedingungen. „Es gibt Fälle, wo das höchste Wagnis die höchste Weisheit ist“ (Clausewitz, „Vom Kriege“). Hier lag einer dieser Fälle vor. Nur der volle Einsatz des hervorragenden Kampfinstrumentes der deutschen Flotte konnte

---

<sup>1</sup> Vizeadmiral Assmann, der bewährte Leiter der kriegswissenschaftlichen Abteilung im Oberkommando der Marine, führt in einer von hoher Warte geschriebenen ausführlichen Studie „Gedanken über die Probleme der deutschen Seekriegführung im Weltkrieg“ (Militärwissenschaftliche Rundschau 1939, Heft 2—4) aus, daß für die Oberste Deutsche Kriegsleitung für die Zurückhaltung der Flotte auch die Ueberlegung maßgebend war, auf jeden Fall die sehr wichtige Sicherung der „Nordfront“ (also der Gewässer um Dänemark und der Ostsee) durch die intakte Hochseeflotte nicht durch eine Schlacht mit immerhin zweifelhaftem Ausgange aufs Spiel zu setzen. Außerdem war die Lage an der Landfront ganz ungewiß seit dem Ausgange der Marneschlacht im September 1914. Auch dieser Umstand hat einen starken Einfluß auf die Entschlüsse der Obersten Kriegsleitung in bezug auf die Führung des Seekrieges geübt, denn bei schlechter Lage an den Landfronten schien das Risiko des Einsatzes der Flotte zu groß. Im Großen Hauptquartier mußten die Belange und Absichten der beiden Wehrmachtteile möglichst auf einen Nenner gebracht werden, was vor dem Kriege nicht geschehen war und auch während des Krieges nicht immer gelang, wie z. B. beim Kampfe um die Kanalstellung im Herbst 1914. (Vgl. bes. Seite 318 ff. der oben erwähnten Studie.) Aber eine „gespannte“ Lage an den Landfronten hätte u. U. einen rücksichtslosen Einsatz erst recht gefordert, wie es ja auch Ende des Krieges im Oktober 1918 bei höchst gespannter Lage an der Westfront geplant war, freilich infolge des Umsturzes nicht mehr zur Ausführung kam.



die Freiheit der Seewege und damit die Lebensluft für das deutsche Volk erkämpfen. Alle Neutralen hätten damals in diesem Kampfe für die Freiheit der Meere im Kriege, der gewiß nicht schwerer gewesen wäre als der vor dem Skagerrak, wohl aber aussichtsreicher, auf deutscher Seite gestanden. England war das Herz der gesamten Kriegführung der Alliierten. In dieses Herz hineinzustoßen, komme was kommen mag, war daher richtige Strategie, die Strategie Ruyters und Nelsons. Die Kampfkraft, die Kriegsbereitschaft, die helle Kriegsbegeisterung der Besatzungen aller Grade waren vorhanden. Der Operationsbefehl hat mit dazu beigetragen, den Kampf hinauszuschieben. Ein strategischer Fehler, der zu Anfang des Krieges gemacht wird, ist nach Moltkes treffendem Ausspruch in dessen ganzem Verlaufe kaum wieder gutzumachen. So ist es auch gekommen. Mit diesem Operationsbefehl für den Seekrieg glich Deutschland einem wehrhaften Manne, der, von Banditen überfallen, sich selbst den einen Arm am Rücken fesselt, um sich nur noch mit dem anderen zu verteidigen!

## 2. Der Krieg in der Nordsee

Wenn ich nun dazu übergehe, die Unternehmungen des Seekrieges im einzelnen auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen desselben zu schildern, so bin ich mir wohl bewußt, hier ein Gebiet zu betreten, das noch vielfach umstritten wird. Noch sind über manche Vorgänge, insbesondere auch über solche rein militärischer Art, die Meinungen nicht geklärt. Zudem fehlen vielfach einwandfreie Berichte der Gegenseite, vor allem von seiten der Franzosen, Italiener und Russen; auch kann es nicht meine Aufgabe sein, die zahlreichen kleinen und strategisch nebensächlichen Unternehmungen des Seekrieges, selbst wenn sie, wie es fast ausnahmslos der Fall ist, eine lange Reihe von Heldentaten des Schwächeren gegen einen weit überlegenen Gegner bedeuten, im einzelnen zu schildern. Wie bei den anderen großen Seekriegen kann ich auch hier nur die strategisch oder taktisch wichtigen Ereignisse berücksichtigen und muß diejenigen Leser, die sich mit Recht für die oft herzerhebenden Einheiten dieses gewaltigen Ringens interessieren, auf die großen

Spezialwerke des Marinearchivs und auf die zahlreichen meist schon während des Krieges erschienenen, oft höchst lebendigen Schilderungen einzelner Kriegsfahrten verweisen<sup>1</sup>.

Es wurde bereits im letzten Abschnitte erwähnt, daß der Kriegsaufmarsch der englischen Flotte bei Kriegsausbruch beendet war, während die deutsche Hochseeflotte noch die letzten Vorbereitungen zur bestimmt erwarteten Schlacht vor den deutschen Flußmündungen treffen mußte und die deutschen Reservegeschwader noch weit von der Gefechtsbereitschaft entfernt waren. Der große Vorteil, den sich England spielend dadurch gesichert hatte, springt in die Augen.

Die erste offensive Unternehmung des Seekrieges glückte einem deutschen Hilfsminenschiffe, dem geschickt geführten Seebäderdampfer „Königin Luise“ (Korvettenkapitän Biermann), der schon am 5. August in die Themsemündung vorstieß, dort Minen legte, von weit überlegenen englischen Streitkräften aber zusammengeschoßen und zum Sinken gebracht wurde. Auf die Minen lief am nächsten Tage ein englischer Kreuzer und versank sofort. Die vorzüglichen deutschen Kontaktminen (vgl. Kapitel I, 3) hatten damit ihre erste Kriegsprobe mit Erfolg abgelegt<sup>2</sup>. Da kein feindliches Kriegsschiff sich vor Helgoland zeigte, so sollten die deutschen U-Boote nunmehr angesetzt werden, um den Feind zu schädigen und dadurch den im Operationsbefehl angeordneten „Kräfteausgleich“ herbeiführen. Die U-Bootswaffe war die einzige, in der die deutsche Flottenrüstung der englischen zweifellos überlegen war<sup>3</sup>. Es wurden daher schon am 6. August zehn U-Boote zum Absuchen der Nordsee bis nach den Orkneys vorgeschickt, jedoch ohne taktischen Erfolg, der auch mehreren weiteren Unternehmungen, die

<sup>1</sup> Wer ein getreues und lebhaftes Bild des Seekrieges in erzählendem Gewande vorzieht, sei auf W. Schreiners Skizzen verwiesen: „Harte Pflicht“, „Kühner Kurs“, „Letztes Lied“ u. a.; verlegt bei Phil. Reclam jr., Leipzig.

<sup>2</sup> Es sei an dieser Stelle gleich bemerkt, daß die Engländer zu Anfang des Krieges bis weit in das zweite Kriegsjahr hinein nur über höchst mangelhafte, schlecht verankerte Minen verfügten, die meist zu spät oder gar nicht zur Entzündung gelangten.

<sup>3</sup> Deutschland verfügte bei Kriegsbeginn über 26 kriegsbrauchbare U-Boote, von denen 20 durch Brennstoffvorrat und Größe für Fernunternehmungen geeignet waren, England nur über 13 Boote dieser Art. Das durchschnittliche Ueberwassergewicht dieser Boote schwankte zwischen 750 und 800 t (Tauchgewicht etwa 100 t mehr), die Ueberwassergeschwindigkeit mit Oelmotoren betrug etwa 16 Seemeilen pro Stunde, die Tauchgeschwindigkeit mit elektrischen Motoren 10 (1 Seemeile 1852 m).

diesen ersten folgten, versagt blieb. Doch hatten sie eine bedeutsame strategische Nachwirkung, indem der britische Flottenchef Jellicoe sich in dem damals noch völlig ungeschützten Scapa Flow für so gefährdet hielt, daß er schon am 10. August die Große Flotte nach Westschottland herüberführte. Er gab damit die Nordsee frei. Die Kenntnis dieser Tatsache wäre von unschätzbarem Werte für die deutsche Flottenleitung gewesen, denn die durch die englische Reserveflotte nur schlecht geschützten Heerestransporte im Kanal hätten dem Zugriff der deutschen Hochseeflotte offengestanden. Ein ungeheurer Erfolg lag damit in erreichbarer Nähe. Er konnte nicht ausgenutzt werden, weil der deutsche Nachrichtendienst unter wesentlich ungünstigeren Bedingungen arbeitete als der englische. Die Engländer wurden durch eine großzügig geleitete Spionage über Holland, Dänemark und namentlich über Rußland stets über die Bewegungen der deutschen Flotte, sogar der einzelnen Schiffe unterrichtet. Die langgestreckte englische Ostküste ermöglichte außerdem durch gleichzeitige funkentelegraphische Peilungen<sup>1</sup> von verschiedenen Landstationen aus den Schiffsort deutscher Seestreitkräfte, auch der U-Boote, und durch mehrere Peilungen sogar ihren Kurs ziemlich genau zu ermitteln. Die trichterförmige Gestalt der deutschen Küsten in bezug auf die Anmarschrichtungen des Feindes von Norden her erschwerte die Anwendung des gleichen Verfahrens auf deutscher Seite außerordentlich. Ebenso war es den Engländern schon vom Herbst des ersten Kriegsjahres an möglich, jedes in Geheimsprache abgegebene funkentelegraphische Signal zu entziffern, weil die deutschen Chiffreschlüssel beim Untergang des Kleinen Kreuzers „Magdeburg“ Ende August in den finnischen Schären von den Russen erbeutet worden und in englische Hände gelangt waren.

Auch als Jellicoe mit der Großen Flotte in der zweiten Hälfte des August in die Nordsee zurückkehrte, blieb das ständige Leit-

<sup>1</sup> „Peilungen“ sind Feststellungen magnetischer Richtungen durch Kompaß und durch Auge oder Ohr von einem Orte in See nach einem Orte an Land und umgekehrt. Durch zwei sich kreuzende Peilungen kann der Ort eines Schiffes, durch die Verbindungslinie zweier solcher „Kreuzpeilungen“ sein Kurs auf der Seekarte festgelegt werden. Funkentelegraphische Peilungen sind jedoch nicht-magnetische Peilungen. Sie werden durch Abhören und Kombination von feindlichen Funksprüchen gewonnen.



motiv seines Verhaltens: „eigne Verluste vermeiden“. Dabei ist es für die englische Seekriegsleitung bis Kriegsschluß geblieben, und dies allein erklärt ihre Strategie während des ganzen Seekrieges. Die Große Flotte, insbesondere die Schlachtkreuzer stießen mehrfach mit entsprechender Vorsicht bis in die mittlere Nordsee, etwa bis zum 56. Grad Nordbreite, vor. „Sweeping the North Sea“ nannte es Jellicoe. Wenn sich der deutsche Flottenchef, Admiral v. Ingenohl, durch den Operationsbefehl nicht gebunden gefühlt hätte, so wäre es im Laufe des ersten Kriegsjahres bis Ende 1914 wohl zur engeren Fühlung und damit zur Schlacht gekommen, sogar unter verhältnismäßig günstigen Umständen, wie man nachträglich aus den englischen Quellen ersieht. Wenn es trotzdem nicht geschah, so lag dies, abgesehen von der Ueberschätzung der U-Bootsgefahr, die auf beiden Seiten herrschte, ganz gewiß nicht an einem Mangel an Kampfesmut auf seiten des deutschen Führers, sondern es war dies ausschließlich in dem tragischen Zwiespalt zwischen seiner besseren Einsicht und dem starren Befehle begründet, der diesem zum Siege verhalf.

So kam es vorerst nur zu Teilunternehmungen. Die Deutsche Bucht war durch eine dreifache Vorpostenlinie vom Lister Tief bei Sylt bis Terschelling, aus Torpedobooten, U-Booten und Kleinen Kreuzern bestehend, gesichert worden. Gegen diese Sicherungslinie machten die Engländer am frühen Morgen des 28. August 1914 einen überraschenden und geschickt geleiteten Vorstoß, dessen strategischer Zweck die Ablenkung eines deutschen Druckes auf die Kanalhäfen war (Admiralstabswerk, Nordsee II, 387). Vom rechten Flügel her rollten englische Kleine Kreuzer und Torpedobootsflottillen die ganze Linie auf, wobei V. 187, das Führerboot des Flottillenchefs Wallis, tapfer kämpfend unterging. Auf den Kanonendonner eilten deutsche Kreuzer aus den Flußmündungen herbei, denen es bald gelang, die Angreifer nach Westen abzudrängen. Diese waren fast eingekreist und wären vernichtet worden, wenn nicht plötzlich, von den bedrängten englischen Kreuzern funkentelegraphisch herbeigerufen, aus dem Dunst und Nebel, der an diesem Tage auf See herrschte, das als Rückhalt dienende englische Schlachtkreuzergeschwader unter Admiral Beatty<sup>1</sup>, aus vier mächtigen Groß-

kampfschiffen bestehend, auf dem Kampfplatze etwa 30 Seemeilen nördlich Borkum erschienen wäre. Mit wenigen Salven ihrer 34-Zentimeter-Geschütze wurden die Kleinen Kreuzer „Köln“ (Flaggschiff von Konteradmiral Maass) und „Ariadne“, die solcher Uebermacht wehrlos gegenüberstanden, in den Grund geschossen. Schon vorher sah sich der Kleine Kreuzer „Mainz“, der von der Ems auslaufend die englischen Torpedoboote im Westen abfangen wollte, plötzlich mehreren aus dem Nebel auftauchenden Kreuzern und einer Torpedobootsflottille gegenüber, deren Uebermacht das Schiff unterlag. Gleich bei dieser ersten Gelegenheit sei die Tatsache hervorgehoben, daß während des ganzen Krieges kein einziges deutsches Kriegsschiff, ob groß oder klein, die Flagge zum Zeichen der Uebergabe gestrichen hat<sup>1</sup>, mochte die Lage auch noch so verzweifelt sein. Ohne Ausnahme sind die deutschen Schiffe mit wehender Flagge, noch mit dem letzten brauchbaren Geschütze feuernd, untergegangen, ein unvergängliches Zeugnis ablegend von dem Heldengeiste, der bis zum bitteren Ende in ihren tapferen Besatzungen vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen herunter gelebt hat. Alle Kämpfe und Zusammenstöße zur See, mögen sie auf, unter oder über dem Wasser stattgefunden haben, künden für alle Zeiten das Hohelied von dem Kampfesmute und der Mannentreue des deutschen Seemannes in Not und Tod. Mit diesen Leuten hätte man den Teufel aus der Hölle holen können! Es erhöht nur den Wert ihrer Taten, daß sie einem tapferen Feinde gegenüber geleistet wurden, der noch dazu über eine Jahrhunderte alte, sorgsam gepflegte Tradition verfügte.

Der englische Vorstoß am 28. August 1914 war nicht nur eine gelungene Ueberraschung, sondern ein militärischer Erfolg, der dadurch möglich geworden ist, daß die deutschen Kampfschiffe nicht

<sup>1</sup> David Beatty, geboren 1871, als Kadett 1884 in die englische Marine eingetreten, als Konteradmiral seit 1913 Führer der Schlachtkreuzer, August 1914 Vizeadmiral, Ende 1916 Chef der Grand Fleet, 1919 Admiral of the Fleet. Ein tatkräftiger Führer, der sich im Kriege bewährt hat, aber vielleicht überschätzt worden ist (vgl. einen gegen seine Taktik gerichteten, sehr kritisch gehaltenen Aufsatz in Brasseys Naval Annual von 1924). Starb 1936.

<sup>2</sup> Nur der kleine Kreuzer „Emden“ hat, als Wrack auf einem Riff gestrandet, die weiße Flagge gehißt, um nutzlose weitere Menschenverluste zu vermeiden. Dies kann aber nicht als Uebergabe eines Schiffes in Feindeshand betrachtet werden (s. auch S. 470).

zur Stelle waren. Diese lagen wegen der U-Bootsgefahr innerhalb der Barre der Außenjade. Es war ein unglücklicher Zufall, daß sie erst mittags bei Hochwasser diese Barre passieren konnten. So kamen sie zur Unterstützung der draußen kämpfenden Kreuzer zu spät. Zu diesem unglücklichen Zusammentreffen hat der Umstand beigetragen, daß an der Küste helles, klares Wetter herrschte, während es auf See stark neblig war, was der Flottenleitung nicht bekannt war und was die taktische Lage der leichten deutschen Streitkräfte in See außerordentlich erschwerte. Ausschließlich durch diesen Zufall wurde diese vorzügliche Gelegenheit verpaßt, einen der im Operationsbefehl so nachdrücklich empfohlenen Teilerfolge zu erzielen.

Nach dem gelungenen Einbruche der englischen Kreuzer in die deutsche Vorpostenstellung außerhalb Helgolands wurden nun von deutscher Seite die Kriegsmittel des Kleinkrieges stärker eingesetzt, wenn sich auch wohl niemand innerhalb der Hochseeflotte darüber im unklaren war, daß ein „Kleinkrieg“ auch nur kleine Kriegserfolge erzielen kann. In erster Linie wurde für eine bessere Minenverseuchung der mutmaßlichen feindlichen Anfahrtstraßen in die Deutsche Bucht gesorgt, auch Minen an der englischen Ostküste ungesehen gelegt; vor allem aber wurden die U-Boote angesetzt. Diesen vorzüglich geführten Booten gelangen hierbei mehrere hervorragende Taten. U 21 (Kapitänleutnant *Hersing*) versenkte am 5. September den englischen kleinen Kreuzer „Pathfinder“, vor dem Firth of Forth, U 9 (Kapitänleutnant *Weddigen*) am 22. September an der holländischen Küste kurz hintereinander gleich drei Panzerkreuzer („Cressy“, „Hogue“ und „Aboukir“), eine Tat, die dem tapferen Kommandanten den begeisterten Dank des ganzen deutschen Volkes einbrachte; am 14. Oktober versenkte er an der schottischen Küste den Kreuzer „Hawke“, mußte aber im nächsten Frühjahr seine verwegene Kühnheit mit dem Leben bezahlen. Ein englisches Linienschiff überrannte am 18. März 1915 sein Boot, als er sich gerade zum Angriff auf die glücklich entdeckte Grand Fleet anschickte. In der Silvesternacht 1914 versenkte U 24 (Kapitänleutnant *Schneider*) das Linienschiff „Formidable“, ein älteres Schiff aus den neunziger Jahren, vor Plymouth, also weit im Westen.



Freilich war nicht allen Vorstößen der deutschen U-Boote so guter Erfolg beschieden; die außerordentlich schwierigen Verhältnisse, unter denen sie arbeiten mußten, dazu Wind, Wetter und schlechte Sichtigkeit brachten manchen Angriff zum Scheitern; trotzdem hatte die Tätigkeit der deutschen U-Boote so weit im Norden und ihr gleichzeitiges Auftreten im Kanal eine außerordentliche Wirkung auf die Maßnahmen der englischen Admiralität. Sie sah sich nämlich veranlaßt, die Große Flotte zeitweise aus der Nordsee ganz heraus und nach Nord-Irland zu verlegen und die englischen Heerestransporte von der französischen Kanalküste weg nach St. Nazaire an der Loire-Mündung zu leiten. Ein halbes Dutzend deutscher U-Boote hatte den Feind aus Nordsee und Kanal vertrieben! Zur gleichen Zeit, im Oktober 1914, hatte der mit Minen beladene Hilfskreuzer „Berlin“ die englische Blockadelinie durchbrochen und an der irischen Nordküste ungesehen Minen gelegt, auf die das englische Großkampfschiff „Audacious“ auflief und unterging. Gegenüber diesen Erfolgen, die freilich noch keinen Kräfteausgleich im Sinne des Operationsbefehls gebracht hatten, stand auf der anderen Seite der schmerzliche Verlust einer deutschen Torpedobootsflottille, die an der holländischen Küste überlegenen englischen Streitkräften am 17. Oktober 1914 zum Opfer fiel.

Inzwischen hatte sich die Lage an der deutschen Westfront ungünstig verändert. Nach dem Rückzuge an der Marne begann der „Wetlauf nach der Kanalküste“, die belgische Armee mußte in Antwerpen belagert werden, aus dem Siegeszuge tief in Feindesland war ein mühsames Ringen um die Flanke geworden, mit einer starken feindlichen Festung im Rücken. Hier konnte sich die Marine helfend betätigen. Auf unmittelbare Veranlassung des Großadmirals v. Tirpitz wurde schon Ende August 1914 unter Befehl des Admirals v. Schröder<sup>1</sup> aus den für die Küstenverteidigung nicht

<sup>1</sup> Ludwig v. Schröder, geboren 1854, 1871 in die Marine eingetreten, führte in den neunziger Jahren als Kommodore während der Expedition gegen Venezuela eine Kreuzerdivision, 1905 Flaggoffizier, später Chef eines Geschwaders von Linienschiffen. Während des Krieges kommandierender Admiral des Marinekorps; wurde im Herbst 1918 zur Unterdrückung der Unruhen zum Gouverneur von Kiel bestimmt, trat die Stelle aber nicht an, weil seine kraftvolle Art dem Kabinett Max von Baden und Scheidemann nicht zusagte. Betätigte sich nach dem Kriege mit Erfolg in vaterländischem Sinne. Starb 1935.



Reinhard Scheer (1863—1928)

Der Chef der deutschen Hochseeflotte in der Schlacht vor dem Skagerrak  
am 31. Mai 1916, der größten Seeschlacht der Geschichte





Die Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916

Das Flaggschiff Admiral Scheers „Friedrich der Große“ und die Schiffe des deutschen III. Geschwaders im Kampfe mit dem englischen Linienflottenkommando

Nach einem Gemälde von Claus Berg



gebrauchten Reservisten und Seewehrleuten der Marine ein „Marinekorps“ gebildet, das ruhmvollen Anteil an der Eroberung Antwerpens hatte und später die wichtige flandrische Küste und die Front bei Nieuport, dem Eckpfeiler der ganzen Westfront, jahrelang in erbitterten Kämpfen unerschütterlich verteidigt hat. Wenn diese Kämpfe auch nicht unmittelbar zu den Unternehmungen des Seekrieges gehören, so standen sie doch mittelbar in enger Verbindung mit ihnen, denn die flandrische Küste sollte sich bald als ein vortrefflicher U-Boot-Stützpunkt erweisen. Als die schweren Kämpfe bei Ypern im Oktober 1914 ihren Höhepunkt erreichten und es sich für die deutschen Truppen darum handelte, möglichst kräftig an der Küste entlang vorzustoßen, Nieuport zu überrennen und Boulogne zu nehmen, hat das Eingreifen der englischen Kanalflotte in die Kämpfe an der Küste dies in wirksamer Weise verhindert. Es taucht die Frage auf: wo war die deutsche Hochseeflotte? Weshalb hat sie nicht in dieser höchst kritischen Lage der Armee den bedrohten äußersten rechten Flügel derselben entlastet und jedenfalls die englischen Seestreitkräfte — alles ältere Schiffe — vom Eingreifen abgehalten? Aber die Oberste Heeresleitung hat es gar nicht verlangt. Die Eroberung und Besetzung der französischen Kanalküste wäre für die deutsche Seekriegführung das vornehmste und wichtigste strategische Ziel gewesen, nicht nur für den U-Bootskrieg, den damals noch niemand voraussehen konnte, sondern als Tor zum Atlantik und als Befreiung aus der drückenden Enge des „nassen Dreiecks“ in der südlichen Nordsee. Ganz gewiß hätte sich England mit allen Kräften dagegen gewehrt, die Grand Fleet hätte uns dann aus ihren Schlupfwinkeln im Norden herauskommen und sich zur Schlacht vor der Themsemündung stellen müssen, wie Admiral Assmann in seiner obenerwähnten Studie (s. Fußnote Seite 425) klar nachweist. Welchen ungeheuren strategischen Wert die Kanalküste auch in einer ganz anders gestalteten militärischen und seestrategischen Lage besitzt, hat einleuchtend der deutsch-englische Krieg im Sommer 1940 bewiesen.

Admiral v. Ingenohl hatte bald nach dem Mißerfolge des 28. August klar erkannt, daß der Operationsbefehl der strategischen Lage nicht mehr entsprach, und um größere Bewegungsfreiheit für die Hochseeflotte zur Herbeiführung einer Entscheidung gebeten.

Man berechnete im Admiralstabe damals die Gewinnaussichten einer Schlacht rein mathematisch nach Schiffszahl und Kaliber und ließ die gegenüber der englischen weit wirkungsvollere Geschößkonstruktion und die größere Standfestigkeit und Sinksicherheit der deutschen Großkampfschiffe ganz außer Betracht, obwohl der ebenfalls im Großen Hauptquartier anwesende Staatssekretär des Reichsmarineamts, Großadmiral v. Tirpitz, aus seiner besseren Kenntnis heraus, dies immer wieder betonte. Die Antwort des Kaisers, in Uebereinstimmung mit dem Gedankengange des Reichskanzlers durch Admiralstabschef v. Pohl aufgestellt und vom Kabinettschef, Admiral v. Müller, gebilligt, enthielt den ausdrücklichen Befehl, daß der Kaiser sich das Einsetzen der Flotte selbst vorbehalten müsse und daß diese sich deshalb zurückzuhalten und jede Aktion zu vermeiden habe, die zu größeren Verlusten führen könne (Admiralstabswerk, Nordsee II, 96 ff.). Die Folge dieser verhängnisvollen Entscheidung war eine bedenkliche Zurückhaltung der Flotte und Abschnürung des Seekrieges. Aber wann, wo und wie ist jemals Krieg geführt worden, ohne daß Verluste in Kauf zu nehmen waren!?

Das einzige, was dem Flottenchef gestattet wurde und was er auch sofort ausnützte, waren gelegentliche Vorstöße der Kreuzer, die bis an die englische Küste ausgedehnt wurden. Der erste derselben brachte die Beschießung von Great Yarmouth nördlich der Themsemündung am 3. November 1914 durch die Schlachtkreuzer unter Konteradmiral Hipper<sup>1</sup>. Die deutsche Flotte, zum Geschwaderkampfe erzogen, löste auch diese Aufgabe des Küstenkrieges, deren Durchführung in flachen durch Minen verseuchten Gewässern mit großen Gefahren verbunden war und hohes seemännisches Geschick erforderte. Zum ersten Male, seit Ruyter 1667 die Themse heraufgesegelt war (S. 204), fielen wieder feindliche Geschosse auf den geheiligten Boden Englands! Wenngleich die strategische Lage dadurch nicht geändert wurde, so machte diese Tatsache dennoch

---

<sup>1</sup> Franz Ritter v. Hipper, geboren 1863, 1881 in die kaiserliche Marine eingetreten, hatte hervorragenden Anteil an der Entwicklung der Torpedoboottaktik; seit 1912 Flaggoffizier und Führer der ersten Aufklärungsgruppe (Schlachtkreuzer); August 1918 Flottenchef bis Kriegsende. Hat sich als tatkräftiger und entschlossener Führer im Seekriege voll bewährt. Starb 1932.

einen großen Eindruck. Es wurde daher Mitte Dezember 1914 eine zweite derartige Unternehmung angesetzt, diesmal gegen Hartlepool, Whitby und Scarborough an der englischen Ostküste. Wiederum entledigte sich Admiral Hipper mit seinen Schlachtkreuzern, Kreuzern und Torpedobooten geschickt der schwierigen Aufgabe, obgleich sehr ungünstiges Wetter ihn zur Rücksendung aller als Sicherung dienenden leichten Schiffe gezwungen hatte. Trotzdem führte er die höchst wirksame Beschießung am Morgen des 16. Dezember durch und trat gegen zehn Uhr den Rückmarsch an. Die Engländer waren diesmal gut unterrichtet. Sie verteilten daher schwere Streitkräfte rechtzeitig in der mittleren und südlichen Nordsee, so daß die deutschen Schiffe beim Rückmarsch voraussichtlich auf überlegene Streitkräfte stoßen mußten. Die Grand Fleet hielt Jellicoe jedoch in Scapa Flow zurück; weshalb, ist nicht ersichtlich. Der deutsche Flottenchef hatte nach den Lehren des 28. August beschlossen, mit der ganzen Hochseeflotte als Rückhalt in See zu gehen und seinem Kreuzeradmiral für sieben Uhr morgens einen Treffpunkt auf der Doggerbank angewiesen, trat jedoch, ehe er dort ankam, den Rückmarsch an. Tatsächlich standen gegen acht Uhr morgens elf englische Großkampfschiffe (gegenüber seinen dreizehn) nur knappe fünf und zwanzig Seemeilen von ihm. Nie wieder während des ganzen Krieges hat sich eine so günstige Gelegenheit wiederholt, dem Seekrieg durch einen großen Erfolg eine günstige Wendung zu geben! Aber wie der Zufall die beiden englischen Geschwader an diesem Morgen geschützt hat, so stand er auch dem Führer der deutschen Schlachtkreuzer bei. Dieser befand sich durch den vorzeitigen Rückmarsch der deutschen Hochseeflotte, auf den er nach den gegebenen Anordnungen nicht hatte rechnen können, nunmehr in außerordentlich gefährdeter Lage. Aus den Funkenmeldungen seiner vorausgesandten Kleinen Kreuzer wußte er, daß vor der Durchfahrt durch die englischen Minensperren, die er selbstverständlich benutzen mußte, überlegene englische Großkampfschiffe standen, um ihm den Weg nach der Deutschen Bucht zu verlegen. Sie standen noch etwa fünfzehn Seemeilen von ihm ab, als er kurz nach Mittag sich durch eine scharfe Wendung nach Norden ihnen entzog, wobei er freilich nicht wissen konnte, ob er nicht gerade dort die Grand Fleet finden würde. Aber der Hakenschlag gelang,



und unbehelligt konnte er den heimischen Stützpunkt am 17. morgens erreichen. Der Eindruck in England war stark, und strenge „Bestrafung“ wurde der deutschen Flotte in Aussicht gestellt!

Da man jedoch die Flotte hierfür nicht einsetzen wollte, was freilich das gefährlichste gewesen wäre, so griff man zunächst zu einem Fliegerangriffe, der vor allem die deutschen Luftschiffhallen in Nordholz bei Cuxhaven treffen sollte. Schon bald nach Kriegsbeginn hatte sich dem Kampfe auf und unter Wasser der Kampf in der Luft anzuschließen begonnen, wenn auch anfangs auf beiden Seiten die Streitmittel für diese Kampfesart noch sehr unzureichend waren. In Luftschiffen waren die Deutschen ihren Feinden jedoch weit überlegen. Als Aufklärer hatten diese schon vorzügliche Dienste geleistet, ebenso die wenigen damals vorhandenen Seeflieger. Freilich ist die Gefechtsfähigkeit aller Luftfahrzeuge sehr an das Wetter gebunden, bei Sturm, Nebel, niedrigem Wolkenstand, ja schon bei diesiger Luft können sie trotz geschicktester Handhabung nur wenig nützen — und flugfeindliches Wetter ist im Nordseewinter beinahe an der Tagesordnung. Trotzdem war den Engländern die energische Aufklärungstätigkeit der damals vorhandenen und für Fernunternehmungen geeigneten drei deutschen Luftschiffe sehr unbequem gewesen. Sie wählten den 25. Dezember 1914 zu einem Fliegerangriff auf die deutsche Nordseeküste, brachten im Morgengrauen und unter Kreuzer- und U-Bootsdeckung einige Flugzeugmuttertschiffe in die Deutsche Bucht und ließen die Elbmündung durch sieben Flieger angreifen — ohne jeden Erfolg, weil der Angriff nicht überraschend kam und daher deutsche Seeflieger und Luftschiffe ihnen sofort entgegentraten. Es war der erste Ehrenstag der deutschen Seeflugwaffe. Leider wurden nur einige deutsche U-Boote in Bewegung gesetzt, die den abziehenden Feind aber nicht erreichten. Dieser Fliegerangriff löste im Großen Hauptquartier die Entscheidung über eine von der Front längst gewünschte angriffsweise Betätigung der deutschen Marineluftschiffe aus, deren ausgezeichnete militärische Leistungsfähigkeit durch den Aufklärungsdienst, so wichtig er auch war, keineswegs erschöpft wurde. Im Januar 1915 wurde endlich die kaiserliche Genehmigung für einen Luftangriff auf England erteilt, obwohl der Reichskanzler sich dagegen gesträubt hatte. Am 19. Januar warfen zum ersten

Male die deutschen Marineluftschiffe L 3 und L 4 Bomben auf die Befestigungen an der englischen Ostküste. Sie waren die Vorläufer vieler kühner Angriffe auf Mittelengland und London im Laufe des Krieges.

Wenige Tage darauf kam es zum ersten Zusammenstoße von schweren Seestreitkräften in der Nordsee. Gerade um Mitte Januar hatten sich, ohne daß man es auf deutscher Seite gewußt hätte, die Stärkeverhältnisse sehr zuungunsten der Grand Fleet verschoben. Durch Havarien, große Kesselreparaturen, Grundberührungen und gegenseitige Rammungen waren so viele Großkampfschiffe ausgefallen, daß Jellicoe nur über deren zwanzig gegenüber den deutschen siebzehn verfügte. Nie wieder war das Stärkeverhältnis so günstig für die deutsche Flotte. Jellicoe, der bis dahin häufig Vorstöße und Uebungsfahrten bis in die mittlere Nordsee unternommen, mußte aus diesem Grunde seine Linienschiffsflotte hinter den Sperren von Scapa Flow zurückhalten. Fast gleichzeitig wurde zufällig auch auf deutscher Seite das kampfkraftigste neueste (dritte) Geschwader zu Schießübungen nach der Ostsee entsendet. Trotzdem wurde vom Flottenchef ein Vorstoß der Schlachtkreuzer zum Absuchen der Doggerbank, also zu einem ausgesprochenen strategischen Nebenzwecke, in der Annahme befohlen, daß der Vorstoß ohne feindliche Gegenwirkung bleiben würde. Er nahm daher auch von einer Unterstützung durch die Hochseeflotte Abstand, die vielmehr hinter den Barren der Flußmündungen liegen blieb. Nur drei Schlachtkreuzer — der vierte war am Tage vorher in die Werft gegangen — und ein neuerer Panzerkreuzer („Blücher“) nahmen an der Unternehmung teil, außerdem einige kleine Kreuzer und Torpedobootsflottillen. Admiral Beatty war mit fünf Schlachtkreuzern, von denen drei schneller, größer und stärker waren als die deutschen, genau zur gleichen Zeit auf der Doggerbank wie Admiral Hipper, der am 24. Januar 1915 um acht Uhr morgens dort eintraf. Mit Beatty war das dritte Schlachtgeschwader aus dem Kriegshafen von Rosyth ausgelaufen, das um diese Zeit etwa 60 Seemeilen hinter ihm stand, während der Rest der Großen Flotte ebenfalls der Doggerbank zusteuerte. Schon am 23. Januar nachmittags hatte Jellicoe aus London die Nachricht erhalten, daß am Abend dieses Tages vier deut-

sche Schiffe nach der Doggerbank auslaufen würden. Der englische Nachrichtendienst hatte gut gearbeitet. Daher konnte er alle notwendigen Maßnahmen treffen. Es wehte am Morgen dieses Tages ein steifer Nordostwind bei sehr sichtiger Luft.

Als Admiral Hipper von seinen vorauslaufenden Kleinen Kreuzern Meldung erhielt, daß sie mit feindlichen leichten Schiffen im Gefecht seien, schloß er richtig, daß nach guter englischer Gepflogenheit hinter diesen leichten Streitkräften Großkampfschiffe stehen würden. Er schwenkte daher auf Südostkurs, der ihn nach der Deutschen Bucht zurückführen mußte, wo er nötigenfalls Unterstützung durch das deutsche Gros erhoffen konnte, und meldete gleichzeitig den Sachverhalt funkentelegraphisch dem Flottenchef. Admiral Beatty erfaßte die Lage richtig. Er versuchte mit seinen schnelleren Schlachtschiffen die deutsche Gruppe von ihrer Rückzugslinie abzuschneiden, hielt sich dazu auf ihrer südlichen Seite und folgte ihr mit höchster Fahrt, die zeitweise bis zu 28 Seemeilen gesteigert wurde. Dadurch erreichte er bei dem herrschenden nordöstlichen Winde außerdem den Vorteil der artilleristisch günstigeren Stellung in Lee der deutschen Linie (siehe Plan 14). Schon auf äußerste Sichtweite in der bisher unerhörten Entfernung von beinahe 20 Kilometer begannen die Engländer zu feuern, freilich ohne zu treffen. Auf 16—18 Kilometer Entfernung wurde kurz nach zehn Uhr das Artilleriefeuer allgemein. In dieser Entfernung hielten sich die Engländer dauernd, offenbar aus Besorgnis vor der deutschen Mittelartillerie, der ihre Schiffe nichts Gleichwertiges entgegenzusetzen hatten. Da sie über die höhere Geschwindigkeit verfügten, konnten sie die Gefechtsentfernung bestimmen. Die deutsche Schlachtkreuzergruppe fuhr, 23 Seemeilen laufend, in der Reihenfolge „Seydlitz“ (Flaggschiff), „Moltke“, „Derfflinger“, „Blücher“. Schon einer der ersten englischen Treffer auf „Seydlitz“ verursachte einen schweren Ausfall. Eine 34-Zentimeter-Granate durchschlug den Panzer des achteren (hinteren) Turmes, setzte die Geschossmunition in Brand und beide achteren Türme unter schweren Menschenverlusten außer Gefecht. Der Entschlossenheit einiger beherzter Leute gelang es, die Munitionskammern unter Wasser zu setzen, sonst wäre das Schiff wohl in die Luft geflogen. Die englischen Schiffe,



an der Spitze das Flaggschiff „Lion“, litten mindestens ebenso schwer. Beatty wollte nunmehr die Entscheidung herbeiführen und seinen Gegner nach Norden zu den englischen Linienschiffen in die Arme drücken. Er beschloß daher, an die deutsche Linie heranzuschließen und aufzulaufen, wobei seine langsameren Schlußschiffe allerdings stark zurückblieben. In dieser Gefechtslage erhielt kurz vor zwölf Uhr „Lion“ den entscheidenden Treffer, der ihm den Gürtelpanzer nach innen trieb und einen schweren Wassereinbruch verursachte. Mit nur einer gebrauchsfähigen Maschine blieb das englische Flaggschiff schnell zurück. Fast gleichzeitig glaubte Beatty U-Boote zu sehen (die aber nicht anwesend waren) und schwenkte um neunzig Grad nach Backbord (links) auf nordöstlichen Kurs, gerade während Admiral Hipper auf die englische Linie zuwendete, um seine Torpedoboote anzusetzen und dem zurückgebliebenen, schon schwer mitgenommenen „Blücher“ Hilfe zu bringen. Aber die zufällig gleichzeitige Wendung der englischen Linie nach Nordosten machte beides unmöglich. Auf einen Kampf mit englischen Linienschiffen, die in nächster Nähe vermutet werden mußten, konnte es der deutsche Führer mit seinem schwerbeschädigten Flaggschiffe nicht ankommen lassen. Er beschloß daher, den alten Kurs nach der Deutschen Bucht wieder aufzunehmen. Dies brachte freilich gleichzeitig das Aufgeben des hartkämpfenden „Blücher“ mit sich, der wegen Maschinenhavarie nicht mehr folgen konnte. Hätte Admiral Hipper die tatsächlichen Verhältnisse beim Feinde übersehen können — was ihm bei der großen Entfernung und den über dem Kampfplatze lagernden Rauchschwaden nicht möglich war —, so würde er zweifellos die Gunst der Lage ausgenutzt, die Schlacht durchgekämpft und vielleicht noch den „Blücher“ gerettet haben, denn mit dem Ausfall des „Lion“ schleiften die Zügel der Leitung auf englischer Seite am Boden. Statt sich sofort auf ein anderes Schiff überzuschiffen, blieb Beatty noch eine volle Stunde auf dem im sinkenden Zustande befindlichen Flaggschiff und befahl nur dem zweiten Admiral, „näher an den Feind herangehen“. Dieser verstand unter „Feind“ merkwürdigerweise nur den „Blücher“, der allein hinter der deutschen Linie zurückgeblieben war; und nun umkreisten vier mächtige Schlachtkreuzer fast eine Stunde lang das unglückliche, beinahe bewegungslose Schiff und schossen es aus näch-

ster Nähe zusammen, bis es, verzweifelt kämpfend, kurz nach ein Uhr kenterte. Das tadellose Verhalten des tapferen Kommandanten, Kapitän zur See Erdmann, und der ganzen Besatzung ist auch von englischer Seite offen anerkannt worden. Corbett („Naval Operations“ II, 98) schreibt: „Als ein Beispiel von Disziplin, Mut und kriegerischem Geiste ist seine (des Schiffes) Haltung selten übertroufen worden.“

Das Gefecht war vor der Entscheidung, die unmittelbar bevorstand, durch die Engländer selbst abgebrochen worden. Es muß zunächst festgestellt werden, daß sehr ungleiche Kräfte im Kampfe gestanden haben. An Größe waren die englischen Schiffe um 45 v. H., an Geschossgewicht der Breitseiten genau doppelt überlegen. Ein besonders unglücklicher Treffer hatte zwei Türme des „Seydlitz“ außer Gefecht gesetzt, aber das Schiff war gefechtsfähig geblieben; „Moltke“ war überhaupt nicht getroffen, „Derfflinger“ nur einmal, zusammen vier Treffer. Dagegen waren „Lion“ achtzehnmal und „Tiger“ mindestens zweimal getroffen worden, trotzdem die englische Linie während des ganzen Gefechts in der günstigeren Lee-stellung sich befand. Das Gefecht brachte außerdem den Beweis für die weit überlegene Kraft der deutschen 28- und 30-Zentimeter-Panzersprenggranaten gegenüber den viel schwereren 34-Zentimeter-Geschossen der Engländer. Leider hat man von der vorzüglichen Wirkung der deutschen Geschosse infolge der ausgezeichneten englischen Geheimhaltung in Deutschland erst viel zu spät erfahren. „Lion“ war tatsächlich so furchtbar zugerichtet, daß er nur mit knapper Not und geschleppt den Hafen erreichen konnte! Infolge des falschen taktischen Verhaltens der Engländer am Schlusse des Gefechtes konnten auch diese sich nur eines mäßigen Erfolges rühmen. Sie haben dies auch selbst eingesehen. Deshalb hat der damalige Erste Seelord der britischen Admiralität, Lord John Fisher, auch nicht gewagt, Beattys Bericht zu veröffentlichen, sondern hat ihn bis zur Unkenntlichkeit gefälscht, wie F. Young (a. a. O., 262) nachgewiesen hat. Beatty hat geäußert, wenn er so gehandelt hätte, wie Fisher von ihm berichtet, verdiente er erschossen zu werden!

Die unmittelbare Folge des Gefechtes am 24. Januar war der Wechsel in der deutschen Flottenleitung, die dem bisherigen Chef des Admiralstabes v. Pohl übertragen wurde. Es fehlte

ihm das Vertrauen in die technische Leistungsfähigkeit des Materials. In seinem Stabe ist das böse Wort von zehn Prozent Gewinnaussichten gefallen (s. Admiralstabswerk, Nordsee, Bd. IV, 241 f.)! Allerdings hatte er sich größere Bewegungsfreiheit für die Flotte erwirkt und hat mit ihr — und zwar richtigerweise immer mit gesammelter Kraft — verschiedene Vorstöße in die Nordsee gemacht, doch nie weiter als hundert Seemeilen von Helgoland. Da umgekehrt die Engländer aus den Ergebnissen des 24. Januar die lebhafteste Ueberzeugung von der vortrefflichen Schießausbildung der deutschen Artillerieoffiziere und von der Ueberlegenheit des deutschen Materials geschöpft hatten, so hielten sie sich ebenfalls zurück. Es lohnt daher nicht, auf die Ereignisse des Jahres 1915 in der Nordsee näher einzugehen. Die lange Wartezeit zehrte an den Nerven der tapferen Schiffsbesatzungen, die darauf brannten, es ihren Kameraden auf den Schlachtkreuzern gleichzutun und sich im Kampfe mit dem Feinde zu messen. Je weniger Aussicht hierzu bestand, um so mehr wurde Gewicht auf die Tätigkeit der übrigen Waffen des Seekrieges gelegt, auf U-Boote, Luftstreitkräfte und Minen<sup>1</sup>. Die Zahl der Luftschiffe war inzwischen so vermehrt worden, daß Aufklärungsfahrten über die ganze mittlere Nordsee mit Angriffen auf englische Küstenplätze und auf London Hand in Hand gingen. Gleichzeitig wurden auch U-Boote planmäßig in zahlreichen Unternehmungen, freilich nur mit mäßigem Erfolge, gegen die englischen Streitkräfte in der Nordsee und im Kanal angesetzt. Die Besetzung der flan-

<sup>1</sup> Auf die Einzelheiten des Luft- und Minenkrieges kann hier aus Mangel an Raum nicht näher eingegangen werden, so lehrreich sie auch in bezug auf taktische Verwendung und militärische Auswirkung gewesen sind. Wie groß letztere beim Minenkrieg 1914/18 war, geht daraus hervor, daß allein etwa 400 englische Kriegsschiffe und Minenfahrzeuge durch Minentreffer gesunken sind und daß im ganzen über 1,1 Mill. Bruttoregistertonnen im Handelskriege durch Minen verloren gingen, also beinahe ebensoviel wie durch den Kreuzerkrieg mit Ueberwasserschiffen, und daß von 78 während des ganzen Krieges bei allen Kriegführenden in Totalverlust geratenen Linienschiffen und Kreuzern nicht weniger als 26 Minentreffern zum Opfer gefallen sind — eine Erfahrung, die der deutsch-englische Krieg von 1939 bestätigt hat. S. auch Ruge, „Die Verwendung der Mine im Seekriege 1914/18“, Marine-Rundschau 1927, VII. Die Tätigkeit der Flugzeuge im Weltkriege war noch sehr erschwert durch die damals recht geringe Reichweite und die verhältnismäßig geringe Geschwindigkeit. Trotzdem haben sie wertvolle Dienste als Aufklärer getan. Alle Meldungen aus der Luft bergen aber eine Gefahr in sich: sie sind leicht verhängnisvollen Irrtümern über Art, Zahl und Kurse von feindlichen Verbänden ausgesetzt, die aus großer Höhe gesichtet werden.



drischen Küste hatte die strategische Operationsbasis für die deutsche Seekriegführung erheblich erweitert. Brügge wurde als Werft und U-Bootsstützpunkt, Zeebrügge als Ausfalltor, die ganze Küste als starke Artilleriestellung ausgebaut; von dort aus wurde besonders der U-Bootskrieg im Kanal geführt. Die Gegenwirkungen auf englischer Seite bestanden in starker Sicherung ihrer Hauptstädte gegen Luftangriffe, was dem Landkriege sehr zahlreiches Personal entzog, in Sperrung des Kanals gegen U-Boote durch Minen und Drahtnetze und in einer starken Minenverseuchung der Nordsee, die als „barred zone“, d. h. als ein für den friedlichen Seehandel gesperrtes Seegebiet erklärt wurde; alles Kriegsmittel der strategischen Defensive mit der Grand Fleet als Rückhalt gegen den deutschen Kleinkrieg.

Als im Januar 1916 Admiral v. Pohl schwer erkrankte, wurde Admiral Scheer<sup>1</sup>, der bisherige Chef des dritten Geschwaders, zum Flottenchef ernannt und damit der Mann gefunden, der, getragen vom Vertrauen der ganzen Front und unterstützt von ausgezeichneten Mitarbeitern, wie dem Chef des Stabes, Kapitän zur See v. Trotha, und dem Chef der Operationsabteilung, Kapitän zur See v. Levetzow, endlich die Tat höher stellte als die Vorsicht. Sofort kam ein frischerer Zug in die Seekriegführung in der Nordsee. Die schon seinem Vorgänger erteilte größere Freiheit der strategischen Maßnahmen benutzte Scheer zu Vorsößen und Luftangriffen gegen die englische Ostküste, sobald das Wetter es irgend gestattete. Helgoland, bisher ein Außenposten der Vorpostenlinie, wurde durch Verlegung dieser Linien weit nach See zu ein rückwärtiger Stützpunkt, die Deutsche Bucht dadurch zum Exerzierplatz der Hochseeflotte, für dessen Freihaltung von Minen und U-Booten starke Verbände von Minensuchern, Sperrbrechern<sup>2</sup> und Torpedobooten Tag

<sup>1</sup> Reinhardt Scheer, geboren 30. September 1863, 1879 in die Marine eingetreten, schon als jüngerer Offizier in bevorzugten Stellen verwendet, wurde unter Großadmiral v. Tirpitz einer seiner hervorragendsten Mitarbeiter im Reichsmarineamt, seit Oktober 1910 Flaggoffizier, befehligte 1914 das zweite, dann das dritte Geschwader, seit Januar 1916 Flottenchef; von August 1918 bis Kriegsende Chef der Seekriegsleitung. Starb 1928.

<sup>2</sup> Sperrbrecher sind auf möglichst großen Tiefgang gebrachte, gegen Sinkgefahr geschützte Hilfskriegsschiffe, die den Linienschiffen vorauflaufen, um eventuell noch nicht beseitigte Minen im Wasser abzufangen und zur Detonation zu bringen.

und Nacht unermüdlich zu sorgen hatten. Das große Ziel des neuen Flottenchefs aber war die Herbeiführung der Schlacht. Die Nordsee mußte, strategisch gesprochen, wieder zu einem umstrittenen Meere werden, nachdem bisher die Engländer sie fast ungestört bis etwa zum 56. Grad Nordbreite beherrscht hatten. So wurde ein Vorstoß nach Sunderland geplant, zu dessen gesicherter Durchführung indessen unbedingt Luftaufklärung erforderlich war. Wegen ungünstigen Flugwetters, das in der Nordsee die Regel bildet, mußte er aufgegeben werden. Da aber neun deutsche U-Boote bis zum 1. Juni 1916 zur Unterstützung dieser Unternehmung gegen die englische Küste bereits ausgesandt waren, um auslaufende englische Schiffe vor ihren Liegeplätzen sogleich angreifen zu können, so beschloß Admiral Scheer, wenigstens nach Norden an die norwegische Küste vorzustoßen, um vielleicht auf diese Art die Schlacht herbeizuführen.

Am 31. Mai 1916 frühmorgens verließ die gesamte Hochseeflotte (nur ein Großkampfschiff fehlte wegen Kesselreparatur) ihre Liegeplätze in der Deutschen Bucht. Schon am Abend zuvor war die englische Flotte aus ihren Stützpunkten mit ähnlichem Ziele ausgelaufen, vor dem Skagerrak mußten sich beide Gegner treffen, deren Stärke am Tage der Schlacht aus der Tabelle 1 hervorgeht. Die Zahl der Großkampfschiffe auf englischer Seite war durch Neubauten auf achtunddreißig gestiegen, die sämtlich an der Schlacht teilnahmen, während auf deutscher Seite nur fünf Schiffe dieser Klasse neu hinzugetreten waren. Es ist wahrscheinlich, daß ein englischer Vorstoß mit Rücksicht auf die ungünstige militärische Lage Rußlands bis in die dänischen Gewässer hinein geplant war<sup>1</sup>. So kam es vor dem Skagerrak, etwa dreihundert Seemeilen von Scapa Flow und zweihundertundzwanzig von Wilhelmshaven, also beinahe in der Mitte zwischen den beiden Hauptstützpunkten der gegnerischen Flotten, am Abend des 31. Mai 1916 zu einer reinen Begegnungsschlacht, der keiner der beiden Gegner ausgewichen ist, zur größ-

---

<sup>1</sup> Vgl. darüber v. Schoultz a. a. O., 132 f.

ten Seeschlacht der Weltgeschichte<sup>1</sup>, in der sich, in Gewicht ausgedrückt, zwei Millionen Tons gegenüberstanden. Die Ueberlegenheit der englischen über die deutschen Kräfte (vgl. Tabelle 1) war dabei mehr als 2:1, die ausschlaggebende Ueberlegenheit an Geschossgewicht nach der Berechnung des Chefkonstruktors der englische Flotte E. d'Eyncourt sogar 3:1. Die Schlacht zerfällt in drei deutlich getrennte Abschnitte: das Kreuzergefecht, die Hauptschlacht und die Kämpfe während der Nacht.

Am Nachmittage des 31. Mai herrschten vor dem Skagerrak leichte Nordwestwinde bei ruhiger See und guter Sichtigkeit. Nach-

<sup>1</sup> Die Engländer nennen die Schlacht wegen der Nähe der jütischen Küste „Battle of Jutland“. Ueber Verlauf und Kritik der Skagerrak-Schlacht ist schon eine ganze Literatur erschienen. Wichtigste Quellen sind der V. Band des Admiralstabswerkes über den Nordseekrieg, bearbeitet von Vizeadmiral Dr. h. c. Groos (Berlin 1925), sowie die betreffenden Abschnitte in den Werken von Admiral Scheer, „Die deutsche Hochseeflotte im Weltkriege“, und Admiral Jellicoe, „The Grand Fleet“, ferner Corbett, „Naval Operations“ Bd. III und die ausgezeichnete Monographie der Schlacht des amerikanischen Commander Frost, „The battle of Jutland“ (übersetzt von Konteradm. Seebohm, Berlin, 1936). Die umfangreiche Arbeit von Frost zeichnet sich durch höchst unparteiische Haltung und eine außerordentlich genaue Schilderung aller, auch der scheinbar unwichtigsten Gefechts-handlungen aus. Harte Kritik am Verhalten des englischen Flottenchefs am Abend der Schlacht findet sich in dem Buch des Amerikaners Gill, „What happened at Jutland“, New York 1921, ähnlich in dem Buche des englischen Seeoffiziers Cresswell a. a. O., und besonders scharf bei Grenfell a. a. O. Ueber Einzelheiten des Schlachtverlaufes, Signale, Funksprüche usw. auf englischer Seite geben die 1921 veröffentlichten „Jutland Papers“ der britischen Admiralität Auskunft. Einen scharfen, beinahe persönlichen Angriff gegen Admiral Beattys Verhalten in der Kreuzerschlacht am Nachmittage des 31. Mai 1916 enthält das Werk des englischen Admirals Bacon mit dem bezeichnenden Titel „The Jutland Scandal“ (1925). Auch aus dem Schlachtbericht des russischen Verbindungsoffiziers bei der Grand Fleet, Kapitän z. S. v. Schoultz a. a. O. wird man Belehrung über einige kritische Momente im Verlaufe der Schlacht finden, obwohl seinem Urteile nicht immer zuzustimmen ist. Einen kritischen Ueberblick über den deutschen und den englischen Standpunkt in der Beurteilung der Schlacht hat Vizeadmiral Dr. h. c. Groos in der Marine-Rundschau 1936, V, geliefert unter dem Titel: „Zum 20. Jahrestag der Schlacht vor dem Skagerrak“. Eine gute Uebersicht über Wert und Unwert der Literatur über die Schlacht gibt Oberleutnant z. See Krüger „Kritischer Vergleich der bisherigen Skagerrak-Literatur“ (Marine-Rundschau 1927, X u. XI), sowie die sehr lehrreiche Schrift von Admiral Gladisch, „Skagerrak, die Schlacht am 31. Mai 1916“, erschienen als Sonderdruck aus der Zeitschrift „Wissen und Wehr“ 1936, Verlag Mittler u. Sohn, Berlin. Von Teilnehmern der Schlacht sind zahlreiche Berichte erschienen. Besonders sei hingewiesen auf das vorzügliche, lebendig geschriebene Buch „Skagerrak“ von Fregattenkapitän v. Hase, Artillerieoffizier des Schlachtkreuzers „Derfflinger“ (Leipzig, II. Aufl. Verl. v. Hase & Koehler), sowie Korvettenkapitän Scheibe, „Die Schlacht vor dem Skagerrak“ (Berlin 1916). Vgl. auch die Gefechts-skizze Plan 15.



mittags 3 Uhr 30 Minuten<sup>1</sup> trafen sich auf ungefähr 57. Grad 30 Minuten Nordbreite und 6 Grad Ostlänge die weit vor den Hauptflotten vorgeschobenen leichten Streitkräfte. Dicht hinter ihnen standen die Schlachtkreuzer, 40 bzw. 50 Seemeilen zurück die Hauptflotten. Luftstreitkräfte und U-Boote haben auf beiden Seiten am Kampfe nicht teilgenommen. 4 Uhr 20 Minuten nachmittags erblickt der Führer der fünf deutschen Schlachtkreuzer, Vizeadmiral Hipper, die Spitze des mit hoher Fahrt nordöstlich steuernden englischen Schlachtkreuzergeschwaders unter Vizeadmiral Beatty, aus sechs Schiffen bestehend, die sogleich auf ihn zudrehen. Nichts konnte dem deutschen Kreuzeradmiral willkommener sein als dieser südliche Kurs des Gegners. Er schwenkt sofort auf den gleichen Kurs, legt seine Schiffe in eine steile Staffel und geht auf Gefechtsentfernung im laufenden Gefecht heran. Um 4 Uhr 48 Minuten fällt auf 17 Kilometer Entfernung, von deutscher Seite abgegeben, der erste Schuß, schon 5 Uhr 03 Minuten fliegt unter dem vorzüglich geleiteten Feuer des „von der Tann“ die „Indefatigable“ in die Luft. In diesem Augenblicke kommen westlich und hinter der englischen Linie plötzlich vier mächtige Großkampfschiffe, das fünfte englische Schlachtgeschwader, in Sicht, das schnellste und neueste der britischen Flotte, Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse, mit je acht 38-Zentimeter-Riesenrohren bestückt, die nunmehr auf der Grenze der Sichtweite (etwa 19 Kilometer) ihr Feuer auf die wenigen deutschen Schlachtkreuzer richten. Ein zur Entlastung der deutschen Linie angesetzter Torpedobootsangriff löst sich mit einem fast gleichzeitigen englischen in der Mitte beider Linien zu einem wilden Kampfgemenge auf. Unterdessen geht der Kampf der Schlachtkreuzer weiter und gegen 5 Uhr 26 Minuten fliegt unter dem Feuer von „Derfflinger“ und „Seydlitz“ die „Queen Mary“ in einer ungeheueren Rauch- und Sprengwolke in die Luft. Da erscheint gegen 5 Uhr 30 Minuten abends mit nördlichem Kurse die deutsche Hauptmacht auf dem Kampfplatze, das neueste (dritte) Geschwader voran, dann das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große“, dahinter das erste und zweite Geschwader. Beatty erkennt die gefährdete Lage, in der er

<sup>1</sup> Die Zeitangaben des deutschen Schlachtberichtes sind nach deutscher Kriegssommerzeit, die englischen nach Greenwich-Zeit gegeben, die gegen erstere zwei volle Stunden früher anzeigt. Nachstehend sind die Zeiten auf mitteleuropäische Zeit umgerechnet.

sich befindet, und schwenkt, gefolgt von den vier Linienschiffen, die hinter ihm bleiben, 5 Uhr 46 Minuten, auf nördlichen Kurs, seine überlegene Geschwindigkeit benutzend, um sich der deutschen Hauptmacht zu entziehen und gleichzeitig Verbindung mit der eigenen zu gewinnen. Um Beatty an der Klinge zu bleiben, schwenkt auch Admiral Hipper mit seinen Schlachtkreuzern auf parallelen Kurs. So entspinnt sich ein Verfolgungsgefecht bei höchster Fahrt, indessen ohne besondere Wirkung, weil die Sichtigkeit der Luft immer geringer wird. Fast eine Stunde lang wurden nur wenige Schüsse gewechselt. Inzwischen war das englische 5. Geschwader, das neueste und stärkste, 4 Schiffe der Queen-Elizabeth-Klasse, infolge gestörter Signalverbindung der Schwenkung Beattys auf nördlichen Kurs nicht sofort gefolgt, sondern lief nach Süden weiter. Dadurch geriet es in das Feuer der Schlußschiffe Hipper's und der Spitzenschiffe des deutschen Gros und wurde arg mitgenommen. Der Geschwaderchef, Admiral Evan Thomas, versuchte nun schleunigst wieder Anschluß an die britischen Schlachtkreuzer zu gewinnen. Bei der Schwenkung nach Norden wurde zwischen 6 Uhr 20 Minuten und 6 Uhr 35 Minuten das Schlußschiff „Malaya“ so hart getroffen, daß es in seiner Gefechtskraft stark herabgesetzt wurde. Admiral Evan Thomas erreichte daher den Anschluß an Beattys Schlachtkreuzer nicht mehr und schloß sich gegen 7 Uhr abends als Schlußdivision an das britische Gros an. Beatty war es inzwischen noch nicht gelungen, sich vor die Spitze des deutschen Schlachtkreuzergeschwaders zu schieben, als die östlich vor diesem herlaufenden deutschen Kleinen Kreuzer englische Großkampfschiffe im Osten sichteten und dem deutschen Kreuzeradmiral das Signal machten: „Feindliches Gros in Ost.“ Dieser wurde dadurch bewogen, durch eine Kehrtwendung Anschluß an die ihm folgende eigene Hauptmacht zu gewinnen und sich an ihre Spitze zu setzen. Damit hatte das Schlachtkreuzergefecht ein Ende.

Die von den Aufklärungskreuzern gemeldeten Großkampfschiffe gehörten indessen nicht zum englischen Gros, sondern zu einer Division von drei Schlachtkreuzern unter Admiral Hood, die Jellicoe auf die erste Nachricht vom beginnenden Gefechte vorausgesandt hatte. Infolge eines bis heute noch nicht aufgeklärten argen Fehlers von zwölf Seemeilen in der geographischen Orts-

bestimmung zwischen den Schlachtkreuzern Beattys und der Grand Fleet stand Hood zu weit östlich; er hielt nun auf den Kanonendonner zu und erschien daher östlich von der deutschen Spitze. Fast gleichzeitig gerieten Jellicoes vorausfahrende Panzerkreuzer unversehens in den Bereich der schweren deutschen Geschütze und wurden furchtbar mitgenommen; einer derselben („Defence“, Admiral Arbuthnot) fliegt nach wenigen Minuten in die Luft, zwei andere müssen als Krüppel das Schlachtfeld verlassen. Kurz darauf wird aber auch der Kleine Kreuzer „Wiesbaden“ durch einen schweren Treffer havariert. Um dieses bewegungslose unglückliche Schiff entspinnen sich gegen sieben Uhr abends heiße Kämpfe. Englische Großkampfschiffe, Kreuzer und Torpedoboote greifen es immer wieder an, deutsche leichte Streitkräfte suchen es zu retten. Während dieser Kämpfe tauchen vor den auf östlichem Kurse wieder an der Spitze der deutschen Gefechtslinie stehenden Schlachtkreuzern die Schiffe Hoods auf gute Gefechtsentfernungen aus dem Dunst und Rauch, der das ganze Schlachtfeld bedeckt, auf. Schon nach zwei Minuten, um 7 Uhr 33 Minuten, geht das Flaggschiff Hoods, die „Invincible“, von „Lützow“ und „Derfflinger“ tödlich getroffen, in einer ungeheueren Sprengwolke unter. Ein weiteres Zeugnis für die vortreffliche Schießkunst der deutschen Artillerieoffiziere.

Wie war in diesem Augenblicke bei Beginn des zweiten Gefechtsabschnittes die Gefechtslage? Wo war Beatty? Wo war Jellicoe? Beatty hatte sich an die Spitze gesetzt und führte nunmehr auf südöstlichem Kurse die noch vorhandenen sechs englischen Schlachtkreuzer in der taktisch richtigen Absicht, die deutsche Flotte von ihren Stützpunkten in der Deutschen Bucht abzuschneiden. Die englische Hauptmacht war abends 6 Uhr 55 Minuten auf dem Gefechtsfeld in einer taktisch höchst ungünstigen Kolonnenformation erschienen. Der englische Flottenchef war zwar seit fünf Uhr funktelegraphisch über die Gefechtslage unterrichtet, sein Kreuzeradmiral hat ihm aber erst 7 Uhr 14 Minuten abends die Stellung der deutschen Hauptmacht gemeldet. So hatte er es unterlassen, seine Geschwader rechtzeitig die Gefechtsordnung einnehmen zu lassen. Südöstlich steuernd sah er plötzlich Beattys Schlachtkreuzer



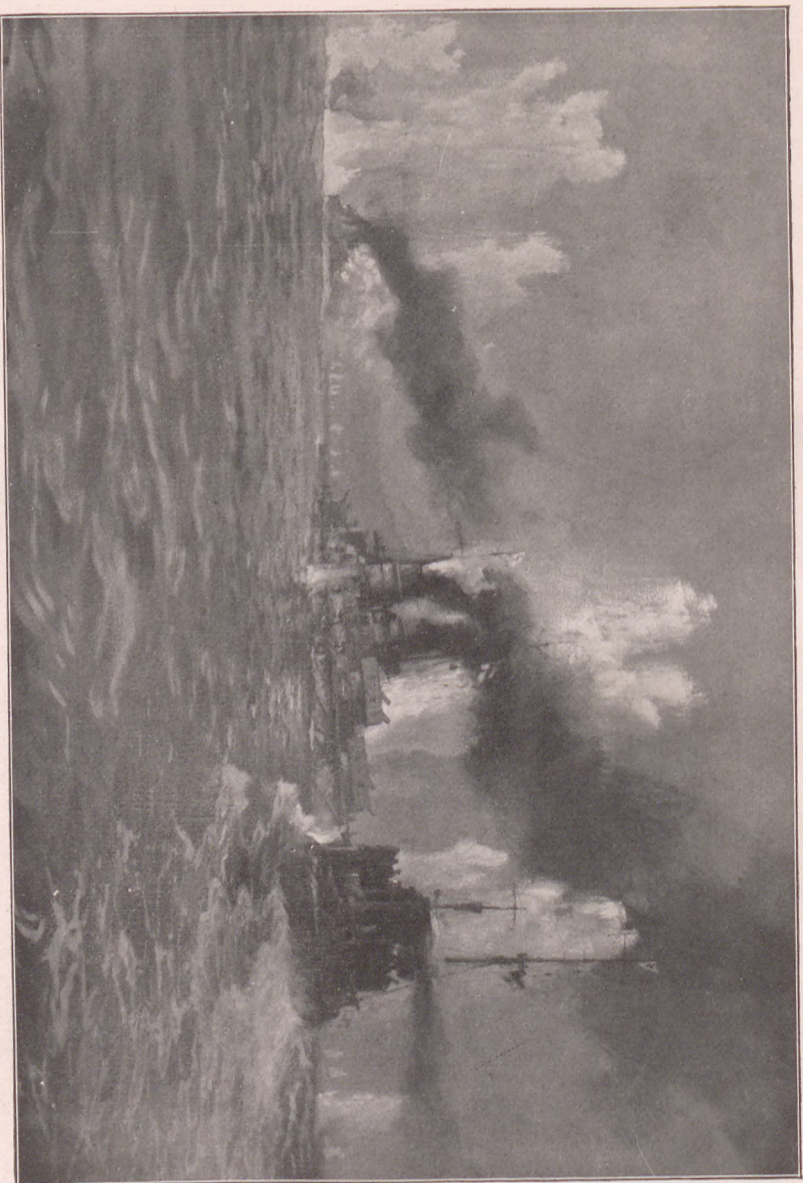
mit nordöstlichem Kurse vor sich und dahinter die Großkampfschiffe der „Elizabeth“-Klasse im Kampfe mit einem südlich stehenden, aber für ihn unsichtbaren Gegner. Auch Admiral Scheer ahnte noch nichts von seiner Ankunft. So konnte Jellicoe zunächst seine 24 Großkampfschiffe ungestört, wenn auch unter starker Stauchung seiner Linie, auf nordöstlichem Kurse ordnen und, Beattys Schlachtkreuzern folgend, die deutsche Spitze umfassen, wobei das fünfte englische Schlachtgeschwader den Schluß bildete. Von diesem wurde kurz nach sieben Uhr die „Warspite“ durch ein Schiff des dritten deutschen Geschwaders havariert und zum Verlassen der Gefechtslinie gezwungen.

In diesem entscheidenden Augenblicke der Schlacht, als das den Anschluß an Jellicoes riesenlange, noch keineswegs geordnete Gefechtslinie suchende fünfte britische Geschwader unter Admiral Evan Thomas mit den vier stärksten und schnellsten Großkampfschiffen der Queen-Elizabeth-Klasse im Wirkungsbereich des an der Spitze marschierenden dritten deutschen Geschwaders lag, wurde im deutschen Flottenstabe erwogen, mit dem hinter dem Flottenflaggschiff fahrenden ersten und zweiten Geschwader nicht nach Nordosten hinter dem dritten Geschwader her, sondern nach Norden vorzustoßen und das englische fünfte Geschwader und damit die ganze feindliche Linie im Rücken zu umfassen — ein sehr aussichtsreicher Plan, der das „crossing the T“ diesmal von deutscher Seite hätte verwirklichen können und die englische Hauptmacht in eine höchst bedrohliche Lage gebracht hätte. Die Ausführung dieses Manövers und besonders der Anschluß des bereits ziemlich weit nach Nordosten vorgestoßenen dritten Geschwaders und der Schlachtkreuzer *Hippers* wäre allerdings schwierig gewesen, aber es ist kein Grund zu bezweifeln, daß auch dieses gewagte Manöver der hohen Fahrkunst der deutschen Kommandanten gelungen wäre, wie Admiral Groos (a. a. O., *Marine-Rundschau* 1936, 274) mit Recht hervorhebt. Leider kam der geniale Gedanke nicht zur Ausführung.

Mit der Entwicklung der Grand Fleet zur Gefechtslinie (siehe Plan 15) ist der Höhepunkt der Schlacht erreicht. Aus dem Dunstschleier, der alle Sicht versperrend auf dem Wasser lag, spien von 7 Uhr 15 Minuten ab über dreihundert schwere Geschütze ihren



Franz Ritter v. Hipper (1863—1932)  
Der siegreiche Führer des deutschen Schlachtkreuzergeschwaders  
in der Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916



Der Schlußkampf in der Schlacht vor dem Skagerrak, 31. Mai 1916 abends

Der Führer der deutschen Schlachtkreuzer, Admiral v. Hipper, verläßt sein schwer havariertes Flaggschiff „Lützow“ auf einem Torpedoboot um seine Flagge auf einem anderen Schiffe zu heben (nach einem Gemälde von Hans Bohrt)



Eisenhagel konzentrisch auf die neun oder zehn Schiffe der deutschen Spitze, die sich schwach gegen den Abendhimmel abhoben, die aber selbst vom Feinde nichts weiter sehen konnten als das rote Mündungsfeuer der schießenden Rohre. Die Sichtigkeitsverhältnisse waren für die westlich stehenden deutschen Schiffe ausgesprochen ungünstig. Um die schon zum Abbiegen nach Süden gezwungenen Schlachtkreuzer Hippers zu entlasten und die gebogene Linie zu strecken, läßt der deutsche Flottenchef 7 Uhr 33 Minuten die ganze Flotte zugleich kehrtmachen, ein höchst gewagtes Manöver mitten im schwersten feindlichen Feuer. Die Wendung gelang: auf südwestlichem Kurse entgleitet die deutsche Flotte der Umfassung, während gleichzeitig ein Torpedobootsangriff aller in der Nähe befindlichen Boote das Feuer des Feindes ablenkt und seine Aufmerksamkeit völlig in Anspruch nimmt. Mindestens die am Schlusse der langen englischen Gefechtslinie stehenden beiden Geschwader hätten sogleich folgen müssen, denn sie standen der deutschen Linie näher als die Spitze, von der viele Schiffe den Gegner kaum länger als auf Augenblicke gesehen haben. Aber die Engländer waren wie im achtzehnten Jahrhundert in der Linie „erstarrt“, und unter den englischen Geschwaderchefs war kein Drake oder Nelson, der auf eigne Verantwortung, wie jener bei Gravelines, dieser bei St. Vincent, zu handeln gewagt hätte. So konnte Admiral Scheer seine Kehrtwendung unter dem von den Torpedobooten beim Ablauf künstlich erzeugten Rauch und Nebel<sup>1</sup> ungestört ausführen.

Mit der Kehrtwendung der deutschen Flotte war die Gefechtsführung abgebrochen. Der deutsche Flottenchef hätte den Rückmarsch antreten können, niemand hätte ihn daran zu hindern vermocht. Aber das Gesetz des Handelns für die Nacht und für den nächsten Tag wäre damit auf den Feind übergegangen. Zudem kam gerade in diesem Augenblicke die „Wiesbaden“ aus dem Dunst und Rauch in Sicht, auf die sich nun das schwere Feuer der englischen Linie richtete; verzweifelt wehrte sie sich noch. Da befiehlt Admiral Scheer um 7 Uhr 50 Minuten abends nochmals eine Kehrtwendung der Flotte, diesmal auf den Feind zu, und stößt mit hoher Fahrt, wider alle Regeln der Taktik, in die Mitte des Halbkreises hinein,

<sup>1</sup> Die leichten Streitkräfte waren mit einem chemischen Präparat ausgerüstet, das, mechanisch ausgestoßen, wie ein Nebelschleier Deckung gegen Sicht erzeugt.

der die deutschen Schiffe in weitem Bogen von Norden über Osten nach Süden umfaßte. Wiederum stehen die Schlachtkreuzer an der Spitze und haben mit den vordersten Schiffen des dritten Geschwaders unter Admiral Behncke<sup>1</sup> die ganze Last des nunmehr neuentbrennenden ungleichen Kampfes zu tragen. Schon war im Verbände der Schlachtkreuzer „Lützow“, das Flaggschiff des Führers, ausgefallen und dieser hatte sich auf einem Torpedoboote einschiffen müssen, um auf einem anderen Schiffe seine Flagge zu hissen. Daher führte der Schlachtkreuzer „Derfflinger“ (Kapitän zur See Hartog) diesen letzten Ansturm gegen den Feind. Niemand wird behaupten dürfen, daß kühle Vorsicht den deutschen Flottenchef geleitet habe, als er den Angriffsbefehl gab, der seine Schiffe von neuem unweigerlich in den Hexenkessel hineinbringen mußte. Kühnster Wagemut war es vielmehr, ein Packen des Schicksals an den Hörnern, das Zeichen felsenfesten Vertrauens auf das Können seiner Untergebenen und die Güte seiner Schiffe. „Nur die Kühnheit vermag zu erwerben“, sagt Friedrich der Große einmal. Der verwegene Mut, der den Führer beseelte, beflügelte auch die Seinen. Die Kleinen Kreuzer finden Deckung, die Torpedoboote können sich wieder zum Angriffe sammeln, während die Schlachtkreuzer todesmutig gegen den feuerspeienden Ring anstürmen. Als ihre Spitze sich der feindlichen Linie zu nähern beginnt, erhalten sie 8 Uhr 13 Minuten den historischen Signalbefehl: „Ran an den Feind!“ Das bedeutete nach menschlichem Ermessen nicht mehr und nicht weniger als eine Todesfahrt dieses kampferprobten Verbandes. Auf Entfernungen von etwa sechs Kilometer, also in wirksamster Schußweite, wird nun der Schlußkampf dieses gewaltigen Schlacht-tages ausgefochten<sup>2</sup>.

Gleichzeitig werden die Torpedobootsflottillen, die bis dahin Schutz in Feuerlee der deutschen Linien gefunden hatten, zum Angriffe angesetzt. Durch einen Torpedotreffer schwer beschädigt, muß

<sup>1</sup> Paul Behncke, geb. 1866, als Seekadett 1883 eingetreten, vielfach in bevorzugten Stellungen verwendet, 1914 Flaggoffizier. Nach Kriegsausbruch stellvertretender Chef des Admiralstabes. Verließ diesen Posten wegen Meinungsverschiedenheiten mit der Seekriegsleitung im Großen Hauptquartier über den U-Bootkrieg. Seit Januar 1916 Chef des dritten Geschwaders, nahm an der Skagerrakschlacht teil; 1920 bis 1924 Chef der Marineleitung. Starb 1937.

<sup>2</sup> Eine packende Schilderung dieses Höhepunktes der Schlacht findet sich in dem obenerwähnten Buche des Fregattenkapitäns v. Hase, „Skagerrak“ a. a. O.

das Großkampfschiff „Marlborough“ aus der Linie ausscheren. Den anderen Schiffen aber gelingt es, den Luftblasenbahnen<sup>1</sup> der Unterwassergeschosse durch Abschwenken zu entgehen; Unruhe und Verwirrung in der englischen Linie ist die unvermeidliche Folge. Jellicoe gibt das Signal für eine Wendung der ganzen Linie vom Feinde ab. Vergeblich hatte der an der Spitze der Flottenkiellinie stehende Beatty durch Signal vorgeschlagen, ihm zu folgen, „und dadurch die ganze feindliche Schlachtflotte abzuschneiden“, ein Vorschlag, der die Gefechtsführung aufrechterhalten, aber auch zu schwersten Verlusten geführt hätte. Jellicoe, der dieses Signal in seinem Buche nicht erwähnt, hatte mit seiner Wendung vom Feinde ab in den von den deutschen Torpedobooten beim Ablaufen entwickelten Rauch- und Nebelschwaden tatsächlich die Führung verloren und damit seinerseits das Gefecht abgebrochen. Der deutsche Flottenchef aber hatte mit seinem verwegenen Vorstoß, der manchem vielleicht tollkühn erschienen sein mag, alles erreicht, was er beabsichtigte, er hatte den Feind zurückgedrängt und sich die Freiheit des Entschlusses und damit das Gesetz des Handelns erkämpft<sup>2</sup>.

Nunmehr konnte Admiral Scheer durch eine 8 Uhr 27 Minuten befohlene dritte Kehrtwendung der ganzen Flotte diese noch vor Einbruch der Dunkelheit für den Nachtmarsch ordnen und ohne erhebliche feindliche Gegenwirkung erst auf westlichem, dann auf südlichem und südöstlichem Kurse nach Hornsriff, einem Feuer-

<sup>1</sup> Der Torpedo wird durch komprimierte Luft angetrieben. Diese Luft entweicht, nachdem sie ihre Arbeit im Motor verrichtet hat, und erzeugt hinter dem unter Wasser laufenden Torpedo eine lange Luftblasenbahn an der Wasseroberfläche, die bes. bei glattem Wasser gut zu sehen ist und die Laufbahn des Torpedos verrät, Versuche, diese Luftblasenbahnen zu verhindern, sind mehrfach gemacht, aber noch nicht abgeschlossen.

<sup>2</sup> Stevens und Westcott a. a. O. sagen Seite 412: „Elf Torpedoboote brachten das Kunststück fertig, 27 Linienschiffe vom Schlachtfelde zu verjagen“, eine offensichtliche Uebertreibung. Dieses Werk enthält eine außerordentlich scharfe Kritik der englischen Führung in dieser Schlacht. Es bezeichnet Jellicoes Taktik als „play safe“, vergleicht sie mit der starren Flottentaktik des achtzehnten Jahrhunderts, die nie zum Siege kam, und lehnt schroff jeden Vergleich des englischen Flottenchefs mit Drake, Hawke oder Nelson ab, „die des englischen Weltreiches Anker schmiedeten“. Jellicoe hat aber durch den Abbruch des Gefechtes die englische Flotte intakt erhalten und jedenfalls, wie man heute weiß, im Sinne der englischen Seekriegsleitung gehandelt. Daß andererseits auch Beattys taktisches Verhalten in der Schlacht heftigen Angriffen ausgesetzt ist, beweist das Buch von Admiral Reginald Bacon unter dem bezeichnenden Titel: „The Jutland Scandal“ (London 1925), das dem englischen Kreuzeradmiral alle Schuld an dem „beklagenswerten“ Ausgange der Schlacht zuschiebt.



schiffe an der jütischen Westküste, zurückführen, um dort am anderen Morgen zur Erneuerung der Schlacht bereitzustehen. Der Erfolg seiner kühnen Tat war aber noch größer, als er zur Zeit ahnen konnte. Jellicoe hatte mit dem Abbruche des Gefechtes nicht nur die Fühlung, sondern sogar die einheitliche Führung verloren. Einige seiner Linienschiffe, wahrscheinlich die letzten der Linie, waren weit nach Osten ausgewichen, was er jedoch in seinem Berichte merkwürdigerweise übergeht. Mit dem Reste seiner Schlachtgeschwader, etwa 18 Schiffen, steuerte Jellicoe in einer breiten Kolonnenordnung südöstlich auf Hornsriff, vielleicht in der Absicht, dort am Morgen der Hochseeflotte den Weg zu verlegen. Beatty mit seinen ihm noch verbliebenen sechs Schlachtkreuzern nahm außer Sicht und Fühlung mit dem Gros auf eigene Faust Kurs ebendorthin. Er stand hierdurch weit vor der eigenen Schlachtlinie und schon vorlich zu der deutschen, die gerade ihren südsüdöstlichen Kurs für die Nacht aufnahm und sich noch ordnen mußte. Der deutsche Flottenchef hatte 9 Uhr 10 Minuten abends diesen Kurs befohlen und 10 Uhr 8 Minuten strengstes Durchhalten angeordnet. Gerade in diesem Durchhalten in noch völlig ungeklärter Lage gegenüber dem feindlichen Gros sieht Commander Frost (a. a. O. 440) das Hauptverdienst Scheers für die glückliche Durchführung des Nachtmarsches. Dabei kam es bei einbrechender Dunkelheit (Sonnenuntergang 8 Uhr 6 Minuten) noch ein letztes Mal zu einem scharfen Kampfe zwischen den Schlachtkreuzern beider Flotten von 9 Uhr 20 Minuten bis 9 Uhr 40 Minuten. Als auch das zweite deutsche Geschwader, aus sechs älteren Linienschiffen bestehend, eingriff und die deutschen Schiffe der sehr schlechten Sichtverhältnisse wegen um 90 Grad auf Westkurs wendeten, folgte Beatty, der alle Chancen in der Hand hatte, nicht, sondern brach das Gefecht ab. Die Grand Fleet war mithin in mindestens zwei Teile gespalten und nicht mehr einheitlich in der Hand des Führers. Auch auf deutscher Seite fehlten einige Schiffe, freilich aus ganz anderen Gründen. „Lützow“ konnte nicht mehr folgen und mußte am Morgen, halb voll Wasser, durch einen Torpedoschuß gesprengt werden. Auch „Seydlitz“ konnte sich in der Linie nicht halten. Das Schiff wurde trotz schwerster Schußverletzungen sicher in die Wilhelmshavener Schleuse eingebracht, eine meisterhafte seemännische Leistung seines Kommandanten, Kapi-

täns zur See v. Egidy. „Moltke“ war durch Anbordnahme des Kreuzeradmirals aufgehalten worden und sah sich plötzlich abgeblendet<sup>1</sup> zeitweise inmitten eines englischen Geschwaders. Mit dem Anbruche der kurzen Sommernacht trat die Hochseeflotte in Flottenkiellinie, das noch völlig intakte erste Geschwader voran, die Schlachtkreuzer als Nachhut, den Nachtmarsch an.

Damit begann der dritte Gefechtsabschnitt der Schlacht, das Nachtgefecht. Jellicoe wie Beatty scheuten eingestandenermaßen jedes nächtliche Zusammentreffen mit den deutschen Schiffen, weil sie von der Ueberlegenheit derselben im Nahkampfe von vornherein völlig überzeugt waren (vgl. Jellicoes Bericht an die Admiralität vom 21. Juni 1916 über die Lehren der Schlacht). Es wurden aus diesem Grunde auch keine Torpedobootsangriffe auf die deutsche Hauptmacht planmäßig angesetzt, obwohl dem englischen Fottenchef drahtlos über London mehrmals der funkentelegraphisch eingepeilte Ort der deutschen Flotte mitgeteilt wurde. Die deutschen Flottillen erhielten sogleich bei Anbruch der Nacht Befehl, zum Angriff vorzugehen. Da man aber die englischen Geschwader mehr im Norden vermutete, haben die Boote sie nicht gefunden. Es hatte sich vielmehr die sonderbare Lage herausgebildet, daß die deutsche Hochseeflotte in etwa fünfzehn Seemeilen Abstand während der Nacht hinter der feindlichen Hauptmacht herfuhr und ihre Kurslinie kreuzte, während Jellicoe sie nicht finden konnte oder wollte; dabei durchschnitt sie die aus zahlreichen Torpedobooten und leichten Streitkräften bestehende Rückendeckung der englischen Hauptmacht. Die englischen Flottillen befanden sich ganz überraschend hierbei in geradezu idealer Lage für Angriffe auf die geschlossen fahrende deutsche Hochseeflotte. Sie haben diese seltene Gelegenheit zu großen Erfolgen mit Ausnahme der britischen 12. Flottille (Kapitän z. S. Stirling) nur zum Teil und in regellosen Einzelangriffen ausgenutzt, was u. a. Frost (a. a. O. 466 ff.) mit Recht zur schärfsten Kritik veranlaßt. So entspannen sich während der Nacht fortgesetzte Kämpfe, wobei der vorzüglichen deutschen Torpedobootsabwehr ein großer Teil der angreifenden Boote zum Opfer fiel,

<sup>1</sup> „Abblenden“ nennt man die sorgfältige Löschung jedes nach außen scheinenden Lichtes beim Nachtmarsche der Kriegsschiffe.

außerdem der Panzerkreuzer „Black Prince“, der sich zu nahe herangewagt hatte und, durch die schwere Artillerie einiger Linienschiffe in wenigen Minuten in ein Flammenmeer verwandelt, in den Fluten versank. Auf deutscher Seite fielen das ältere Linienschiff „Pommern“ und zwei kleine Kreuzer („Rostock“ und „Frauenlob“) englischen Torpedos zum Opfer, während ein kleiner Kreuzer („Elbing“) infolge Kollision sank.

Das Frührot des 1. Juni beleuchtete eine höchst eigenartige Lage. Bei Hornsriff erwartete fünf Uhr morgens bei stillem, aber wenig sichtigem Wetter, gefechtsbereit und in der Lage, den Kampf wieder aufzunehmen, die deutsche Hochseeflotte mit 20 Kampfschiffen vergeblich den Feind, dessen Standort und Kurs der Flottenchef nicht genau genug kannte, um ihn seinerseits aufzusuchen. Jellicoe stand zur selben Zeit mit 18 Großkampfschiffen etwa 50 Seemeilen südwestlich von Hornsriff; er konnte die Hochseeflotte mithin leicht von der Deutschen Bucht abschneiden, wenn er wollte. Etwas nördlich, doch so, daß er sich schnell mit ihm hätte vereinigen können, stand Beatty mit sechs Schlachtkreuzern. 24 englische Großkampfschiffe hätten hiernach den 20 deutschen gegenübergestanden. Hier hätte sich dem englischen Führer eine Gelegenheit geboten, den unentschiedenen Kampf vom 31. Mai in einen „glorious first of June“ (siehe S. 334) zu verwandeln, seinen Namen ebenbürtig neben den von Howe in die Tafeln der englischen Geschichte einzutragen; aber er hielt Vorsicht für die bessere Strategie und befahl für die Flotte den Rückmarsch nach Norden. Es steht heute fest, daß geheime Befehle der Admiralität den sonst in jeder Hinsicht bewährten Admiral angewiesen haben, sein kostbares Schiffsmaterial nach Möglichkeit zu schonen. Die Zersplitterung seiner Schiffe in mehrere Gruppen sowie der völlige Mangel an Zerstörern, die durch die Nachkämpfe in alle Windrichtungen zersprengt worden waren, wird zu seinem Entschlusse, den Kampf nicht wieder aufzunehmen, sicherlich beigetragen haben. Die gewaltige Schlacht, von Jellicoe am 31. Mai abgebrochen und trotz günstiger Gelegenheit am 1. Juni nicht wieder aufgenommen, war damit zu Ende. Noch an demselben Tage mittags lief die deutsche Hochseeflotte in Wilhelmshaven ein, vom Jubel der Bevölkerung begrüßt.



Es ist leicht, nachträglich an dem Verhalten der Führer und Unterführer beider Flotten Kritik zu üben und die einzelnen Maßnahmen nach dem „Wenn... und Aber...“ zu zergliedern, wie es in England mit dem Abbruch des Kampfes nach dem ersten Gefechtsabschnitte, mit Jellicoes zu später Bildung der Gefechtslinie und mit seinem Verhalten am Abend des 31. Mai, und wie es auch von deutscher Seite mit dem zweiten Stoß der Flotte in den Kessel hinein geschehen ist. Dergleichen Kritik vom Schreibtische aus ist immer billig und trifft selten das Richtige; denn was man heute mit Hilfe des Gefechtsplanes, der die gleichzeitigen Stellungen aller Schiffe und Verbände wahrheitsgetreu enthält, klar übersieht, konnte kein Mensch im Dunst und Rauch des Schlachtfeldes, von dem sich oft an der Grenze der Sichtweite am Horizonte nur einzelne Schattenbilder von Schiffen abhoben, richtig erkennen. Da muß man ehrlich bekennen, daß der Führer schon das Richtige getroffen haben wird, das im Gewühle der Schlacht immer das Zunächstliegende sein wird und sich freilich oft ganz anders darstellt als am Kartentische des unbeteiligten kritischen Beurteilers.

Von ausschlaggebender Wichtigkeit ist dagegen die Frage: Sieg oder Niederlage? und für welche Partei? Da gilt es vorerst einige Tatsachen festzustellen. Jellicoe hat nicht gewagt, der britischen Admiralität sogleich einen ausführlichen Schlachtbericht zuzusenden. Erst am 3. Juni erschien ein höchst unklarer, in London zu rechtgemachter offizieller Bericht, der von einem großen Siege sprach, ohne den Beweis dafür zu liefern, während in Deutschland auf Admiral Scheers keineswegs überschwenglichen Schlachtbericht vom 1. Juni aus einem richtigen Empfinden heraus hellste Begeisterung in allen Schichten des Volkes über diese Heldentat der Flotte herrschte — denn eine solche war es im wahrsten Sinne des Wortes gewesen!

Nach dem Gefechte auf der Doggerbank wurde von englischer Seite der taktische Sieg beansprucht: 1. weil die Deutschen „auf der Flucht“ das Schlachtfeld geräumt; 2. weil ein feindliches Schiff versenkt worden war, dagegen kein englisches; 3. weil die Mannschftsverluste auf deutscher Seite erheblich höher waren als auf englischer; 4. weil deutsche Gefangene gemacht worden waren. Wie stand es demgegenüber in der Skagerrakschlacht? Zu 1: Die deutsche Flotte

ist auf südlichem Kurse der englischen gefolgt, die mithin vor ihr den Kampfplatz „geräumt“ hatte. Zu 2: In der Skagerrakschlacht sind drei englische Großkampfschiffe im Gefecht versenkt und zwei außer Gefecht gesetzt worden gegenüber einem nach der Schlacht von der eignen Besatzung versenkten und einem havarierten deutschen Großkampfschiffe und einem älteren Linienschiffe. Auch alle sonstigen Schiffsverluste stehen in demselben für England ungünstigen Verhältnisse (113 000 t : 60 000 t). Zu 3: An Mannschaftsverlusten stehen 6100 Engländer 2550 Toten auf deutscher Seite gegenüber. Zu 4: Gefangene (177) haben überhaupt nur die Engländer zu beklagen. Nach diesen von den Engländern selbst für das Gefecht auf der Doggerbank aufgestellten Gesichtspunkten ist ein deutscher Sieg am Skagerrak überhaupt nicht zu bezweifeln. Indessen scheint es mir richtiger, diese ganze Frage vom höheren Standpunkte und nicht nur zahlenmäßig zu beleuchten. Es ist dazu erforderlich, die taktische Lage bei Beginn und Ende der Schlacht sowie deren strategische Ergebnisse und politische Auswirkungen zu betrachten.

Die Schlacht vor dem Skagerrak wäre schon ein taktischer Erfolg gewesen, wenn sich die deutsche Flotte der weit überlegenen englischen gegenüber nur behauptet und ihr im Verlaufe des Kampfes die gleichen Verluste beigebracht hätte, die sie selbst erlitten, aber tatsächlich sind die weit größeren Schiffsverluste der britischen Schlachtflotte durch eine verhältnismäßig sehr geringe Zahl von deutschen Schiffen ihr beigebracht worden. Strenggenommen haben am eigentlichen Artilleriekampfe auf deutscher Seite nur neun Großkampfschiffe teilgenommen, während auf englischer Seite sämtliche 36 Schlachtschiffe ins Gefecht gekommen waren, von denen ein Teil allerdings durch den auf dem Kampfplatz lagernden Rauch ebenso stark behindert war wie die deutschen Schiffe, dafür aber gegen Ende der Schlacht durch bessere Sichtverhältnisse bevorzugt wurde. Entscheidend ist für die Beurteilung der deutschen Ueberlegenheit das Schlachtkreuzergefecht, der erste Gefechtsabschnitt, den man von dem Kampf der Hauptflotten scharf trennen muß. In diesem ersten Abschnitt besiegten die fünf deutschen Schlachtkreuzer zehn englische Großkampfschiffe, darunter die neuesten und stärksten der britischen Flotte. Dies wird heute auch in England rückhalt-

los zugegeben. Im zweiten Gefechtsabschnitt gelang es Jellicoe, sich dem rücksichtslos angesetzten deutschen Angriffe zu entziehen. Auch dies bedeutet einen deutschen Erfolg.

Die Schlacht würde auch dann ein Erfolg genannt werden müssen, wenn Verhalten von Material und Personal in dieser schwersten Probe demjenigen auf englischer Seite zum mindesten gleichgekommen wäre. Rein vom technischen Standpunkt aus betrachtet, haben sich Artillerie, Panzer und Zelleneinteilung der deutschen Großkampfschiffe als so vorzüglich erwiesen, daß schon hierdurch die taktische Ueberlegenheit in der Schlacht gegeben war. Jellicoes Ende 1920 in den „Times“ veröffentlichter Geheimbericht über die Schlacht erkennt unumwunden die Ueberlegenheit des deutschen Materials, der Taktik und vor allem der nächtlichen Torpedobootabwehr an. Die taktische Schulung der Flotte ist die Lebensarbeit des Großadmirals v. Koester, ihr Aufbau aus vorzüglichem Schiffsmaterial in der notwendigen Zahl der Einheiten die Lebensarbeit des Großadmirals v. Tirpitz gewesen. Beiden sprach der Kaiser nach der Schlacht mit vollem Rechte seinen Dank öffentlich aus. Sieht man aber von Technik und Taktik ab, so war eines gleich auf beiden Seiten: der Kampfesmut der Besatzungen und deren Hingabe an ihre Sache. Da die Schlacht nicht durchgeföhrt wurde, so rechnet sie historisch zu der langen Reihe der taktisch nicht zu Ende geschlagenen Seeschlachten. Nach den Erfolgen vom 31. Mai brauchte die deutsche Flotte den Endkampf am 1. Juni wahrhaftig nicht zu scheuen. Die betrübende Tatsache, daß es dazu nicht gekommen ist und überhaupt nicht mehr kommen sollte, darf dem deutschen Volke die dankbare Freude und den Stolz nicht schmälern über die glorreiche Waffentat vor dem Skagerrak, wo gegen gewaltige Uebermacht ein Erfolg errungen ward, der in gleichem Maße der Güte der deutschen Schiffe und Waffen, der Entschlossenheit der obersten Führung, der vorbildlichen Zusammenarbeit und kriegsmäßigen Ausbildung der einzelnen Verbände und Einheiten, der glänzenden Fahrkunst der Unterführer und Kommandanten auch in den schwierigsten Gefechtslagen, wie der hingebenden Tapferkeit der gesamten Besatzungen bis zum jüngsten Fähnrich und Matrosen herunter zu verdanken ist. Keiner versagte!



Was die Männer geleistet, die mit genialem Weitblick die Flotte geschaffen haben, die in eiserner Arbeit dieses Schwert geschliffen, die in heißem Kampfe es siegreich geschwungen, muß dem deutschen Volke für ewig unverloren bleiben. Wenn auch das Schwert nach dem Kriege zerbrochen am Boden lag, die Schlacht am Skagerrak ist nicht aus dem Gedächtnis der Menschen noch aus den Blättern der Geschichte zu tilgen; sie war der Ehrentag der jungen deutschen Flotte!

Strategisch bedeutete die Skagerraksschlacht den Befähigungsnachweis zur Offensive von deutscher Seite durch die Hochseeschlacht und damit den Abschluß einer langen Zeit matter und ergebnisloser Seekriegführung. Die Schlacht konnte aber nur der erste Schritt sein. Entweder sie wurde wiederholt und dann bis zum bitteren Ende durchgekämpft, oder es mußte auf anderem Wege die strategische Entscheidung gesucht werden. Eine erneute Schlachtentscheidung wurde jedoch nicht erreicht. Die Schlacht vor dem Skagerrak hat nur deshalb keine unmittelbaren politischen und strategischen Folgen gehabt, weil sie nicht durchgeschlagen war.

Um so größer waren, auf lange Sicht gesehen, ihre mittelbaren politischen Folgen: der alle Seemächte bis dahin lähmende Nimbus der Unbesiegbarekeit der britischen Flotte war im Schlachtendonner am Skagerrak für immer verflogen. In den Vereinigten Staaten wurde 1916 mit dem Bau einer England ebenbürtigen starken Schlachtflotte begonnen. Schon wenige Jahre nach dem Weltkriege wurde auf der Konferenz von Washington 1922 ihr Entschluß verkündet, mit einer Flotte „second to none“ die bis dahin unbestrittene Vorherrschaft der britischen Flotte auf dem Meere zu brechen. Heute steht die nordamerikanische Flotte in Stärke und Schlagkraft gleichberechtigt neben der englischen da. Aber noch im Laufe des Krieges zeigte sich eine weitere bedeutsame politische Folge der Schlacht: die Haltung der nordischen Mächte und Hollands, die nach einer deutschen Niederlage am Skagerrak kaum hätte aufrecht erhalten werden können gegen den Druck der Feindmächte, blieb neutral, ein unschätzbare kriegswirtschaftlicher Gewinn, besonders im Hinblick auf die schwedische Erzzufuhr nach Deutschland.

Nicht minder einschneidend waren die mittelbaren strategischen Folgen der Schlacht. Die deutsche Hochseeflotte ging in der Hauptsache intakt aus dem Kampfe hervor und blieb intakt bis Kriegsende. Dadurch war die seestrategische Voraussetzung für den unbeschränkten U-Boots-Handelskrieg, den Admiral Scheer in seinem Schlachtbericht dringend gefordert hatte, gesichert (s. Abschnitt 3 dieses Kapitels). Damit blieb auch die lange Küste von Ostende bis zu den baltischen Inseln und damit die ganze Ostsee gegen jeden Angriff gesichert, und Rußland vor allem blieb in der kriegswirtschaftlichen Zange, die hauptsächlich seinen Zusammenbruch im nächsten Jahre (1917) herbeiführte.

Faßt man alles zusammen, die personelle wie die materielle Leistung beider Flotten vor dem Skagerrak, so kann es keine glänzendere Rechtfertigung des Tirpitzschen Risikogedankens geben, als Verlauf und Ausgang des schwersten Waffenganges, den England seit beinahe hundertfünfzig Jahren mit einem ebenbürtigen Gegner zur See zu bestehen hatte. Die Tatsache, daß die größte Seeschlacht, die Englands Flotte je geschlagen, nicht mit einer schweren Niederlage des Feindes endete, sondern um der Erhaltung der englischen Schiffe willen abgebrochen wurde, zeigt, wie recht der Schöpfer der deutschen Flotte hatte. Daß die Schlacht zeitlich zu spät kam, um eine volle strategische Wirkung auf den Ausgang des Krieges noch entfalten zu können, war nicht seine Schuld.

Die Schlacht vor dem Skagerrak hatte noch ein für England betrübendes Nachspiel. Wenn auch die vor den englischen Stützpunkten lauenden U-Boote ohne Beute zurückkehren mußten, so war doch von einem derselben bei den Orkneys eine Minensperre gelegt worden, auf welche der englische Panzerkreuzer „Hampshire“ lief. Mit diesem Schiffe fand der tatkräftige Kriegsminister *Kitchener*, der gerade auf einer Fahrt nach Rußland begriffen war, um die dortige Kriegführung zu beleben, den Tod.

Die unmittelbare und tatsächliche strategische Lage, d. h. die Seeherrschaft in englischer Hand — abgesehen von der Ostsee und südlichen Nordsee — war auch nach der Skagerrak-Schlacht durch eine noch so günstige taktische Entscheidung nicht zu brechen, wie auch *Frost* (a. a. O., 516) in seinem Schlußworte hervorhebt. Die

Entscheidung mußte also auf offensivem Wege im Kampfe gegen die Seeherrschaft (s. Kap. I 3d), d. h. durch Angriff gegen den englischen und auf Westeuropa fahrenden Frachtraum der Feinde versucht werden; mit andern Worten durch den Handelskrieg mit U-Booten als entscheidende operative Unternehmung, wie der deutsche Flottenchef es in seinem Schlußberichte über die Schlacht nachdrücklich betont hat.

Die Beschädigungen der deutschen Schiffe waren nur an einigen derselben so erheblich, daß diese für längere Zeit ausfallen mußten<sup>1</sup>. Es ist eine offene Frage, ob ein sofort nach der Schlacht unternommener, unter Luftaufklärung bis an die englische Küste geführter Vorstoß des kampfbereiten Restes der Hochseeflotte den englischen Flottenchef nicht doch noch zur letzten Kampfentscheidung gezwungen und der Welt jedenfalls eindringlicher als alle nachträglichen Erörterungen gezeigt hätte, wer am Skagerrak gesiegt hat. Nach Beendigung der wichtigsten Reparaturen an seinen Schiffen unternahm Admiral Scheer mit der Hochseeflotte (20 Großkampfschiffe) unter starker Luftaufklärung durch acht Luftschiffe am 19. August 1916 einen solchen Vorstoß, um die schon Ende Mai geplante und damals nicht ausgeführte Beschießung von Sunderland an der englischen Ostküste nachzuholen und mit der ausgesprochenen Absicht, dabei die britische Grand Fleet, die ohne Zweifel wieder in See sein würde, möglichst zum Entscheidungskampfe zu stellen. Gleichzeitig waren U-Bootsstandlinien<sup>2</sup> vor den vermuteten Anmarschrichtungen der Grand Fleet ausgelegt worden. Tatsächlich war letztere mit 35 Großkampfschiffen am Morgen desselben Tages in See gegangen, und es wäre am Nachmittage aller Voraussicht nach zur Gefechtsberührung und damit zur Schlacht

<sup>1</sup> Von hundert Volltreffern aus schweren Geschützen entfielen achtundsechzig allein auf die fünf deutschen Schlachtkreuzer, der Rest auf die fünf Spitzenschiffe des dritten Geschwaders. Alle übrigen Schiffe des Gros waren unversehrt, bis auf einige schwache Verletzungen während des Nachtgefechtes. Bei der englischen Flotte lag es in bezug auf Schlachtkreuzer und Schiffe des Gros ähnlich.

<sup>2</sup> Standlinien leichter Seestreitkräfte bestehen aus Fahrzeugen, besonders U-Booten, die in Wartstellung in großen Abständen quer zu den vermuteten Anmarschlinien feindlicher Geschwader usw. ausgelegt werden. Sie haben die Aufgabe, dem Feind beim Passieren der Standlinien möglichststen Schaden zu tun und ihn gleichzeitig dem Flottenchef funkentelegraphisch zu melden.



gekommen, wenn der deutsche Flottenchef nicht durch eine falsche Meldung eines im Süden aufklärenden Luftschiffes über dort gesichtete feindliche Schlachtschiffe (in Wirklichkeit waren es nur leichte Seestreitkräfte) bewogen worden wäre, nach Süden vorzustoßen. So scheiterte der ganze Plan, da Jellicoe in Wirklichkeit noch 60 Seemeilen weit im Norden stand. Es hat sich hier gezeigt, wie gefährlich für die Entschlüsse des Führers u. U. ungenaue und fehlerhafte Funkmeldungen der Luftaufklärung werden können, für deren Nachprüfung er keine Möglichkeit hat. Besser arbeiteten an diesem Tage die U-Bootsstandlinien. Die Grand Fleet mußte sie beim Rückmarsch kreuzen und verlor dabei durch Torpedoschüsse zwei wertvolle Kreuzer. Dieser an sich nicht durchschlagende Erfolg hatte aber bemerkenswerte strategische Folgen für die britische Seekriegführung in der Nordsee. Admiral Jellicoe hielt es in Zukunft nicht mehr für geboten, eventuelle Beschießungen englischer Häfen durch Vorstöße der Grand Fleet abzuwehren und den Feind dazu aufzusuchen. Damit fiel die ganze südliche Nordsee unter eine unbestrittene deutsche Seeherrschaft. Die britische Flottenleitung fiel damit für die weitere Kriegsdauer aus Besorgnis vor U-Bootsangriffen in die strategische Defensive zurück wie in den beiden ersten Kriegsjahren (vgl. hierzu Admiralstabswerk, Nordseekrieg, Bd. VI, S. 68 f.).

Mitte Oktober 1916 wurde von der Obersten Kriegsleitung der U-Bootkrieg nach Prisenrecht (siehe Abschnitt 3 dieses Kapitels) angeordnet, gegen dessen Wiederaufnahme sich Admiral Scheer von Anfang an vielleicht nicht ganz mit Recht (s. Michelsen, a. a. O. 59), gesträubt hatte. Die Hochseeflotte mußte daher ihre U-Boote abgeben; die Haupttätigkeit der Flotte richtete sich von nun an auf die Unterstützung und Ermöglichung des Handelskrieges mit U-Booten. Soll der U-Bootkrieg in irgendwelcher Form überhaupt wirksam sein, so bedarf er eines Rückhaltes an starken Seestreitkräften. Erst das Vorhandensein der unbesiegten und nicht zu besiegenden deutschen Hochseeflotte hat den U-Bootkrieg möglich gemacht! Für den Laien klingt dies im ersten Augenblick unverständlich, denn ein handelzerstörendes U-Boot und ein in der Schlacht kämpfendes Linienschiff haben anscheinend nichts miteinander zu tun. Seit Ende 1916, als Jellicoe

Erster Seelord der Admiralität geworden und Beatty an seine Stelle als Flottenchef getreten war, erblickten die Engländer die Hauptaufgabe ihrer militärischen Seekriegführung in einer starken Versuchung der Nordsee mit Minen. So mußten die schwierigen und verlustreichen Arbeiten zur Schaffung einer minenfreien Bahn für die U-Boote schließlich weit über Helgoland hinaus, ja bis zur nordjütischen Küste, durch Hunderte von Minensuch- und -räumbooten bewirkt werden. Von dreiunddreißig bei Kriegsbeginn war deren Zahl schließlich auf 228 Fahrzeuge aller Größen angewachsen. Der Seekrieg in der Nordsee war damit zu einem Minenkriege gewaltigsten Umfangs erstarrt, wie er ohne Beispiel in der Geschichte dasteht. Ohne das Vorhandensein der Hochseeflotte hätten die Engländer sehr schnell die deutschen Sicherungslinien zerschlagen, die deutschen Minensperren weggeräumt, ihre eigenen vor die deutschen Flußmündungen gelegt und damit den ganzen U-Bootkrieg gelähmt. In Flandern haben sie dies immer von neuem versucht, weil der Wirkungsbereich der Hochseeflotte nicht bis dahin reichte. Trotzdem hat es Admiral Scheer an Vorstößen in die freie Nordsee weit über die von ihm unmittelbar beherrschte Deutsche Bucht hinaus nicht fehlen lassen. Von englischer Seeherrschaft in der mittleren Nordsee war daher keine Rede, trotzdem die Stärkeverhältnisse der beiden gegnerischen Kampffloten sich seit der Skagerrakschlacht noch weiter zuungunsten der Hochseeflotte verschoben hatten. 48 englischen Großkampfschiffen, von denen 17 mit 38-Zentimeter-Geschützen bestückt waren, standen schließlich 24 deutsche gegenüber, davon nur zwei mit 38-Zentimeter-Geschützen. Dessenungeachtet hielten die Engländer sich zurück. Hierzu haben in entscheidender Weise zwei durch Ueberwasserstreitkräfte bewirkte Angriffe gegen die britischen Geleitzüge auf der Linie Bergen—Shetlands beigetragen. Am 10. Oktober 1917 stießen zwei deutsche Kleine Kreuzer — „Bremse“ (Fregattenkapitän Westerkamp) und „Brummer“ (Fregattenkapitän Leonhardi) — nach Norden vor und vernichteten restlos einen von Zerstörern gedeckten Geleitzug von 12 Handelsschiffen, und am 11. Dezember 1917 gelang einer deutschen Torpedobootsflottille derselbe Streich gegen einen ebenso geschützten Konvoy von 6 Dampfern. Wenn gleich diese Vorstöße leider nicht regelmäßig wiederholt wurden, so

hatten sie trotzdem eine ganz erstaunliche strategische Fernwirkung. Man befürchtete in England mit Recht, daß nun auch stärkere Verbände zur Störung dieses sehr wichtigen Geleitzugdienstes Norwegen—Schottland eingesetzt werden würden, der vor allem Erz, Grubenholz und Papier nach England brachte. Nur so ist es zu erklären, daß Admiral Beatty in einer Konferenz Anfang Januar 1918 erklärte, es sei nicht länger wünschenswert, eine Flottenschlacht herbeizuführen, selbst wenn die Gelegenheit sich böte (s. Naval Operations V, 206). Beatty ließ in Zukunft die nordischen Geleitzüge sogar durch Großkampfschiffe sichern, die dem Bestande der Flotte entnommen wurden und diese entsprechend schwächten. Die Grand Fleet, der Stolz Englands, war damit nicht einmal mehr eine „fleet in being“, denn sie war nicht mehr bereit zu kämpfen! Dies sollte sich sehr bald schon zeigen. Als z. B. am 24. April 1918 die Hochseeflotte zur Störung des Geleitzugdienstes von Norwegen nach England bis über den sechzigsten Grad Nordbreite, also bis auf die Höhe von Bergen, vierhundert Seemeilen von der Jademündung entfernt, vorstieß, hätte Beatty mit der Großen Flotte nur zweihundertfünfzig Seemeilen von Scapa Flow zurückzulegen brauchen, um sie zu stellen. Es hat sich kein englisches Schiff gezeigt. Dies ist ein Beweis dafür, daß die englische Strategie, was die Flotte anlangt, völlig zur Defensive, zum Minenkriege und zur U-Bootsabwehr übergegangen war.

Je weniger die deutsche Flotte in den letzten beiden Kriegsjahren auf einen ehrlichen Kampf hoffen konnte, um so mehr mußte die Luftwaffe angriffsweise verwendet werden. Aus den wenigen Marineluftschiffen mit beschränktem Wirkungskreise zu Anfang des Krieges waren gegen Ende desselben siebzig mächtige Luftkreuzer geworden, die erstaunliche Fahrten bis nach Mittelafrika hinein unternommen haben. Abgesehen von der unerläßlichen Luftaufklärung bei Flottenvorstößen, wurde bis August 1918 fast von Monat zu Monat bei günstiger Wetterlage und Mondstellung ein Luftangriff auf Süd- oder Mittelengland, insbesondere auf London, oft mit außerordentlichem Erfolge, unternommen. Gleichzeitig waren zahlreiche Flugzeuge beim Minensuchdienste und bei der U-Bootsabwehr unermüdlich tätig. So hat die junge, von Fregattenkapitän Strasser glänzend geleitete Luftwaffe der Marine, auf deren

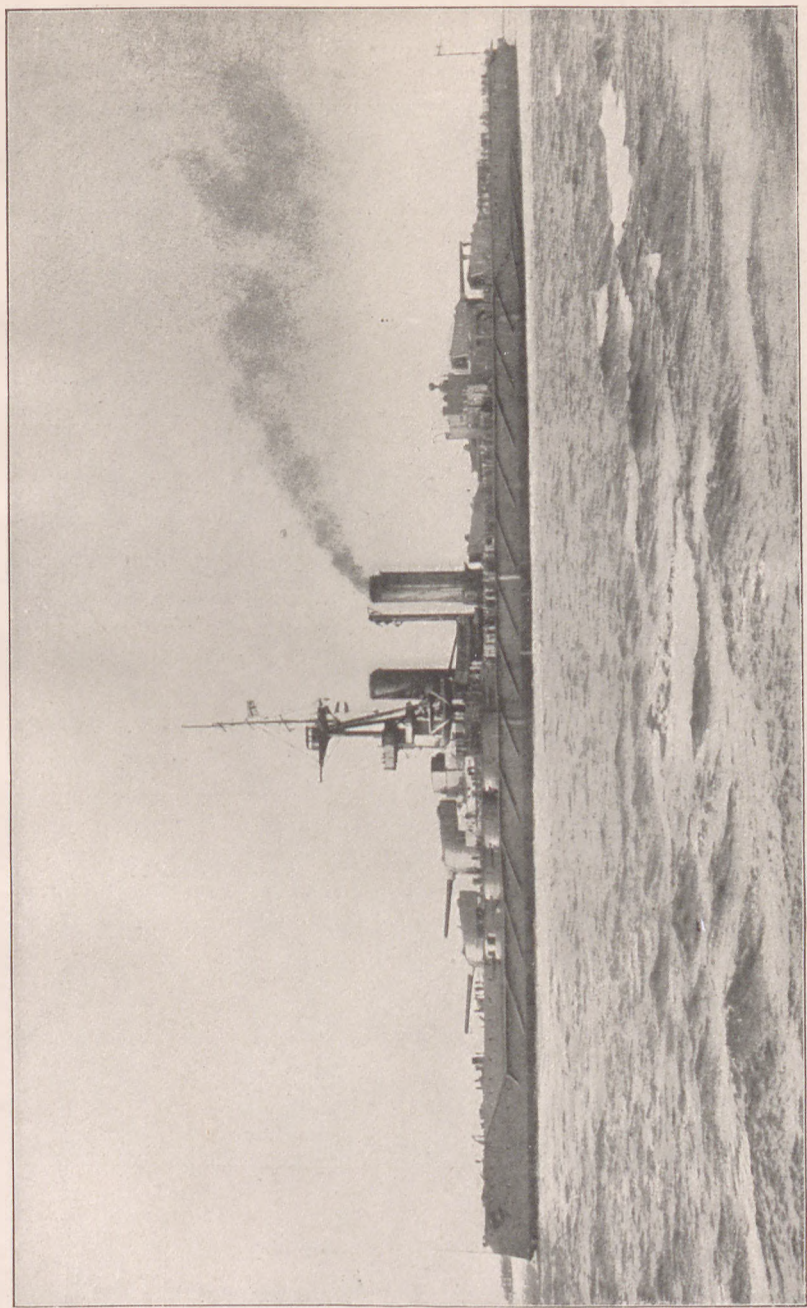


einzelne Leistungen hier nicht eingegangen werden kann, sich nicht nur als eine unentbehrliche Hilfswaffe für den heutigen Seekrieg, vor allem für die zur See schwächere Partei, erwiesen, sie hat sich außerdem durch kühne, oft verwegene Waffentaten unter den schwierigsten Verhältnissen in den kurzen Jahren ihres Bestehens unvergänglichen Ruhm erworben.

Im August 1918, viel zu spät, um noch einen Umschwung der höchst gespannten Kriegslage erhoffen zu lassen, wurde endlich eine Oberste Seekriegsleitung im Großen Hauptquartier eingerichtet und der bewährte Flottenchef, Admiral Scheer, an ihre Spitze gestellt. Der bisherige kriegserprobte Befehlshaber der Aufklärungsschiffe, Vizeadmiral v. Hipper, übernahm die Führung der Flotte. Es war ihm leider nicht mehr beschieden, sie gegen den Feind zu führen, wie brennend er es auch wünschte. Die deutsche Revolution im November 1918 schlug ihm die Waffe aus der Hand, die durch sein persönliches Verdienst vor dem Skagerrak gesiegt hatte.

### 3. Kreuzerkrieg und Unterseeboot-Handelskrieg

Neben den Ereignissen des Seekrieges in der Nordsee ging während der ganzen Kriegsdauer der Kreuzerkrieg auf allen Weltmeeren einher, anfangs mit Ueberwasserschiffen, später hauptsächlich mit Unterseebooten geführt. Auf die Dauer ist der Kreuzerkrieg mit Ueberwasserschiffen bei der starken Abhängigkeit derselben von der Brennstoffversorgung nur in Verbindung mit befestigten Stützpunkten zu führen, die in möglichster Nähe der sogenannten Kreuzergründe liegen müssen, das sind diejenigen Gebiete, in denen die Haupthandelsstraßen des Weltverkehrs zusammenlaufen, wie im Englischen Kanal, in der Straße von Gibraltar, am Südeingang des Roten Meeres, vor New York usw. Deutschlands Lage für eine solche Kriegführung war die denkbar ungünstigste. Es konnte mit den wenigen 1914 im Auslande befindlichen kampfkraftigen und schnellen Schiffen (abgesehen von Stationsschiffen nur zwei Panzerkreuzer und sechs Kleine Kreuzer) weder den eigenen Seehandel schützen, noch den feindlichen empfindlich schädigen. So verschwand die deutsche Seeschiffahrt schon in den ersten Kriegstagen vom



Das englische Großkampfschiff „Iron Duke“, Flaggschiff von Admiral Jellicoe im Weltkriege



Ein deutsches U-B-Boot auf hoher See





Meere, indem die Handelsschiffe sich schleunigst in neutrale Häfen zu bergen suchten. Damit versiegte wie mit einem Schlage eine wichtige wirtschaftliche Kraftquelle des deutschen Volkes. Gleichzeitig waren die deutschen Auslandskreuzer durch die Blockade der Nordsee von der Heimat abgeschnitten und auf verlorenem Posten ohne irgendwelche Stützpunkte, ja sogar ohne wohlwollende Neutrale ganz auf sich selbst gestellt. Ohne Ausnahme sahen sie sich damit vor einer kaum zu lösenden Kriegsaufgabe. Was sie geleistet und wie sie schließlich unterlagen, wird der deutschen Flagge für alle Zeiten zum Ruhme gereichen<sup>1</sup>.

Das deutsche Kreuzergeschwader auf der ostasiatischen Station lag mit den beiden Panzerkreuzern „Scharnhorst“ als Flaggschiff und „Gneisenau“ (je 11 600 Tons Wasserverdrängung, acht 21 Zentimeter, sechs 15 Zentimeter, 23,5 Seemeilen) bei Kriegsausbruch in den Karolinen, der kleine Kreuzer „Emden“ in Tsingtau, die kleinen Kreuzer „Nürnberg“ und „Leipzig“ standen an der Westküste Nordamerikas. Bei der schon von Kriegsbeginn an drohenden Haltung Japans wäre der befestigte Stützpunkt Tsingtau unter Umständen zur Falle geworden, wie Port Arthur für die russische Flotte im russisch-japanischen Kriege. Es war mit hin richtige Strategie, wenn der tatkräftige deutsche Geschwaderchef, Vizeadmiral Graf Spee, Tsingtau sich selbst überließ und alle Maßnahmen traf, um der drohenden Einkreisung durch die weit überlegenen verbündeten Seestreitkräfte in Ostasien zu entgehen. Allein die japanische Flotte war seinen wenigen Schiffen um das Vielfache überlegen.

Damit überließ er allerdings die aufblühende deutsche Kolonie Tsingtau ihrem unvermeidlichen Schicksale. Japan hatte ohne jeden Grund Mitte August 1914 Deutschland den Krieg erklärt, blockierte sogleich die Bucht von Tsingtau und landete in dem neu-

<sup>1</sup> Die genaueste Darstellung des Kreuzerkrieges mit Ueberwasserschiffen findet sich in den beiden ersten erschienenen Bänden des „Admiralstabswerkes“ über den Kreuzerkrieg (Berlin 1922/23), von dem damaligen Kapitän zur See Dr. h. c. Raeder hervorragend geschildert, sowie im III. Bande „Die deutschen Hilfskreuzer“, bearbeitet von Vizeadmiral a. D. Dr. h. c. v. Mantey. Für das deutsche Kreuzergeschwader insbesondere vgl. Admiral Dick: „Das Kreuzergeschwader, sein Werden, Sieg und Untergang“ (Berlin 1917), und Fregattenkapitän Pochhammer: „Graf Spee's letzte Fahrt“ (Leipzig 1918). Als englische Quelle Corbett a. a. O., Bd. 1.

tralen China eine starke Heeresmacht. Nach verzweifelter Gegenwehr unter Leitung des bewährten Gouverneurs, Kapitän zur See Meyer-Waldeck, und nach schweren Kämpfen, die den Japanern trotz der völlig unzureichenden Verteidigungsmittel der Landseite etwa das Zehnfache an Opfern kosteten wie den Deutschen, fielen die Außenwerke von Tsingtau im Sturm. Damit ging eine der aussichtsreichsten Kolonialgründungen des Deutschen Reiches verloren, das persönliche Werk des Großadmirals v. Tirpitz.

Inzwischen führte Graf Spee das Kreuzergeschwader über die Weite der Südsee nach Osten. Wie er dies bewerkstelligt hat im Zeitalter der Kabel und der Funkentelegraphie, wie er ungesehen und ungefährdet das größte der Weltmeere durchquert hat, um plötzlich überraschend für Freund und Feind Ende Oktober 1914 an der chilenischen Küste zu erscheinen, wie er besonders mit Hilfe der vorzüglich geleiteten Etappe in San Francisco (Korvettenkapitän v. K n o r r) auf diesem monatelangen Marsche die Kohlenversorgung und Nachrichtenübermittlung geregelt, sich mit den an der Ost- und Westküste Amerikas verstreuten deutschen Kleinen Kreuzern unbemerkt vereinigt, wie er unterwegs Kreuzerkrieg geführt und zugleich die Meute der Verfolger immer wieder irreführt, getrennt und zersplittert hat, wird für alle Zeiten eine meisterhafte strategische Leistung bleiben.

Die englische Admiralität hatte Admiral Cradock mit den beiden Panzerkreuzern „Good Hope“ (14 000 Tons, zwei 23 Zentimeter, sechzehn 15 Zentimeter, 24 Seemeilen) und „Monmouth“ (10 000 Tons, vierzehn 15 Zentimeter, 24 Seemeilen), dem alten Linienschiff „Canopus“ (vier 30,5 Zentimeter, 16 Seemeilen), dem Kleinen Kreuzer „Glasgow“ und einem Hilfskreuzer nach der Westküste Südamerikas entsandt und ihn damit vor die unlösbare Aufgabe gestellt, ein schnelleres und etwa gleichstarkes Geschwader zu vernichten. Auf den langsamen „Canopus“ konnte der englische Geschwaderchef nicht warten; so sah er sich tatsächlich einem überlegenen Gegner gegenüber, denn Graf Spee hatte nunmehr außer den beiden Panzerkreuzern noch drei schnelle Kleine Kreuzer zur Stelle. Am 1. November 1914 nachmittags sighteten sich die beiden Geschwader vor Coronel, südlich von Valparaiso an der chileni-

schen Küste. Es herrschte steifer Süd-Süd-West mit hohem Seegang. Graf Spee stand zwischen der Küste und dem Gegner, der Vorteil der Beleuchtung war bis Sonnenuntergang auf seiten Cradocks. Graf v. Spee sicherte sich aber alle Vorteile von Licht, Wind und Seegang. Er versagte anfangs den Kampf und ging erst nach Sonnenuntergang scharf zum laufenden Gefechte auf südlichem Kurse über. So hatte Cradock Wind und Seegang gegen sich und seine Schiffe hoben sich gegen den hellen Abendhimmel deutlich ab. Abgesehen von den Kleinen Kreuzern standen sich je zwei Panzerkreuzer auf jeder Seite gegenüber. Nachdem 6 Uhr 30 Minuten auf etwa 10000 Meter der Geschützkampf begonnen hatte, deckten schon die ersten deutschen Salven die englischen Schiffe ein. Nach kaum einer Stunde waren durch die überwältigende Wirkung der deutschen Panzersprenggranaten beide englische Panzerkreuzer zusammengeschossen und gesunken, während die deutschen Schiffe unverletzt geblieben waren. Die schnelle „Glasgow“ und der Hilfskreuzer hatten sich rechtzeitig durch die Flucht entzogen. Das Gefecht bei Coronel war das erste Zusammentreffen einigermaßen gleichstarker deutscher und englischer Panzerschiffe. Es endete mit einer vernichtenden Niederlage der letztern und mit einer schweren Einbuße an Ansehen für England.

Graf Spee hatte nach seinem glorreichen Siege freie Bahn, um nach Umschiffung von Kap Hoorn den Kreuzerkrieg in den Atlantik zu tragen und den englischen Handel dort weit schwerer zu treffen und empfindlicher zu schädigen, als dies im Stillen Ozean möglich gewesen war. Schon die Unsicherheit über seine weiteren Absichten brachte den ganzen englisch-südamerikanischen Handel ins Stocken. Auf dem Wege nach der Heimat, wohin durchzubringen seine Absicht war, wurde bei Kap Hoorn ein großes englisches Vollschiff mit wertvoller Kohlenladung gekapert. Die Uebernahme dieser Ladung auf die einzelnen Schiffe des Geschwaders nahm beinahe vier Tage in Anspruch. Da Graf Spee daran lag, unterwegs die Funkenstation von Port Stanley auf den Falklandinseln zu zerstören — eine Maßnahme, deren strategische Zweckmäßigkeit unter den vorliegenden Umständen zweifelhaft bleibt —, kam das deutsche Geschwader erst am 8. statt am 4. Dezember vor Port Stanley an. Der deutsche Kreuzeradmiral war über die strategische



Lage in diesen Gewässern nicht unterrichtet. So konnte er nicht wissen, daß Admiral Lord John Fisher, der Ende Oktober 1914 das Amt als Erster Seelord der Admiralität wieder übernommen hatte, die bisher gegen das deutsche Kreuzergeschwader ergriffenen Maßnahmen seines Vorgängers als unzureichend erkannt und sofort nach der Schlacht bei Coronel zwei Schlachtkreuzer von der Grand Fleet zur Verstärkung des südatlantischen Geschwaders (drei Panzerkreuzer und zwei Kleine Kreuzer) unter Admiral Sturdee in den Südatlantik entsandt hatte, um die „Schmach von Coronel“ zu tilgen. Zufällig war dieses Geschwader einen Tag vor Graf Spee in Port Stanley eingetroffen. Der Ausgang des nun folgenden Kampfes konnte nicht zweifelhaft sein, stand doch reichlich die dreifache Ueberlegenheit an Tonnengehalt und Geschossgewicht den Briten zur Verfügung.

Das Wetter am Morgen des 8. Dezember 1914 war sichtig bei leichtem Winde. Sobald die Anwesenheit so zahlreicher feindlicher Seestreitkräfte im Hafen erkannt wurde, versuchte Graf Spee, der ein Gefecht mit so überlegenen feindlichen Streitkräften nicht annehmen wollte, nach Südwest auszuweichen, Sturdee aber verließ sofort beschleunigt den Ankerplatz und nahm die „Jagd“ auf. Die zum mindesten vorliegende Möglichkeit, die im Hafen liegenden und kohlenden Schiffe am frühen Morgen dort von See aus anzugreifen, ehe sie seeklar waren, war nicht ergriffen worden. Es entspann sich nun von ein Uhr mittags ab ein laufendes Verfolgungsgefecht. Nachdem Graf Spee die nicht genügend kampfkraftigen Kleinen Kreuzer entlassen, drehte er zur Annahme des Gefechtes auf. Schon nach einstündigem Kampfe, bei dem man einen starken Feuererfolg der Deutschen annehmen darf, brach Sturdee durch „Vergrößerung der Entfernung“ ab. Auf deutscher Seite war inzwischen die Munition so knapp geworden, daß Graf Spee sich entschließen mußte, sich dem Feinde auf südlichem Kurse zu entziehen. Sturdee folgte aber, und von 3 Uhr ab setzte nun der tragische Endkampf der deutschen Schiffe ein. Kurz nach 4 Uhr versank zuerst das Flaggschiff „Scharnhorst“ mit wehender Flagge in den eisigen Fluten des Südatlantik, den tapferen Geschwaderchef und die ganze Besatzung mit sich in die Tiefe reißend, um 6 Uhr versenkte sich „Gneisenau“ selbst. Beide Schiffe hatten die letzte

Granate verfeuert und alle Kampfmittel erschöpft. Sturdee hatte den taktischen Vorteil seiner überlegenen Geschwindigkeit geschickt dazu ausgenutzt, die Gefechtsentfernungen immer so vorsichtig zu regeln, daß die schwächeren deutschen Geschütze seinen Großkampfschiffen nicht allzuviel anhaben konnten. Trotzdem hatte allein der Schlachtkreuzer „Invincible“ zweiundzwanzig Treffer aufzuweisen und mußte sich einer langen Reparatur unterziehen. Nicht besser als den Panzerkreuzern erging es den Kleinen Kreuzern „Leipzig“ und „Nürnberg“, die durch die überlegenen englischen Panzerkreuzer und Kleinen Kreuzer nach heldenmütigem Widerstande überwältigt und versenkt wurden, wobei der Kommandant der „Glasgow“ auf die wehrlosen, auf Deck des sinkenden Kreuzers „Leipzig“ versammelten Reste der Besatzung aus nächster Nähe Schnellfeuer abgeben ließ, bis die englischen Geschützführer sich weigerten, weiter zu schießen. Noch von den Leibern der kenternden Schiffe wurde von den deutschen, dem Tode geweihten Seeleuten die Kriegsflagge am Bootshaken unter lautem Hurra geschwenkt, bis Schiff, Mann und Flagge versanken! Nur der Kleine Kreuzer „Dresden“ vermochte sich nach der Insel Mas a tierra, westlich der chilenischen Küste zu retten, wo er, ohne Kohlen im Hafen liegend, im März 1915 unter krassem Bruche der neutralen Hoheitsrechte von drei englischen Kreuzern zusammengeschossen und von der eigenen Mannschaft versenkt wurde. Die Rechte der Neutralen wiegen im Seekriege federleicht, wenn diese nicht den Willen aufbringen, sie mit den Waffen zu schützen! Es ist bezeichnend, daß die beiden Großkampfschiffe fünf Stunden gebraucht haben, um zwei schwache deutsche Panzerkreuzer zu vernichten. Bei Coronel unter ganz anderen Stärkeverhältnissen dauerte es kaum eine Stunde, bis „Good Hope“ und „Monmouth“ außer Gefecht waren.

Die Falkland-Schlacht war, abgesehen von der Schlacht vor dem Skagerrak, das für die deutsche Flotte verlustreichste Gefecht während des ganzen Seekrieges; über 2000 Mann besiegelten ihre Treue für Kaiser und Reich mit dem Tode. Sie sind im Glauben an Deutschlands Zukunft auf dem Meere gefallen. Was die Helden, über deren wundenbedeckte Leiber das Weltmeer dahinrauscht, in ihren letzten Stunden an Kraft und Mut gezeigt, ist unvergängliches

Gut des deutschen Volkes und sollte für immer im Gedächtnis derer weiterleben, für die sie kämpften und fielen. Es ist, als ob in dieser letzten Kriegsfahrt des deutschen Kreuzergeschwaders die alten nordischen Heldensagen wieder lebendig geworden seien, die da singen von kühner Seefahrt, von schwerem Kampfe, von glorreichem Siege und ruhmvollem Untergange! Eine italienische Zeitung, „Il Giorno“, schrieb damals: „Was die deutschen Kreuzer in diesen vier Monaten ihrer Fahrt geleistet, ist so blendend in Vaterlandsliebe, in Selbstverleugnung, in Heldentum, daß man es verzeichnen kann in der Geschichte der herrlichsten und edelsten Taten für einen Gedanken, für ein ideales Ziel... Jeder, der ein Menschenherz in der Brust hat, wird das Gefühl haben, daß der Ruhm den Besiegten gehört — vielleicht nur den Besiegten!“ Selbst der englische Geschwaderchef sah sich genötigt, anzuerkennen, daß die deutschen Schiffe „fought in a most plucky manner to the end“.

Während das deutsche Kreuzergeschwader seine Fahrt durch die Südsee ausführte, machten noch drei deutsche Kleine Kreuzer Jagd auf den englischen Handel: „Emden“, „Karlsruhe“ und „Königsberg“. „Emden“ war von Graf Spee hierzu Anfang August 1914 aus dem Geschwaderverbande entlassen worden. Der schneidige Kommandant Karl v. Müller hat seine Aufgabe vorbildlich gelöst: im Indischen Ozeane Madras beschossen und allerwärts Schrecken verbreitet, sogar die britischen Heerestransporte um viele Wochen zurückgehalten, bis schließlich — wiederum durch einen unglücklichen Zufall — von etwa achtzehn japanischen, russischen, französischen und englischen Kriegsschiffen, die gegen ihn aufgeboten worden waren, der stark überlegene britische Kreuzer „Sidney“ (acht 15 Zentimeter gegenüber zehn 10,5 Zentimeter der „Emden“) das deutsche Schiff bei den Kokosinseln im südlichen Indischen Ozean am 9. November 1914 stellte und zusammenschloß, nachdem es noch kurz vorher, mitten im Hafen von Penang im ersten Morgengrauen einen etwa gleichgroßen russischen Kreuzer und einen französischen Torpedojäger kurzerhand erledigt und im ganzen über 70000 Br.-Reg.-T. an feindlichem Schiffsraum versenkt hatte. Einem Teile der „Emden“-Besatzung, der vor dem Gefecht an Land gesetzt worden war, um die funkentelegraphische Station auf einer der Inseln zu zer-



stören, gelang es, in dem kleinen Segelschiffe „Ayesah“ nach Arabien zu entkommen. Der Kleine Kreuzer „Königsberg“ (Kapitän zur See Looß) war bei Kriegsausbruch auf der ostafrikanischen Station. Nachdem das Schiff, durch Kohlenmangel sehr behindert, eine Zeitlang vor Aden Kreuzerkrieg geführt, zerstörte es im Hafen von Zanzibar einen englischen Kreuzer, der sich überraschen ließ, wurde dann aber im Rufijidelta, dem einzigen gegen Sicht von See aus geschützten Ankerplatze an der ostafrikanischen Küste, neun volle Monate lang blockiert, um schließlich von einer ganzen Flottenabteilung von Kreuzern, Monitoren und Hilfsschiffen, darunter sogar ein Linienschiff (!), nach vielen vergeblichen Anläufen schließlich am 11. Juli 1915 wrackgeschossen zu werden. Der Kommandant versenkte das Schiff, nahm aber mit der überlebenden Mannschaft und den brauchbar gebliebenen Geschützen noch bis Kriegsende an der Verteidigung Ostafrikas teil, deren lange Dauer übrigens wesentlich dadurch ermöglicht wurde, daß es zwei hervorragend geführten deutschen Hilfsschiffen gelang, an der ostafrikanischen Küste Kriegsmaterial zu landen. (Dampfer „Rubens“, Oberleutnant z. S. d. Res. Christiansen, und „Marie“, Hilfsleutnant z. S. Stövensen).

Gewaltiger noch waren die Anstrengungen, um den dritten deutschen Auslandskreuzer „Karlsruhe“ (Fregattenkapitän Erich Köhler) unschädlich zu machen. Dieses schnelle und hervorragend geführte Schiff befand sich bei Kriegsausbruch auf der amerikanischen Station. Es war somit in der Nähe der besten Kreuzerjagdgründe der Welt. Diese Lage hat der Kommandant trefflich auszunutzen verstanden; er ist geschickt jedem Zusammentreffen mit dem Feinde ausgewichen — die erste Pflicht im Kreuzerkriege! —, hat eine große Anzahl von feindlichen Handelsschiffen (über 72000 Bruttoregistertonnen) versenkt, hat bei Kriegsbeginn den Lloyd-Dampfer „Kronprinz Wilhelm“ auf hoher See als Hilfskreuzer ausgerüstet und bewaffnet, hat Kohlen und Lebensmittel immer laufend aus Preisen ergänzt, mehrere deutsche und feindliche Dampfer als Begleitschiffe für Vorräte und Gefangene stets um sich gehabt, keinen Hafen angelaufen und monatelang die Meute der Verfolger irreführt, bis das Schiff am 4. November 1914 infolge einer noch nicht aufgeklärten inneren Explosion in zwei Teile zerbrach und

versank. Schließlich war ein ganzes Geschwader von Panzerkreuzern und Kleinen Kreuzern nebst einer großen Anzahl von Hilfsschiffen unterwegs, um das unheimliche, unsichtbar gewordene Schiff zu stellen; erst im März 1915 erfuhr man in London, daß die gefürchtete „Karlsruhe“ schon lange nicht mehr bestehe. Man hatte fast fünf Monate lang hinter einem Gespenste hergejagt! Der gerettete Rest der Besatzung — 129 Mann — gelangte auf einem Beischiffe glücklich durch die britische Blockadelinie in die Heimat.

Außer den Kriegsschiffen war auch eine Anzahl von Hilfskreuzern am Kreuzerkriege beteiligt. Von diesen hat der schon erwähnte Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm“ (Kapitänleutnant Thierfelder) Außerordentliches geleistet; er hat neun Monate lang höchst erfolgreich Kreuzerkrieg geführt, ohne einen Hafen anzulaufen, bis er schließlich wegen Kohlenmangel einen nordamerikanischen Hafen anlaufen mußte, wo die Mannschaft interniert wurde. Dem Schwesterschiffe „Kaiser Wilhelm der Große“ gelang es gleich bei Kriegsbeginn, die englische Blockade in der Nordsee zu durchbrechen; er wurde aber schon sehr bald unter schnödem Völkerrechtsbruche von einem englischen Kreuzer vernichtet, als er auf der neutralen Reede von Rio Oro (Westafrika) vor Anker lag. Ein dritter großer Hilfskreuzer, „Cap Trafalgar“, war Anfang August von einem deutschen Kanonenboot ausgerüstet worden, ging aber schon nach wenigen Tagen bei einem Gefecht mit einem stärkeren englischen Hilfskreuzer zugrunde. Die Engländer hatten schon seit Jahren auf allen größeren Postdampfern die Geschütze an Bord und waren dadurch für den Kreuzerkrieg, der auch die Abwehr feindlicher Kreuzer zur Aufgabe hat, im Vorteil.

Die geringe Zahl der vorhandenen deutschen Kleinen Kreuzer verbot es der deutschen Seekriegsleitung ganz von selbst, die Führung des Kreuzerkrieges mit Kriegsschiffen zu betreiben, obwohl der Seehandel der Verbandsmächte ohne Zweifel der empfindlichste Angriffspunkt, die Achillesferse ihrer ganzen Kriegführung war. Der Kreuzerkrieg mit Ueberwasserschiffen bedarf zu seiner erfolgreichen Durchführung zweier Voraussetzungen: zahlreicher schneller und kampfkraftiger Kreuzer mit guten strategischen Eigenschaften, und günstig gelegener geschützter Stützpunkte zur Vornahme von

Reparaturen und zum Einbringen der Prisen. An beidem fehlte es der deutschen Seekriegsleitung. So mußte sie sich mit Ersatzmitteln behelfen. Als ein solches erwiesen sich die maskierten Handelsstörer: das sind Handelsschiffe mit großem Brennstoffvorrat, deren Geschütze durch Verschläge (Masken) verhüllt sind. Nach außen völlig harmlos — die großen Schnelldampfer sind viel zu leicht erkennbar —, die Geschütze durch Verschläge der Sicht entzogen, enthüllen sie ihre Eigenschaft als Hilfskriegsschiffe nur im Falle des Angriffs auf feindliche Handesschiffe und im Gefecht. Ihre Aufgabe ist nicht, zu kämpfen, sondern Prisen zu machen und möglichst lange unbemerkt zu bleiben. Daher müssen sie in bezug auf Brennstoff ausschließlich von ihrer Beute leben. Eine Schwierigkeit bestand darin, sie durch die englische Blockadelinie ungesehen durch- und wieder zurückzubringen. In zahlreichen Fällen ist dies den ausgesandten Handelszerstörern glänzend gelungen; sie haben dank ihrer vorzüglichen Führung dem Seehandel der Alliierten vielen Schaden zugefügt, außerdem noch vor wichtigen Hafeneinfahrten Minen gelegt. Schon kurz nach Kriegsausbruch durchbrach der Hilfskreuzer „Berlin“ (Kapitän zur See Pfundheller) die englische Blockadelinie und legte eine Minensperre in der Irischen See, auf die das englische Großkampfschiff „Audacious“ lief und sank. 1915 drang der „Meteor“ (Korvettenkapitän v. Knorr) bis Archangelsk und auf einer zweiten Ausfahrt bis in den Firth of Forth vor, wurde aber, nachdem er einen englischen Hilfskreuzer durch Torpedoschuß versenkt, in der Deutschen Bucht von englischen Kreuzern gestellt und mußte sich selbst sprengen, weil die erhoffte Hilfe von seiten der Hochseeflotte ausblieb. Dagegen gelang der „Möve“ (Korvettenkapitän Graf zu Dohna) zweimal Ausfahrt und Heimkehr. Ihr ergiebiger Kreuzerjagdgrund war der Atlantische Ozean. Ende 1916 ging der „Seeadler“, ein Segelschiff mit starkem Hilfsmotor (Kapitänleutnant Graf Luckner) auf eine höchst abenteuerliche und erfolgreiche Kreuzerfahrt<sup>1</sup>, die ihn bis in die Südsee brachte, wo das brave Schiff durch eine Flutwelle in einem Atolle zugrunde ging. Die reichste Beute machte der „Wolf“ (Fregattenkapitän Neger),

<sup>1</sup> Beschrieben in dem höchst anregenden Büchlein des Kommandanten: „Seeteufel“ (Leipzig, v. Hase & Koehler).



der 1917/18 über ein Jahr lang unterwegs war, zahlreiche Schiffe versenkte, Minen vor Colombo und in der Südsee legte und eine wertvolle Prise mit vielen Gefangenen heimbrachte.

Tätigkeit und Erfolge des Handelskrieges können außer an der Störung des feindlichen Handels vor allem an der aufgebrachten oder versenkten Tonnage gemessen werden. Im ganzen hat der Ueberwasserkreuzerkrieg den Handelsflotten der Verbandsmächte etwa 425 000 Br.-Reg.-Tons<sup>1</sup> gekostet. So groß diese Zahl auch scheinen mag, so gewaltige Werte an Schiffen und Ladungen dadurch auch verloren gegangen sind, so stark Störung und Verzögerung, Behinderung und Erschwerung des feindlichen Handelsverkehrs auch gewesen sein mögen, bei dem 1914 vorhandenen Weltfrachtraume von rund vierzig Millionen Bruttoregister-tonnen konnte von einer ausschlaggebenden Wirkung dieses Verlustes auf die kriegswichtigen Seetransporte der Verbandsmächte nicht die Rede sein. Der Verlauf des Weltkrieges stellte schon von 1915 an immer größere Anforderungen an den Frachtraum der alliierten Handelsflotten. Nicht nur waren die friedliche Bevölkerung und die Industrie der verbündeten Staaten mehr oder weniger — besonders in England — von der ungestörten und regelmäßigen Zufuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen abhängig, die Kriegführung selbst, die sich schließlich auf drei Erdteile ausdehnte, verlangte für Truppen- und Materialtransporte und für den Blockade- und Bewachungsdienst eine von Monat zu Monat sich steigernde Handelschiff-tonnage. Schließlich stand der größte Teil der alliierten Handelsflotten in Kriegsdiensten und neutrale Schiffe mußten den Handelsverkehr besorgen. Dadurch entstand schon Anfang 1915 eine ausgesprochene Frachtraumknappheit, die sich in einer Vervielfachung der Frachtraten und in einer starken Verteuerung der Lebenshaltung bei den Verbündeten aussprach. Auf der freien Seezufuhr von Kriegsrohstoffen und Kriegsmaterial, besonders aus Amerika, ruhte aber die Gesamtkriegführung der Alliierten.

In den großen Seekriegen der Segelschiffszeit war der Kampf gegen den feindlichen Handel stets mit besonderem Eifer geführt

<sup>1</sup> „Brutto-Registertonne“ ist ein Raummaß, nach welchem die Ladefähigkeit und Größe der Handelsschiffe bemessen wird; eine Br.-Reg.-T. ist gleich 2,83 cbm.

worden; er hat, wie wir gesehen haben, mehrfach den Ausgang der Kriege entscheidend beeinflußt; trotzdem war er strategisch immer nur eine Nebenmaßnahme der Seekriegführung geblieben, deren Hauptgewicht nicht auf dem Kreuzerkriege, sondern auf dem Kampfe der Hochseefloten um die Seeherrschaft beruhte. Mit dieser fielen auch alle Früchte derselben dem Sieger in den Schoß. Dieses Grundgesetz aller Seekriegführung besteht auch heute noch zu Recht, und es wäre ein böser Trugschluß, auf Grund des völlig anormalen Verlaufes des Hochseekrieges im Rahmen des Weltkrieges den Kampf um die Seeherrschaft als abgetan behandeln zu wollen. Nur weil die Hochseefloten beider Hauptkriegführenden, freilich aus sehr verschiedenen Gründen — auf deutscher Seite aus politischen, auf englischer aus strategischen — über Gebühr geschont und zurückgehalten wurden, kam der Kampf um die Seeherrschaft nicht zum Austrage. Die Engländer glaubten durch ihre Strategie der Zurückhaltung die indirekten Waffen des Seekrieges, den Wirtschafts- und Hungerkrieg, ohne Gefahr und Schiffsverluste ansetzen und damit den Seekrieg gewinnen zu können; die Deutschen mußten, wenn sie die Flotte nicht einsetzen wollten, versuchen, auch ihrerseits die indirekten Waffen des Seekrieges, in diesem Falle den Krieg gegen den feindlichen Handel als eine Maßnahme der strategischen Offensive, im Kampfe gegen die Seeherrschaft (vgl. Kap. I 3d) zur Anwendung zu bringen, um die Verbandsmächte an derselben Stelle zu treffen, wo sie wirtschaftlich und schließlich auch strategisch am empfindlichsten waren, am Frachtraum. Aus dieser Lage und als Gegenmaßregel gegen die völkerrechtswidrige „Hungerblockade“ ist der Unterseeboot-Handelskrieg entstanden, in seinem Wesen nicht ein „großer“ Krieg mit den Waffen, sondern ein Kleinkrieg gegen den Handel nach Art der jeune école in Frankreich<sup>1</sup>. Nicht die Kraft, sondern

<sup>1</sup> Die genaueste amtliche Darstellung enthält das Admiralstabswerk „Der Handelskrieg mit U-Booten“, 3 Bde. (ein vierter 1941 in Vorbereitung), bearbeitet von Konteradmiral a. D. Spindler, einem bewährten U-Bootsmann. Vgl. hierzu auch das grundlegende Werk „Das Unterseeboot“ von Admiral Bauer, Führer der U-Boote im Weltkriege (Berlin 1931). Weitere Quellen: „Der U-Bootskrieg 1914/1918“ von Vizeadmiral a. D. Michelsen, Befehlshabers der U-Boote der Hochseeflotte (Leipzig, v. Hase & Koehler) und „Die deutschen U-Boote 1914/18“ von Konteradmiral Gayer (Berlin, nicht vollendet, 4 Hefte 1922 bis 1930).

die Schwäche der deutschen Seekriegführung hat ihn geboren, nur die Schwäche der englischen „großen“ Seekriegführung, die sich bis zuletzt vor der Schlachtentscheidung scheute, hat ihn zu seiner gewaltigen Wirkung gelangen lassen.

Das von den Verbandsmächten während des Krieges leidenschaftlich bestrittene, nach dem Kriege aber offen anerkannte Recht Deutschlands auf den „uneingeschränkten“ Handelskrieg mit U-Booten steht unzweifelhaft fest. Es wird immer mit Stillschweigen übergangen, daß die Engländer in der Ostsee mit ihren wenigen U-Booten dort in rücksichtslosester Weise deutsche Handelsschiffe warnungslos versenkt haben! Das Recht auf den U-Bootskrieg gründet sich auf drei Tatsachen: auf die widerrechtliche Erklärung der Nordsee als Kriegsgebiet durch England im November 1914, wodurch der völkerrechtlich gestattete freie Handel Deutschlands mit den Neutralen, insbesondere mit den nordischen Reichen und Holland, ohne förmliche Blockadeerklärung abgeschnürt wurde; ferner auf die widerrechtliche Einbeziehung „bedingter“ Bannware und schließlich sogar aller Waren der sogenannten „Freiliste“ (besonders Lebensmittel und Textilrohstoffe) in die Liste der unbedingter Beschlagnahme unterliegenden Bannwaren, wodurch aus dem Wirtschaftskriege erst der „Hungerkrieg“ entstand; und schließlich in der Bewaffnung aller Handelsschiffe als Abwehrmaßnahme gegen ihre völkerrechtlich gestattete Durchsuchung auf Bannware. Das bewaffnete Handelsschiff ist weder Kriegs- noch Handelsschiff, vielmehr ein Rückfall in die schlimmsten Zeiten der Rechtlosigkeit auf dem Meere. Aber im Seekriege erst recht gilt das Wort Goethes: Man hat Gewalt, so hat man Recht! Ausschließlich die widerrechtliche Bewaffnung der Handelsschiffe und der ebenfalls von England beliebte Flaggenmißbrauch (die Aufforderung an die Handelsschiffe, eine falsche neutrale Flagge zu hissen) haben dem Tauchboote den Kreuzerkrieg nach Prisenrecht, d. h. durch Anhalten und Durchsuchen der angetroffenen Schiffe, unmöglich gemacht, es unter Wasser gedrückt und zu einer warnungslosen Versenkung in bestimmt abgegrenzten „Kriegs“- oder „Sperrgebieten“ gezwungen, weil gegen Geschützfeuer das aufgetauchte U-Boot so gut wie



wehrlos ist. Die offiziöse Zeitschrift des französischen Marineministers, die „Revue militaire“, schrieb im Jahre 1920:

„Der U-Bootskrieg war vollkommen gerechtfertigt... Es ist Zeit, mit dem Glauben aufzuräumen, daß der Gebrauch der U-Bootswaffe durch die Deutschen mit den Gebräuchen der zwischenstaatlichen Kriege nicht zu vereinbaren gewesen sei... Die Verwendung der U-Bootswaffe als entscheidenden Faktor in dem verflochtenen Weltkriege war daher in jeder Weise korrekt“.

Jedes dieser Worte trifft den Nagel auf den Kopf. Es ist wichtig, dieses Urteil aus französischem Munde festzuhalten.

Schon vor 1914 hatten in England Lord John Fisher und der Admiral Percy Scott auf die Möglichkeit der Verwendung des U-Bootes als Handelszerstörer aufmerksam gemacht. Als durch die oben erwähnte britische Kriegsgebietserklärung die Nordsee für den friedlichen Handel gesperrt wurde, ohne daß die Neutralen im Gefühle ihrer Machtlosigkeit sich anders als durch papierne Proteste dagegen wehrten, erklärte der deutsche Admiralstab am 4. Februar 1915, daß in den Gewässern rings um England jedes feindliche oder neutrale Handelsschiff Gefahr liefe, sei es durch U-Boote, sei es durch Minen, zerstört zu werden. Damit war der U-Boothandelskrieg erklärt. Es wäre nur notwendig gewesen, an dieser Erklärung auch festzuhalten. Wenn auch Anfang 1915 nur wenige für Fernunternehmungen geeignete deutsche U-Boote erst vorhanden waren, so waren andererseits damals kaum fünf Prozent der Dampfer englischer Flagge bewaffnet, von den anderen Verbandsmächten kein einziger. Bei dem gewaltigen Schiffsverkehr in den Gewässern rings um England, der durch Kriegstransporte der Alliierten noch erheblich vermehrt wurde, hätten auch wenige deutsche U-Boote genügt, um die Rolle des Wolfes in der Schafherde zu spielen. Aber es kam ganz anders. Während England die papiernen Proteste der Neutralen gegen die Verletzung der durch die Pariser Deklaration von 1856 und die Londoner Erklärung von 1907 feierlich verbrieften Rechte des neutralen Handels im Kriege kühl außer acht ließ, wurde der so aussichtsreiche deutsche Tauchbootkrieg, besonders infolge des Einspruchs der Vereinigten Staaten, immer mehr ein-

geschränkt, um schließlich auf einen Kreuzerkrieg nach Prisenrecht zusammenzuschrumpfen. Präsident Wilson verlangte, daß kein amerikanischer Bürger bei den Kriegshandlungen deutscher U-Boote verletzt werden dürfe. Eine völlig ungerechtfertigte und unerfüllbare Forderung! Die Einsprüche Wilsons verschärfen sich nach der Versenkung des mit Munition beladenen Schnelldampfers „Lusitania“ am 8. Mai 1915 und des Postdampfers „Arabic“ am 15. August 1915, der das U-Boot hatte rammen wollen, und gingen zu einer unzweideutigen Kriegsdrohung nach der Torpedierung des Kanaldampfers „Sussex“ am 24. März 1916 über, obwohl die „Sussex“ nach der Torpedierung in einen Hafen eingebracht wurde und kein einziger Amerikaner dabei ums Leben gekommen war, was beides dem Präsidenten Wilson verheimlicht wurde. Der „Sussex“-Fall und die fast gleichzeitige Entlassung des Großadmirals v. Tirpitz, des einzigen Vertreters einer kraftvollen Seekriegführung im Großen Hauptquartiere, besiegelten den diplomatischen Rückzug. Die schwächliche Rücksichtnahme auf neutrale Belange, auf die kein Engländer je verfallen wäre, und die ihm auch heute noch unverständlich ist, lähmte die Waffe, die den Sieg verheißt. „In so gefährlichen Dingen, wie der Krieg, sind die Irrtümer, die aus Gutmütigkeit entstehen, gerade die schlimmsten“ (Clausewitz, „Vom Kriege“).

Das Zurückweichen der deutschen Politik im Jahre 1915 war schuld, daß auch der letzte günstige Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des uneingeschränkten Tauchbootkrieges im Jahre 1916 nicht ergriffen wurde, wie Admiral Scheer (a. a. O. 364) ausdrücklich feststellt. Der gewaltige Eindruck, den die Schlacht vor dem Skagerrak in der ganzen Welt, vor allem aber bei den Verbandsmächten selbst, gemacht hatte, hätte unbedingt ausgenützt werden müssen<sup>1</sup>. Der Sieger am Skagerrak hat es dringend in seinem Berichte vorgeschlagen. Abermals triumphierte jedoch die diplomatische Schwäche über die bessere militärische Einsicht. So wurde der Tauchbootkrieg

<sup>1</sup> Es ist von Wert, auch ein Urteil aus dem andern Lager hierüber zu hören. Admiral Sims, der Befehlshaber der amerikanischen Seestreitkräfte im Weltkrieg, sagte im April 1923: „Wenn die Deutschen das Versenken ohne Warnung schon 1916 statt 1917 begonnen hätten, würden sie den Krieg gewonnen haben.“

in den beiden für seinen schnellen Erfolg günstigen Jahren 1915 und 1916 in der Hauptsache mit allerhand Einschränkungen (Postdampfer, Passagierschiffe, neutrale Schiffe sollten geschont werden usw.), zuletzt nur nach Prisenrecht geführt. Da aber der U-Bootskrieg nach Prisenrecht in den Gewässern um England und in der Biskaya für aussichtslos gehalten wurde, stellte ihn die Seekriegsleitung seit April 1916 völlig ein. Das war ohne Zweifel ein voreiliger Entschluß und daher ein Fehler. Auch nach Prisenordnung wären während der 11 Monate bis Ende Januar 1917 noch Hunderttausende von Bruttoregistertonnen versenkt worden, und der Erfolg des uneingeschränkten U-Bootkrieges im nächsten Jahre wäre ohne Zweifel noch größer gewesen (vgl. auch Michelsen, a. a. O. 55 und Adm. Aßmann a. a. O. 517). Die besten Kreuzerjagdgründe, in denen noch günstige Verhältnisse vorlagen, waren in diesen Jahren das Mittelmeer und Ende 1916 das Nördliche Eismeer, dieses wegen der starken Zufuhr von Kriegsmaterial nach Archangelsk. Trotz allen Einschränkungen kam es vor, daß einzelne Boote während einer Kreuzfahrt über 50000 Bruttoregistertonnen an Frachtraum versenken konnten, ja, sogar einmal bei einer Fahrt des erfolgreichsten aller U-Bootkommandanten, des Kapitänleutnants v. Arnauld de la Perrière (Lothar), im Mittelmeer über 90000 Tonnen! Durch die verwegene Kühnheit der Kommandanten und die sorgfältige Ausbildung der Besatzungen in dieser höchst empfindlichen Waffe, verbunden mit entsprechender Steigerung des U-Bootbaues, sind allen Hindernissen zum Trotz in diesen beiden Jahren nicht weniger als 3,3 Millionen Bruttoregistertonnen durch Tauchboote und 0,9 Millionen Tonnen durch von U-Booten gelegte Minen an Frachtraum vernichtet worden. Wie viel glänzender wäre das Ergebnis gewesen, wenn die deutsche Regierung 1915 fest geblieben wäre!

Als endlich nach langen, noch im letzten Augenblicke einsetzenden Schwankungen der politischen Staatsleitung auf dringende Forderung des Chefs des Admiralstabes (seit 1916 Admiral v. Holtzendorff) und der Obersten Heeresleitung am 1. Februar 1917 der uneingeschränkte Tauchbootkrieg unter Erklärung eines ausgedehnten Seegebietes rings um alle Küsten Europas herum als



„Sperrgebiet“<sup>1</sup> (siehe Plan 18) zum zweiten Male einsetzte, sahen sich die Träger dieses Krieges, die U-Boote, einer ganz anderen Lage gegenüber als 1915. Vom „Wolf in der Schafherde“ war keine Rede mehr, auch wenn die Zahl der Boote seitdem auf hundertsechszwanzig frontreife gestiegen war, denn inzwischen war von der britischen Admiralität, insbesondere durch den Ende 1916 zum Ersten Seelord ernannten bisherigen Flottenchef Jellicoe die U-Bootsabwehr großzügig auf- und ausgebaut worden. Anfang 1917 waren schon 40 Prozent aller englischen, im April desselben Jahres sämtliche amerikanischen Dampfer bewaffnet, Anfang 1918 waren volle hundert Prozent bestückt. Außerdem wurden Tausende von Fahrzeugen, Kriegsschiffe wie Hilfsschiffe aller Art und Größe, bereitgestellt, um die Hauptdampferwege zu bewachen und mächtige Geleitzüge von Kauffahrern und Kriegstransportern durch das gefährdete Gebiet zu bringen<sup>2</sup>; es wurden ferner zur unmittelbaren Bekämpfung der U-Boote zahlreiche „U-Bootsfallen“ in harmlosem Gewande mit getarnten Geschützen hergerichtet, bestimmt, die Kommandanten zu täuschen und die Boote dann hinterrücks zu vernichten. Für die offensive Bekämpfung der U-Bootsgefahr erwiesen sich U-Boote selbst sehr brauchbar, außerdem wurden durch Boote und Flugzeuge Unterwasserbomben geschleudert (vom Flugzeug aus ist das getauchte Boot meist zu erkennen) und zahlreiche schnelle Motorboote als U-Bootsjäger in Dienst gestellt. Die defensive Bekämpfung gipfelte in mächtigen Minensperren in der Nordsee und in ausgedehnten Drahtnetzen im Kanal, die den U-Booten den Weg nach dem freien Meere verlegen sollten, ferner

<sup>1</sup> Es wäre politisch wohl richtiger gewesen, nicht „Sperrgebiete“ zu errichten, sondern eine regelrechte Blockade der Küsten aller Feindmächte offiziell zu erklären. Als man den Neutralen allerlei Zugeständnisse auch noch nach dem 1. Februar 1917 machte, wurde die Flagge maßgebend für die Beurteilung des einzelnen Falles, bei einer Blockade aber ist es der Bestimmungsort, gegen den es kein Ausweichen gibt und der auch die Flagge nicht schützt. Diese Blockadeerklärung wäre auch völkerrechtlich vollkommen gesetzlich gewesen (vgl. Bauer, a. a. O. 75 ff.). Sie ist im deutsch-englischen Kriege auch 1940 erklärt worden.

<sup>2</sup> Den ungeheueren Umfang des Geleitdienstes mögen nachstehende Zahlen erläutern: es sind von Mitte 1917 bis Oktober 1918 heimreisend 566 ozeanische Geleitzüge mit 8600, ausreisend 508 mit 7100 Schiffen gebildet worden, außerdem in den heimischen Gewässern und im Mittelmeer 70000 Schiffe geleitet worden. Die Verluste durch U-Bootsangriffe betrugen nur 1—1½ v. H. Der Geleitzugdienst bedeutete also damals einen vollen Erfolg der U-Bootsabwehr. Heute hat sich dies infolge einer neuen Angriffstaktik der Unterseeboote wesentlich geändert. Allerdings verzögert der Geleitdienst die Transporte ganz erheblich.

in einem örtlich beschränkten Horchverfahren durch Mikrophone auf Bewachungsstreitkräften und in den schon erwähnten Funkpeilungen in See feindlicher U-Boote durch Landstationen. Diese weit umfassende U-Bootsabwehr hat über 3000 Fahrzeuge beansprucht und einschließlich des für den Bau und Umbau erforderlichen Werftpersonals beinahe 800000 Mann aller Seemächte der Verwendung im Landkriege entzogen. Aber damit nicht genug, schritt man sogleich nach dem durch Erklärung des warnungslosen Tauchbootkrieges unvermeidlich gewordenen Eintritte der Vereinigten Staaten in den Krieg im April 1917<sup>1</sup> zur Aufstellung eines wahrhaft großzügigen Schiffbauprogramms zum Ersatze der versenkten Dampfer. Es wurden in England sogleich zwei Millionen Tonnen, in Nordamerika auf zahlreichen, förmlich aus dem Boden gestampften Werften und auf Staatskosten neun Millionen Tonnen an Handelsschifftonnage, darunter sogar Holzschiffe (!) in Bau gegeben, die zwar bis Kriegsende keineswegs fertig wurden, sich auch zum Teil als Fehlbauten, besonders bei den Tausenden von Holzschiffen erwiesen, aber von Mitte 1918 an doch zur Linderung der schweren Frachtraumnot beigetragen haben.

Der nach der Sperrgebietserklärung vom 1. Februar 1917 mit voller Wucht einsetzende uneingeschränkte Tauchbootkrieg wurde von drei Operationsbasen in drei getrennten Operationsgebieten geführt: von den heimischen Kriegshäfen aus im Atlantik, von Flandern aus im Kanal und von Pola und Cattaro aus im Mittelmeere. Die Boote für den Atlantik- und Mittelmeerkrieg waren die eigentlichen Hochseetauchboote von etwa 800 t Ueberwassergewicht, mit sechzehn 50 Zentimeter-Torpedos und zwei 10,5 Zentimeter-Geschützen an Deck ausgerüstet; die sogenannten „UB“-Boote für Unternehmungen im Kanal von etwa 500 t Wasserverdrängung, in ihrer Größe den Abmessungen der Schleusen und Kanäle in Flandern entsprechend; die kleineren „UC“-Boote, die entweder Minen oder Torpedos mitführen konnten, und die „Minenboote“,

<sup>1</sup> Die City von New York hatte von Anfang an auf englischer Seite gestanden. Außerdem bestand wahrscheinlich ein geheimes Abkommen „Gentlemen's Agreement von 1897“, erneuert 1913, zwischen England, Frankreich und den Vereinigten Staaten, das letztere verpflichtete, England in der Not beizustehen. Diese Voraussetzung war 1917 ohne weiteres gegeben. Vgl. die sehr sorgfältig aufgestellten „Vergleichenden Geschichtstabellen von Kaiser Wilhelm II.“ (K. F. Kochler, Leipzig 1921, S. 21 u. 68).

die nur zum Minenlegen vor den feindlichen Zufuhrhäfen bestimmt waren. Nachdem das große Handels-U-Boot „Deutschland“ 1916 zweimal die Reise nach Nordamerika zurückgelegt hatte, wurde dieser Bootstyp zum „U-Kreuzer“ von 2000 t mit starker Bestückung (zwei 15 Zentimeter und zwei 8,8 Zentimeter) ausgebaut. Alle U-Bootstypen hatten im Laufe des Krieges an Größe und Wirkungsbereich zugenommen, besonders die „UB“- und „UC“-Boote. Voll fahrbereit waren nie mehr als 110 Boote, davon ein Drittel zu Hause in Ruhe.

Nach sorgfältigen Erwägungen hatte der Admiralstab für die Westmächte und Italien mit einem zur Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Rohstoffen notwendigen Mindestbedarfe von neun bis zehn Millionen Br.-Reg.-T. an Frachtraum und etwa derselben Tonnage für die militärischen Bedürfnisse der feindlichen Kriegführung (Truppentransporte, Munitionszufuhr, Verpflegung, Lazarettsschiffe, Hilfsschiffe) gerechnet und bei einer angenommenen Versenkung von 600 000 Br.-Reg.-T. im Monat erhofft, daß infolge des sicher zu erwartenden wirtschaftlichen Zusammenbruchs die Verbandsmächte in absehbarer Frist zu Friedensverhandlungen bereit sein würden. Nur auf Drängen des Reichskanzlers Bethmann-Hollweg wurde eine Frist angegeben und diese auf sechs Monate veranschlagt.

Die Anfangserfolge der glänzend geführten deutschen U-Boote übertrafen noch die Erwartungen. Es wurden versenkt:

Februar 1917 . . . . .	520 412	Br.-Reg.-T.
März 1917 . . . . .	564 497	„
April 1917 . . . . .	860 334	„
Mai 1917 . . . . .	616 316	„
Juni 1917 . . . . .	696 725	„
Juli 1917 . . . . .	555 534	„

Dabei waren die durch U-Bootsabwehr hervorgerufenen Verluste an Booten noch in erträglichen Grenzen geblieben. Diese außerordentlich schweren Verluste von beinahe vier Millionen Tonnen in der kurzen Zeit eines halben Jahres, zu denen noch etwa eine halbe Million Tonnen schwer beschädigter Schiffe traten, bedrohten tatsächlich sowohl das wirtschaftliche Leben wie die Kriegführung



der Verbandsmächte mit dem Zusammenbruche. Alle verantwortlichen Stellen waren sich der schweren Gefahr voll bewußt. Als nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Krieg am 6. April 1917 der amerikanische Flottenchef, Admiral Sims, nach England kam, empfing ihn im April 1917 der Leiter der englischen Seekriegführung, Jellicoe, also gewiß eine verantwortliche Persönlichkeit, mit den Worten: „The Germans will win unless we stop those losses (an Handelsschiffen) and stop them soon!“, und der amerikanische Botschafter sprach ganz unverblümt von der bevorstehenden „defeat of Great Britain“! Die ganze verfügbare Welttonnage wurde unter kühler Nichtachtung der Rechte und Bedürfnisse der Neutralen herangezogen, konnte aber die ungeheuren Verluste von Mitte 1917 an nicht mehr ausgleichen. Die neue Waffe des Seekrieges hatte England zum ersten Male seit zweihundertfünfzig Jahren das Fürchten gelehrt. Im Juli 1917 verschlimmerte sich die Lage des Frachtraummarktes und die Versorgung der englischen Wirtschaft derart, daß der diktatorische Leiter der britischen Kriegspolitik, Lloyd George, sich gezwungen sah, Friedensbesprechungen mit seinen Kollegen in Rom und Paris anzubahnen. In diesem wahrhaft entscheidenden Augenblicke erfolgte die bis heute in der Geschichte wohl einzig dastehende Friedensresolution des Deutschen Reichstages am 19. Juli 1917. „Man stürzt sich in den Abgrund, um vor dem Schwindel sich zu retten!“ sagt Mommsen einmal in seiner „Römischen Geschichte“ (II, 317). In dem Augenblicke, als Schwäche und Friedenssehnsucht als Aushängeschild der deutschen Kriegspolitik weithin verkündet wurden, war jede Anwendung von Nachgiebigkeit bei den Gegnern für immer und mit Recht verfliegen. Statt nun wenigstens den Tauchbootkrieg mit verdoppelter Tatkraft weiterzuführen, wurden für allerlei Neutrale weitere Vergünstigungen zugestanden, wofür sie später mit vermehrter Feindschaft und Verachtung gedankt haben. „Einer Nation, die Unglück hat, fehlt es nie an Feinden!“ (Friedrich der Große, „Geschichte meiner Zeit“, Kap. 8.)

Unter diesen erschwerenden Umständen und vor allem durch den im Herbst 1917 eingeführten Geleitzugzwang für alle nach Westeuropa verkehrenden Zufuhrschiffe der Alliierten verringerten sich die Ergebnisse des Tauchbootkrieges nach und nach, obwohl die

Versenkungsziffern den Neubau an Schiffen im Jahre 1917 noch weit übertrafen (etwa sechs Millionen Tonnen gegen zwei). Die Methoden der U-Bootabwehr wurden immer grausamer. Wie die Karthager einst jeden griechischen Seefahrer, den sie im westlichen Mittelmeere antrafen, erbarmungslos ins Meer gestürzt hatten, so beherrschte auch die gesamte britische Welt ein wahrhaft apokalyptischer Haß wider die Störenfriede ihrer gottgewollten Oberseeherrschaft. Handelskriege sind von jeher Haßkriege gewesen. Tausende tapferer deutscher U-Bootsmänner haben diesen fanatischen Haß mit dem Leben bezahlt, selbst in der Gefangenschaft wurden die Besatzungen nicht wie ehrliche Soldaten, sondern wie Verbrecher behandelt!

In dem kriegsentscheidenden Jahre 1918 lief der Tauchbootkrieg und damit der ganze Seekrieg schließlich auf die Schicksalsfrage hinaus: „wird das deutsche Volk den moralischen Willen aufbringen, allen Entbehrungen zum Trotz durchzuhalten, bis die U-Boote ihr Werk getan, oder wird es der Hungerblockade gelingen, die innere Kraft des Volkes vorher schon zu erschüttern?“ — An den deutschen U-Bootsmännern hat es nicht gelegen, wenn den Verbandsmächten der Sieg zufiel! In den ersten neun Monaten dieses Jahres sind noch über vier Millionen Tonnen versenkt worden gegenüber drei Millionen Zuwachs an Neubauten, obwohl infolge der immer mehr verstärkten U-Bootsabwehr der Durchschnitt der Versenkungsziffer entsprechend sank. Wenn hiernach allen Erfahrungen zum Trotz, die anfangs angenommene Zahl von monatlich 600 000 Tonnen zwar nicht mehr erreicht werden konnte, aber doch mehrfach noch monatliche Versenkungen von fast 400 000 Br.-Rg.-To. erzielt wurden, so ist dies nur der Todesverachtung und dem seemännisch-technischen Geschick der tapferen U-Bootskommandanten und ihrer Besatzungen zu verdanken, bei denen Können und Kühnheit, die Grundpfeiler jedes militärischen Erfolges, in seltenem Maße vereint waren. Wie sehr z. B. die Engländer die tadellos geführten flandrischen U-Boote fürchteten, beweist der fast tollkühne Versuch, die Schleuse von Zeebrügge zu sperren (23. April 1918). Leichte Seestreitkräfte wurden bis dicht an die Mole herangeführt und dort versenkt, die Einfahrt aber trotzdem nur vorübergehend behindert.

Im September 1918 war die Lage auf dem Frachtraummarke wiederum so gespannt, daß die Verbandsmächte nach eigenem Geständnisse beinahe am Ende ihrer Kräfte angelangt waren. Der Neubau an Handelsschiffen hatte die Versenkungsziffer noch immer nicht erreicht, geschweige denn überholt, die Lebensführung war in England und besonders in Frankreich durch die Knappheit der Zufuhren schon sehr erschwert, Handel und Wandel stockten. Auf deutscher Seite war durch den im August 1918 ernannten Chef der Seekriegsleitung, Admiral Scheer, der Neubau an U-Booten sofort auf das äußerste gesteigert worden. So bestand tatsächlich die Aussicht, allen Rückschlägen zum Trotz doch noch zum Ziele zu gelangen. Als aber im Oktober 1918 das verhängnisvolle deutsche Waffenstillstandsersuchen gestellt wurde, verlangten die Verbandsmächte vor allem die sofortige Einstellung des U-Bootkrieges, wozu die schwache deutsche Regierung des Prinzen Max von Baden sich gegen den sachlichen Widerspruch der Obersten Seekriegsleitung ohne weiteres bereit erklärte. Deutschlands äußere Feinde wußten genau, was sie taten, als sie diese Bedingung stellten, und die inneren Feinde eines starken Deutschlands stimmten ihnen in ihrer Verblendung zu. Quos Deus perdere vult, prius dementat!

Damit hatte der so aussichtsvoll eingeleitete Kampf gegen die britische Seeherrschaft, an dem im ganzen dreihundertdreißig deutsche U-Boote aller Größen teilgenommen haben (von denen noch nicht die Hälfte zurückgekehrt ist!), ein jähes Ende gefunden, der schwerste Kampf, den Großbritannien seit Jahrhunderten zur See zu bestehen gehabt hat.

#### 4. Die Nebenkriegsschauplätze zur See

Während in den meisten früheren Seekriegen die Vorgänge auf den Nebenkriegsschauplätzen strategisch oft sehr gegen die Entscheidung auf dem Hauptkriegsschauplatze zurücktraten, ist dies im Weltkriege nicht in diesem Maße der Fall gewesen. Es hat zwei Nebenschauplätze des Seekrieges gegeben, die Ostsee und das Mittelmeer; beide waren von Wichtigkeit für den Verlauf des Krieges im ganzen.



Der erste dieser Nebenkriegsschauplätze des Seekrieges war die Ostsee<sup>1</sup>. Dieses äußerste und nördlichste Randmeer des Atlantik, mit der hohen See nur durch Sund und Belte, „die nordischen Dardanellen“, verbunden, bildete die Hauptverbindung Rußlands mit dem Weltmeere, nachdem schon wenige Tage nach Kriegsbeginn der Zugang zum Schwarzen Meere gesperrt war. Um so mehr hätte Rußland alles daransetzen müssen, die Seeherrschaft in der Ostsee zu erringen, mindestens sie kräftig zu bestreiten. Denn die beiden letzten noch vorhandenen Verbindungen mit der überseeischen Welt, der Sommerweg über Archangelsk und die sibirische Bahn, konnten die Ostsee als Zufuhrstraße, die schon im Frieden 70 v. H. des russischen Handels befördert hatte, niemals ersetzen. Rußland war zum Kampfe um die Seeherrschaft in der Ostsee militärisch sehr wohl in der Lage. Den vorhandenen vier älteren Linienschiffen, sieben Panzerkreuzern und zahlreichen leichten Seestreitkräften — die Großkampfschiffe der sogenannten „neuen Flotte“ waren noch nicht fertig — hatte Deutschland nur wenig an Gefechtswert entgegenzusetzen, solange die deutsche Hochseeflotte in der Nordsee strategisch gefesselt war. Aber die unvergleichliche innere strategische Linie des Kaiser-Wilhelm-Kanals hielt die Russen in der steten Angst vor dem Erscheinen der deutschen Großkampfschiffe und ersetzte damit ein ganzes Geschwader. Der Kanal wirkte, um ein Wortspiel zu gebrauchen, als eine „fleet in coming“. Außerdem hatte Dänemark auf deutsches Verlangen den Großen Belt und den Sund für Kriegsschiffe gesperrt, eine Maßnahme, die England möglicherweise nicht unerwünscht war. 1801 und 1807 hatte es ein ähnliches Vorgehen Dänemarks mit der Beschießung Kopenhagens beantwortet. Ob die Sperrung für Deutschland tatsächlich günstig war, ist eine Streitfrage, denn auch der deutschen Flotte wurde dadurch der kürzere Weg von Kiel nach dem Skagerrak erschwert.

Da Rußland den Kampf um die Seeherrschaft in der Ostsee nicht wagte, da es nicht einmal, um den Vormarsch seiner Heere zu unterstützen, die deutschen Küsten bedrohte, konnte Deutschland dort mit einer verschwindend geringen Seestreitmacht, aus einigen älte-

<sup>1</sup> Der Ostseekrieg in den beiden ersten Kriegsjahren ist ausführlich geschildert im Admiralstabswerk „Der Krieg in der Ostsee“, Bd. I bis März 1915, Bd. II Kriegsjahr 1915 und Bd. III 1916/18.

ren Panzerkreuzern, einigen Kleinen Kreuzern, Torpedo- und U-Booten bestehend, auskommen, die unter dem Oberbefehl des Großadmirals Prinzen Heinrich von Preußen den Krieg sogar offensiv bis in die russischen Gewässer getragen hat. Die deutschen Kreuzer unter der tatkräftigen Führung des Konteradmirals Behring sind schon sehr bald bis in den Finnischen Meerbusen eingedrungen, ohne daß die Russen gewagt hätten, es zum Kampfe kommen zu lassen. Selbstverständlich ist es auch in der Ostsee nicht ohne schwere Verluste abgegangen, aber der Beweis wurde erbracht, wie viel mehr der Mann wert ist als die Maschine, und daß auch schwache, aber gutgeführte Kräfte genügen, einen vielfach stärkeren Gegner zu binden, dem es an Kampfesmut gebricht. Die Hauptwaffe der Russen war bezeichnenderweise von jeher die Mine, ein ausgesprochenes Hilfsmittel der strategischen Defensive, gewesen. Ihr bester Küstenschutz waren die klippenreichen Schären von Riga bis zur Narwamündung und von Wiborg bis zum hohen Norden. In diesen Schären strandete vor Helsingfors schon Ende August 1914 der Kleine Kreuzer „Magdeburg“ im Nebel. Mehrere ältere deutsche Panzerkreuzer, wie „Prinz Adalbert“ und „Friedrich Karl“, und Kleine Kreuzer gingen im Laufe des Ostseekrieges durch Minen und seit 1915 auch durch englische U-Boote zugrunde, die wahrscheinlich unterstützt von Handelsschiffen, durch den Sund in die Ostsee gelangt waren. Das Ergebnis des Ostseekrieges aber war und blieb, daß dieser Meeresteil bis hoch nach dem Norden hinauf von Kriegsbeginn an ein deutsches Meer geblieben ist, auf dem der deutsche Seehandel sich im allgemeinen ungestört ausbreiten konnte. Gegen U-Bootangriffe wurde er durch Geleitzüge bis in die schwedischen Hoheitsgewässer und durch ein Netz von Vorpösten- und Bewachungslinien geschützt. Der Kampf gegen die ausgedehnten russischen Minensperren in der mittleren und nördlichen Ostsee, ihre Beseitigung und Erneuerung, hatte sich schließlich zu einem gewaltigen Minenkriege ausgewachsen, einem „Stellungskriege zur See“, der den Vergleich mit demjenigen an den Landfronten während des Weltkrieges nicht zu scheuen braucht!

Wie die freie Seezufuhr für die Westmächte und Italien während des Krieges Vorbedingung für die Aufrechterhaltung der militärischen Kriegführung war, wie ihre Unterbindung für Rußland

schon von 1916 an den militärischen Zusammenbruch einleitete, so waren die Seeherrschaft in der Ostsee und der freie Handel mit den skandinavischen Mächten eine Voraussetzung für das militärische Durchhalten Deutschlands, denn Schweden lieferte trotz dem immer stärker werdenden Drucke der englischen Seemacht das für die Herstellung von Kriegsmaterial völlig unentbehrliche Eisenerz. Man sieht hieraus, wie der Wirtschaftskrieg und der damit verbundene Kampf um die Quellen der Kriegsindustrie als ein Zweig des Seekrieges die gesamte Kriegführung auf beiden Seiten beeinflusste, ja beherrschte.

Die unbestrittene Seeherrschaft in der Ostsee auf der einen Seite und die andauernde Zurückhaltung der „Grand Fleet“ in Scapa Flow auf der anderen ermöglichten es der deutschen Seekriegsleitung im Osten gemeinschaftlich mit der Armee vorzugehen. Bei der Befreiung von Memel im März 1915 und bei der Wegnahme von Libau wirkten Heer und Flotte planmäßig zusammen. Libau wurde als Flottenstützpunkt hergerichtet und diente von da ab als Operationsbasis für alle Unternehmungen im Bereiche der Ostseeküste. Nachdem ein erster Angriff auf den geräumigen Meerbusen von Riga im August 1915 ohne dauernde Wirkung geblieben war, erfolgte nach der Eroberung von Riga durch das Heer im Herbst 1917 ein gemeinsamer Angriff von Heer und Flotte auf die dem Rigaischen Meerbusen vorgelagerten, durch eine Reihe schwerer Küstenwerke geschützten und von umfangreichen Minenfeldern rings umgebenen sogenannten baltischen Inseln Oesel, Dagö und Moon (s. Pl. 16). Der wichtigen Handelsstadt Riga sollte der Seeverkehr ermöglicht werden. Es kam also eine Landung an feindlicher verteidigter Küste in Betracht, der schwierigste Fall des kombinierten Land- und Seekrieges. Ohne die Hilfe schwerer Seestreitkräfte aus dem Verbande der Hochseeflotte bestand keine Aussicht auf schnellen Erfolg. Um jeden Rückschlag nach dem abschreckenden Beispiel der Dardanellenunternehmung zu vermeiden, wurde eine starke Flottenabteilung von elf Großkampfschiffen und zahlreichen leichten Streitkräften unter Vizeadmiral Ehrhard Schmidt<sup>1</sup> (Flaggschiff:

<sup>1</sup> Ehrhardt Schmidt, geboren 1863, trat 1879 als Seekadett in die Marine ein. War lange im Geschwaderdienste tätig, arbeitete dann im Reichsmarineamt, 1910 Flaggoffizier. Befehligte in der Skagerrakschlacht das erste Geschwader.



Schlachtkreuzer „Moltke“) zusammengestellt. Während die unermüdlichen deutschen Minensuchverbände der Ostsee eine Bresche in die Minenfelder vor Oesel legten, erschien eine in Hamburg mit äußerster Beschleunigung bereitgestellte Transportflotte von 19 großen Ozeandampfern, bestimmt zur Einschiffung einer starken Heeresabteilung von fast 25 000 Mann und 5000 Pferden in Libau. Die Beseitigung der umfangreichen russischen Minenfelder auf dem Kursweg der Linienschiffe und Transportdampfer gelang nicht vollkommen in der hierfür angesetzten knappen Zeit. Trotzdem setzte Admiral Schmidt mit kühnem Entschluß die Fahrt fort, eine Tat, mit der Farraguts vor Mobile zu vergleichen (*Fortuna fortes adjuvat!*). So wurde die Landung am Morgen des 12. Oktober 1917 völlig überraschend und ohne Unfälle in der Tagga-Bucht an der Nordküste von Oesel bewirkt, ein Beweis musterhaften Zusammenarbeitens von Heer und Flotte. Die Batterien an der Einfahrt wurden schnell zum Schweigen gebracht, und die Truppen bei seltenem gutem Wetter in kürzester Zeit gelandet. Nachdem sie sich nach Süden in Bewegung gesetzt hatten, um die schweren Batterien von Zerel am Eingange des Rigaischen Meerbusens auch von der Landseite her einzuschließen, wurden diese selbst von einigen Großkampfschiffen am 14. Oktober niedergekämpft. Um die starke russische Inselbesatzung ganz abzuschneiden, mußten die Seestreitkräfte in die geräumige Bucht einlaufen, wohin Teile der russischen Flotte — ein Linienschiff und viele leichte Seestreitkräfte — zurückgedrängt worden waren. Deutsche leichte Streitkräfte beseitigten die Minensperren in der Einfahrt, und das dritte Geschwader unter Vizeadmiral Behnke konnte ihnen am 17. Oktober folgen. Es war ein höchst gewagtes Unternehmen, mit tiefgehenden Schiffen in ein durch Minen und U-Boote verseuchtes Gebiet einzulaufen. Aber der kühne Entschluß brachte den verdienten Lohn. Die Minensuchverbände, dicht vor den Linienschiffen herfahrend, stellten im stärksten Feuer Durchfahrten durch die zahlreichen Sperren im Rigaischen Meerbusen her. Ungeachtet feindlicher U-Bootsangriffe wurde wenigstens die „Sslawa“, das stärkste der russischen Linienschiffe, durch Geschößtreffer verhindert, sich der Flucht der übrigen Schiffe nach Norden anzuschließen und zum Wrack geschossen. Damit waren die Inseln vor Riga und die ganze Bucht fest in deutscher Hand.

Alle Voraussetzungen für das glückliche Gelingen einer so gewagten und im Laufe der Seekriegsgeschichte nur zu oft gescheiterten Unternehmung, wie die Landung an verteidigter Küste, waren in diesem Falle erfüllt: günstiges Wetter, überraschendes Auftreten und reibungslose schnelle Durchführung der Landung. Die Eroberung der baltischen Inseln kann daher als ein Musterbeispiel für das Zusammenarbeiten von Heer und Flotte gelten. Nicht weniger als 20000 Gefangene und reiche Beute an Kriegsmaterial bei sehr geringen eigenen Verlusten belohnten den Sieger.

Mit dem politischen Zusammenbruche Rußlands im Herbst 1917 endete auch der eigentliche Seekrieg in der Ostsee. Die Absperrung der Haupthandelswege des Zarenreiches in der Ostsee und in den Dardanellen durch die deutsche Flotte hat sehr wesentlich sowohl zu seinem wirtschaftlichen Niedergange wie zu seiner militärischen Niederlage beigetragen, ein Verdienst der deutschen Seekriegführung, das häufig übersehen wird<sup>1</sup>. Wie Deutschland ein Jahr später, brach auch Rußland hauptsächlich an den wirtschaftlichen und politischen Folgen einer scharf gehandhabten Handelsblockade zusammen.

Die durch die Besetzung der baltischen Inseln und später von Reval gewonnene Seeherrschaft im westlichen Finnischen Meerbusen ermöglichte im nächsten Winter noch eine weitere bedeutsame Unternehmung ähnlicher Art, die sowohl politischen wie militärischen Erwägungen entsprach. In Finnland führten seit Ende 1917 die von Petersburg eingefallenen Bolschewiken und die sogenannten „Roten Garden“ ein Schreckensregiment. Sollten erträgliche Zustände in dem gepeinigten Lande wiederhergestellt und Finnland als Basis für weitere Unternehmungen im Osten erschlossen werden, so konnte dies nur mit größter Beschleunigung und durch deutsche Hilfe auf dem Seewege geschehen (s. Karte der Ostsee). Im Februar 1918 war in Finnland die Not aufs höchste gestiegen. Es wurde daher von der deutschen Kriegsleitung zur ersten Hilfeleistung eine Flottenabteilung von drei Großkampfschiffen und leichten Streit-

<sup>1</sup> Vgl. Oberl. z. S. Ruge, „Der Anteil der deutschen Seekriegführung an der Niederzwingung Rußlands“, Marine-Rundschau, Dezember 1924.

kräften unter Führung von Konteradmiral Hugo Meurer<sup>1</sup> mit der schwierigen und gefahrvollen Aufgabe betraut, durch das Eis, das Finnland im Winter umgürtet, und durch die unter dem Eise verborgenen ausgedehnten Minenfelder zunächst ein Jägerbataillon dort zu landen, dem beschleunigt ein starker Truppenverband auf 17 großen Transportern folgen sollte. Die Großkampfschiffe durchbrachen unter schwierigsten Umständen die Eisfelder und erschienen Anfang März 1918 zuerst vor den Aalandsinseln, die mit englischem Gelde widerrechtlich von den Russen befestigt worden waren. Von dort aus wurde das eingeschiffte Jägerbataillon zu Fuß und mit Fuhrwerk über das Eis des Schärenmeeres nach Finnland herübergeworfen, während Anfang April unter dem Schutze der Großkampfschiffe, wiederum durch Eis- und Minenfelder hindurch, die Landung der sogenannten „Ostseedivision Graf von der Goltz“ in Hangö an der Südwestküste Finnlands erfolgte. Nachdem der Befehlshaber der in den Finnischen Schären versammelten roten russischen Flotte durch geschickt geführte Verhandlungen, bei denen der Hinweis auf die Anwesenheit der deutschen Großkampfschiffe das beste Druckmittel bildete, bewogen worden war, sich neutral zu erklären und alle Küstenbefestigungen zu entwaffnen, konnten deutsche Matrosen zur Unterstützung der von der Landseite angreifenden Truppen am 12. und 13. April 1918 in hartem Straßenkampfe die Hauptstadt Helsingfors den Rotgardisten entreißen. Damit war deren Herrschaft gebrochen und Finnland vor dem Schicksale Großrußlands bewahrt. Die Befreiung Finnlands mitten im eisstarrenden Winter war nicht nur eine Höchstleistung auf navigatorischem Gebiete, sondern auch ein vorbildliches Beispiel dafür, wie nur dann die immer wichtige, oft entscheidende Oekonomie der Kräfte im Kriege erreicht wird, wenn Politik und militärische Macht Hand in Hand gehen, die Klugheit sich mit dem Schwerte paart. Wie oft sind beide Gewalten im Laufe der Geschichte und vor allem auf deutscher Seite im Weltkriege eigene Wege gegangen, stets zum Verderben des Ganzen! Bei der finnischen Unternehmung wurde durch geschicktes Verhandeln seitens des Führers der See-

<sup>1</sup> Hugo Meurer, geboren 1869, als Seekadett eingetreten 1886. Vielfach in Admiralstabsstellungen verwendet. Befehligte in der Schlacht vor dem Skagerrak ein Linienschiff. Seit 1917 Flaggoffizier, zuletzt Chef des vierten Geschwaders; nach dem Kriege Chef der Marinestation der Ostsee bis Anfang 1920.



streitkräfte — und nicht etwa der Diplomatie — die Hauptgefahr, nämlich die russische Flotte und die Küstenbefestigungen, ausgeschaltet und dadurch die Lösung der militärischen Aufgabe, die Befreiung Finnlands, erleichtert und wesentlich beschleunigt. Nebenbei bemerkt, machte diese gut durchgeführte Unternehmung des kombinierten Land- und Seekrieges mancherlei sehr weitgehenden Plänen Englands auf Erwerbung von Land und Gerechtsamen in der nördlichen Ostsee ein Ende.

Der zweite Nebenkriegsschauplatz war das Mittelmeer<sup>1</sup>. Dort befand sich bei Kriegsausbruch eine aus dem Schlachtkreuzer „Goeben“ und dem Kleinen Kreuzer „Breslau“ bestehende schwache Division deutscher Schiffe unter Admiral Souchon<sup>2</sup>. Vom strategischen Gesichtspunkte aus wäre es das Nächstliegende gewesen, diese Division mit der österreichisch-ungarischen Flotte in Pola schon bei drohender Kriegsgefahr zu vereinigen; da dies nicht geschehen war, schwebten die deutschen Schiffe bei der von Italien als „Verbündetem“ beliebten höchst unfreundlichen Neutralität sozusagen in der Luft. Nach der Heimat konnten sie nicht zurück, und so erwirkte Großadmiral von Tirpitz mit dem weitschauenden Blicke des Staatsmannes den Befehl für sie, sich nach Konstantinopel durchzuschlagen. Dieser eine kurze Befehl und seine unter allerlei Schwierigkeiten geschickt bewirkte Ausführung haben gleich bei Kriegsbeginn die Entscheidung im Verhalten der Türkei zur Frage der Kriegsteilnahme herbeigeführt und damit in wörtlichem Sinne Geschichte gemacht, was auch von gegnerischer Seite (Corbett, Naval Operations I) unumwunden anerkannt wird. Das Verdienst Souchons wird noch dadurch wesentlich erhöht, daß er einen zweiten Funkbefehl des Admiralsstabes, der den vorerwähnten ersten wieder aufhob, nicht befolgte. Er übernahm damit die volle Verant-

<sup>1</sup> Vgl. als Hauptquelle das Admiralstabswerk „Der Krieg in den türkischen Gewässern“, Bd. I: „Die Mittelmeerddivision“ (1928), Bd. II: „Der Kampf um die Meerengen“ (1938), beide Bände bearbeitet von Konteradmiral Lorey.

<sup>2</sup> Wilhelm Souchon, geboren 1864, 1881 als Seekadett eingetreten, war Stabschef im Kreuzergeschwader während des russisch-japanischen Krieges, vielfach im Auslandsdienst und in den Zentralbehörden tätig, seit 1911 Flaggoffizier. Bei Kriegsbeginn Chef der Mittelmeerddivision. Im Jahre 1918 Chef des vierten Geschwaders der Hochseeflotte. Dann kurze Zeit bei Kriegsende Stationschef der Ostseestation.

wortung und handelte zielbewußt auf eignen Entschluß, wie York in Tauroggen im Jahre 1812. Der Erfolg hat dem Admiral recht gegeben, denn im Kriege entscheidet nicht die Ueberlegung, sondern die Tat. Mit Recht urteilt das englische Seekriegswerk „Naval Operations“ über die Tat Souchons: „Nur selten ist in der Seekriegsgeschichte aller Zeiten ein Entschluß von größerer Kühnheit und Umsicht gefaßt worden“. Das Urteil des Feindes zählt doppelt — wir können es wortwörtlich unterschreiben.

Schon am 4. August 1914 hatte Admiral Souchon Bona und Philippeville an der algerischen Küste beschossen. Daher vermutete der Oberbefehlshaber der englischen Mittelmeerflotte, Milne, daß er entweder die französischen Truppentransporte nach Marseille stören oder versuchen würde, sich mit der noch unfertigen österreichisch-ungarischen Flotte in Pola zu vereinigen. Dementsprechend stellte sich Milne mit der Hauptmacht seiner Schiffe westlich von Sizilien, mit dem Reste in der Otrantostraße auf. Dies richtig voraussehend, täuschte ihn der deutsche Führer gründlich und lief am 10. August unbehelligt in die Dardanellen ein. Trotzdem die deutschen Schiffe vorher in Messina gekohlt hatten, was den Engländern selbstverständlich bekannt war, hatte Milne die Fühlung mit ihnen völlig verloren. Das Einlaufen in die Dardanellen war eine von richtiger politischer Einsicht zeugende Tat und außerdem strategisch von weitreichenden Folgen. Denn nunmehr entschloß sich die Türkei, die deutschen Schiffe formell zu übernehmen und sich auf die Seite der Mittelmächte zu stellen. Damit war diese schwache Division Träger der großen Politik geworden und nicht nur ihr bloßes Hilfsmittel. Großes stand in der Tat auf dem Spiele. Die Abspernung der beiden Seewege Rußlands zum freien Meer durch den Belt und Sund im Norden und durch die Dardanellen im Süden hat recht eigentlich den militärischen Zusammenbruch Rußlands im zweiten Kriegsjahre hervorgerufen<sup>1</sup>. Ohne diese Abspernung wäre die Lage der Mittelmächte im Dreifrontenkriege von Anfang an noch viel schwieriger gewesen. Daß es zur dauernden Sperrung der Dardanellen kam, lag weiter ausschließlich an der verkehrten Orient-

<sup>1</sup> Vgl. General Ludendorff, „Meine Kriegserinnerungen“ (Berlin 1919, 135).

politik Englands, denn Anfang August 1914 war in den Dardanellen nichts vorbereitet gegen einen von der englischen Mittelmeerflotte etwa beabsichtigten Durchbruch.

Hier liegt einer der Fälle vor, wo die hohe Politik auf englischer Seite den sicheren militärischen Erfolg aus der Hand gegeben und schließlich in eine schwere strategische Niederlage verwandelt hat — dies muß besonders unterstrichen werden. Durch die Dardanellen führte der kürzeste Weg zum Siege. Man hat dies in London wohl erkannt, aber nicht sogleich danach gehandelt. Denn nicht genug mit dem ersten Mißerfolge, wagte man nicht einmal, sogleich nach der schließlich erfolgten Kriegserklärung, die Admiral Souchon unter türkischer Flagge durch Beschießung russischer Häfen am 29. und 30. Oktober 1914 bewußt herbeiführte, die Dardanellen durch einen Gewaltstreich zu bezwingen. Es gibt nur eine Erklärung für dieses schwere strategische Versäumnis: Es war die deutsche Hochseeflotte, die in Hinsicht auf alle Unternehmungen im Mittelmeere als „fleet in being“ in der Deutschen Bucht lag. Nur in dieser Zeit des Krieges und in bezug auf diesen Nebenkriegsschauplatz hat sie als solche gewirkt, während sonst im Laufe des Krieges die englische „Grand Fleet“ diese verhängnisvolle Rolle mit Erfolg übernommen hatte<sup>1</sup>. Zu diesem seestrategischen Fehler auf englischer Seite gesellte sich ein gleicher auf russischer. Wo blieb die starke russische Flotte des Schwarzen Meeres? Sie bestand 1914 aus vier Linienschiffen der Vordreadnoughtzeit von 10—13 000 t Wasserverdrängung und war ausgesprochen zum Kampfe gegen die Türkei bestimmt. Ihre Schiffe sind nicht einmal bis zum Bosphorus gekommen, um den Angriff der Westmächte gegen die Dardanellen von der anderen Seite her zu unterstützen. Das eine deutsche Großkampfschiff im Goldenen Horn und der tatkräftige Führer der deutschen Mittelmeerdivision genügten, um die Russen abzuschrecken. Aeltere englische Linienschiffe beschossen die unter der geschickten Oberleitung von Admiral v. Uedom durch Flachbahn- und Hauptbatterien verstärkte und durch Minen gesperrte Dardanellenstellung am 3. Dezember 1914 zum ersten Male ohne jeden Erfolg.

<sup>1</sup> Vgl. Graf Reventlow: „Der Einfluß der Seemacht im Großen Kriege“ (Berlin 1918, 82 ff.), sowie einen Aufsatz von Kapt. z. S. Weniger, Marine-Rundschau 1925, 1f.



Die Dardanellenforts liegen in zwei Gruppen zu beiden Seiten der langgestreckten und mehrfach gewundenen Seestraße: Kum-Kaleh und Seddul-Bahr außen am westlichen Eingang, Tschanak-Kaleh und Kilid-ul-Bahr innen, dazwischen standen deutsche Haubitzbatterien, besonders hinter den Bergrücken des Südufers (s. Plan 17).

Aus dem mißglückten Versuche vom 3. Dezember, die Dardanellenforts zu überrumpeln, folgte der englische Marineminister Churchill, der eigentliche Antreiber, mit Recht, daß stärkere Seestreitkräfte für diese wichtige Aufgabe notwendig wären. Aber erst am 19. Februar 1915 begannen die ersten Angriffe auf die Dardanellen, zu spät für den erhofften schnellen Erfolg. Jetzt standen auch vier ältere französische Linienschiffe den vierzehn englischen der Mittelmeerflotte unter Admiral de Robeck zur Seite; darunter zwei Großkampfschiffe. Aber auch die Dardanellenforts waren inzwischen mit deutscher Hilfe so gut es ging in Stand gesetzt worden. Der Angriff endete mit der Zerstörung der Außenforts. Schnell hintereinander folgten weitere Beschießungen, sämtlich ohne größeren Erfolg. Der 18. März 1915 entschied darüber, daß der alte Spruch noch Geltung besitzt: „Un canon sur terre vaut un bateau sur mer.“ Die türkische Verteidigung war auf die innere Linie zurückgedrängt, die Minen waren im äußeren Fahrwasser beseitigt worden. Mit gesammelter Kraft der verbündeten Linienschiffe erfolgte der Durchbruchversuch. Aber schon beim ersten Anlaufe wurden zwei französische Linienschiffe völlig zusammengeschossen, nachmittags ein englisches Großkampfschiff und zwei weitere Linienschiffe schwer beschädigt; im ganzen wurden durch geschickt erst in der Nacht vom 17. zum 18. März gelegte Minen und Artilleriefuer drei Linienschiffe versenkt und zwei mußten auf Strand gesetzt werden, um nicht zu sinken. Um der verbündeten Flotte diese Niederlage im schwersten Kampfe, der jemals zwischen Landbefestigungen und Schiffen ausgefochten ward, beizubringen, hatten die Dardanellenforts freilich fast ihre letzte Granate verfeuern müssen (nur 108 schwere Granaten waren abends noch vorhanden), aber sie hatten nur 26 Mann verloren und nur zwei Geschütze waren unbrauchbar geworden. Sofortige Wiederholung des Angriffs hätte wohl den Erfolg gebracht, aber in London verlor man die Nerven und blies

zum Rückzuge. So schloß dieser Durchbruchversuch, der gegen den Rat der Admirale, insbesondere des Ersten Seelords Fisher, von Churchill angeordnet worden war, mit einem schweren Rückschlage. Die Seemacht endet an der Küste! Nur ein großangelegtes gemeinsames Unternehmen von Heer und Flotte und ein gleichzeitiger Angriff von Osten her auf den Bosphorus hätte die inzwischen immer mehr verstärkte türkische Stellung am Marmarameere bezwingen können, nachdem der erste günstige Augenblick verpaßt war<sup>1</sup>.

Aufgeben einer einmal begonnenen Unternehmung liegt nicht in englischer Art. So wurde sie in größerem Maßstabe wiederholt, und aus einer überseeischen Expedition wurde damit ein regelrechter Feldzug. Die Vorbereitungen nahmen freilich längere Zeit in Anspruch, die auch den Verteidigern trefflich zugute kam. Lemnos, Tenedos, Imbros, die Inseln vor dem Hellespont, der schon so viele gewaltige Heereszüge gesehen, verwandelten sich in mächtige Heerlager. Schließlich war eine ganze Armee dort versammelt. Am 25. April 1915 erfolgte der erste Landungsversuch, der nach tagelangen Kämpfen unter schweren Verlusten der Angreifer abgeschlagen wurde, trotz kraftvoller Unterstützung durch die Flotte, die jetzt nur noch aus englischen Schiffen bestand. Ein schmaler Küstensaum als Fußpunkt an der Nordwestecke der Landzunge von Seddul-Bahr war der einzige Erfolg. Von dort aus wurde nunmehr unter Einsatz immer stärkerer Kräfte die Angriffsbasis verbreitert, dann unter erbitterten Kämpfen in der Sulva-Bucht weiter nördlich gelandet, aber die Erstürmung des beherrschenden Höhenrückens der Landzunge von Gallipoli gelang den verbündeten Heeresteilen trotz schwerster Opfer nicht, obwohl sehr gut geführte feindliche U-Boote ins Marmarameer eingedrungen waren und die nur auf dem Seewege zu bewirkende Verpflegung und den Nachschub der auf der Halbinsel Gallipoli kämpfenden türkischen Truppen ernsthaft gefährdeten, auch ein altes, dort als schwimmende Batterie ver-

<sup>1</sup> Den ausführlichen, sehr lehrreichen Untersuchungsbericht über das Dardanellenunternehmen und die schweren Reibungen im britischen Kriegsrat aus dieser Veranlassung haben die „Times“ am 9. März 1917 veröffentlicht, nachdem Ashmed Bartlett schon am 24. November 1915 eine vernichtende Beurteilung des ganzen Unternehmens in demselben Blatte hatte erscheinen lassen. Vgl. hierzu auch Churchill, „Weltkrisis 1915“, II. Band (Üebersetzung bei v. Hase & Koehler, Leipzig).

ankertes, früher deutsche Linienschiff versenkten. Nachdem am 12. Mai ein englisches Linienschiff durch ein türkisches Torpedoboot unter deutscher Führung (Kapitänleutnant Firle) versenkt worden war, erschien vierzehn Tage später völlig überraschend U 21 (Kapitänleutnant Hersing) vor den Dardanellen. Das Boot hatte den weiten Weg von der Nordsee unbeanstandet zurückgelegt. Kaum vor den Dardanellen eingetroffen, schritt Hersing zum Angriff. Schon der erste Schuß versenkte das Linienschiff „Triumph“. Ein furchtbarer Schrecken fuhr der ganzen Blockadeflotte in die Glieder, der sich noch verstärkte, als zwei Tage darauf das Linienschiff „Majestic“ dasselbe Schicksal erlitt, und „Agamemnon“ schwer beschädigt wurde. Von nun an wagte die Blockadeflotte keinen Angriff mehr, sie stand nur noch im Dienste des Landungsheeres. Der eine Arm war gelähmt und die Aussichten auf Erfolg stark geschwunden. Hier hatte die neue Waffe des U-Bootes in strategischem Sinne an wichtiger Stelle in den Verlauf des Krieges eingegriffen.

Noch bis Ende des Jahres 1915 schleppten sich die mit unerhörter Härte geführten Kämpfe um die Gallipolihalbinsel hin; Anfang Januar 1916 mußten die Verbündeten nach schweren materiellen und personellen Verlusten (6 Linienschiffe, ungezähltes Kriegsmaterial und ungeheure blutige Verluste) ihre so hochtrabend verkündeten Absichten auf die Hauptstadt des Islam endgültig begraben und ihre teuer erkauften Stellungen im Morgennebel eines unsichtigen Wintertages fast fluchtartig räumen. Konstantinopel war gerettet und gesichert, der Traum eines „Gibraltar des Ostens“ vor derhand ausgeträumt. Kaum jemals im Laufe der Geschichte sind für ein höchst aussichtsvolles Unternehmen größere Blutopfer vergeblich gebracht worden. Nur durch sofortigen Zugriff, d. h. durch die im Kriege unschätzbare Hilfe der Ueberraschung, hätte es leicht zu einem überwältigenden Siege gestaltet werden können; alles, was auf dieses erste Versäumnis folgte, war falsche Strategie. Mit vollem Rechte fällt ein amerikanischer Kritiker das vernichtende Urteil: „Der schließliche Versager war ein furchtbarer (tremendous) Schlag für das Prestige der Alliierten<sup>1</sup>.“ Die Unternehmung

<sup>1</sup> Stevens und Westcott a. a. O., 385.



der Verbündeten gegen die türkische Blockstellung zwischen dem freien Meere und Rußland war die einzige größeren Ausmaßes im Mittelmeere während des ganzen Krieges. Was sonst noch im Bereiche des Seekrieges dort geleistet wurde, verlohnt kaum eine genauere Schilderung. Es fehlte der Kriegführung der Verbandsmächte in diesen Gewässern jeder höhere strategische Gedanke und jede taktische Energie.

## Der Seekrieg in der Adria

Die österreichisch-ungarische Flotte verfügte bei Kriegsbeginn neben älteren Schiffen über drei Großkampfschiffe<sup>1</sup>. Sie hätte sich wohl mit der damaligen englischen Mittelmeerflotte messen können. Ein auch nur einigermaßen erfolgreicher Angriff auf diese wäre von großer strategischer wie politischer Wirkung gewesen. Aber den Oesterreichern fehlten Kleine Kreuzer in genügender Zahl für eine größere Unternehmung außerhalb der Adria, eine Folge mangelhafter Friedensstrategie. Man hegte in Oesterreich die Ansicht, daß die österreichische Flotte vor allem für den Schutz der Adria bestimmt sei, ließ aber dabei ganz außer Betracht, daß dieser schmale Meeresarm bei Otranto und auch bei Gargano leicht zu sperren ist und dadurch zur Mausefalle werden kann. So ist es auch gekommen. Von Cattaro als südlichem Ausrüstungshafen bis zur Straße von Otranto sind es nur 120 Seemeilen, ebensoviel wie von Wilhelmshaven nach Hornsriff, und die österreichischen Großkampfschiffe hatten ein Kohlenfassungsvermögen von 2000 Tonnen. Dies hätte reichlich genügt. Allerdings hätte man einen strategischen Erfolg erst auf der Linie Malta—Cap Matapan erzielen können. Diese Linie liegt freilich ziemlich weit ab im Süden der Adria. Auch hätte man den montenegrinischen

---

<sup>1</sup> Die Kriegereignisse in der Adria sind vom österreichisch-ungarischen Standpunkte aus von Freiherrn Handel-Mazzetti und Igalff v. Igaly in dem Aufsätze „Oesterreich-Ungarn als Seemacht“ (Marine-Rundschau 1921/22, Heft 2, 4, 5 und 10) ausführlich geschildert worden, ferner grundlegend von Sokol, „Oesterreich-Ungarns Seekrieg 1914/18“, Wien 1933.

Berg Lowcen, der Cattaro beherrscht, gleich bei Kriegsbeginn besetzen müssen und nicht erst 1916, als die Italiener längst in den Krieg eingetreten waren. Von diesem Zeitpunkte ab (Mai 1915) hielt sich die österreichische Flotte noch mehr zurück. Nur einmal hat sie gleich nach der italienischen Kriegserklärung eine Beschießung der italienischen Ostküste unternommen und dadurch die italienische Mobilmachung empfindlich gestört; später, im Juni 1918, einen zweiten Vorstoß angesetzt, der aber sofort abgebrochen wurde, als dabei das neueste, erst im Kriege fertig gewordene Großkampfschiff „Szent Istvan“ von einem italienischen Motorboot torpediert und versenkt wurde. Offenbar hatte die Seitendeckung der Flotte versagt. Wo aber österreichisch-ungarische mit feindlichen leichten Seestreitkräften ins Gefecht kamen — und das ist häufig geschehen —, haben sie immer tapfer, meist freilich ohne den erhofften taktischen Erfolg gekämpft, weil ihnen stets der Rückhalt durch die schweren Schiffe fehlte, die nur selten aus Pola herausgekommen sind. Hierbei ist besonders zu erwähnen das Gefecht bei Otranto am 15. Mai 1917, wo die Kleinen Kreuzer „Novara“, „Saida“ und „Helgoland“, geführt von dem rangältesten Kommandanten, Linienschiffskapitän v. Horthy (dem späteren Kgl. ungarischen Reichsverweser), auf dem Rückwege nach einer erfolgreichen Unternehmung von weit überlegenen englischen und italienischen Seestreitkräften gestellt wurden. Linienschiffskapitän v. Horthy griff sofort an; in hartem Kampfe wurde er schwer verwundet; „Novara“, zusammengeschoßen, mußte in Schlepp genommen werden; nur mit Mühe erreichte der Verband den Hafen, nachdem ein älterer Panzerkreuzer („St. Georg“) auf dem Kampfplatze erschienen war, was das verbündete Geschwader unter Befehl des italienischen Admirals Acton offenbar bewog, das Feld zu räumen, ein glänzendes Ergebnis einer kühnen Tat. Ueberhaupt haben sich die österreichisch-ungarischen U-Boote und Flieger im Adriakriege in hohem Maße bewährt; zwei französische Linienschiffe, mehrere feindliche Kreuzer, Zerstörer und U-Boote wurden von ihnen versenkt. Jedenfalls sind die zahlenmäßigen Verluste der französischen und italienischen Flotte in den Adriakämpfen größer gewesen als die österreichischen. Viele derselben sind durch Minen und U-Boote herbeigeführt worden, denn wie in der Nordsee war schließlich der Kampf mit diesen

Nebenwaffen des Seekrieges auch in der Adria zur Hauptsache geworden. Italien verlor außerdem ein Großkampfschiff und ein älteres Linienschiff durch Explosion im Hafen (wahrscheinlich Verrat). Da die österreichische Flotte sich strategisch angesichts der Blockierung der Adria südlich der Straße von Otranto durch fast die gesamte französische und italienische Kampfflotte zurückhalten mußte, war es den verbündeten Flotten — 1918 kamen auch noch amerikanische U-Bootjäger hinzu — leicht gemacht, die umfangreichen Truppen- und Materialtransporte für den Balkanfeldzug zu decken und den Abwehrkrieg gegen die deutschen und österreichischen U-Boote, die sich auf Pola und Cattaro stützten, zu führen. Diesen U-Bootkrieg, der gerade im Mittelmeere die größten Erfolge hatte, zu unterbinden, ist den Verbandsmächten freilich nicht gelungen.

Aber auch die in der Adria weit überlegenen verbündeten Flotten verharrten durchaus in der Defensive. Sie haben niemals die enge Blockade weder von Pola noch von Cattaro gewagt, obwohl der schmale Meeresarm der Adria und die Nähe ihrer Stützpunkte zu einer solchen geradezu herausforderten. Ihre Haupttätigkeit bestand fast ausschließlich in der Aufrechterhaltung der Otranto-Sperrlinie, im Geleitzugdienst für Transportschiffe und in der U-Bootsabwehr.

Es möge an dieser Stelle gleich die Tätigkeit der nordamerikanischen Flotte im Kriege erwähnt werden, obwohl sie sich im Mittelmeere nur auf die U-Bootsabwehr beschränkte. Sie ist nach außen wenig hervorgetreten, weil kriegerische Handlungen so gut wie gar nicht zu verzeichnen sind; sie war zudem erstaunlicherweise nur schlecht auf den Krieg vorbereitet, trotz der langen Spannungszeit von 1915—17. Die amerikanische Hilfe für die Verbündeten setzte daher ebenso wie im Landkriege auch zur See verhältnismäßig spät ein, in der Hauptsache erst 1918, dann allerdings mit starken Mitteln. Zur Verstärkung der „Grand Fleet“ wurden fünf Großkampfschiffe nach Scapa Flow, drei weitere nach Irland verlegt. In der Nordsee wurden zwischen Norwegen und den Orkneys 60000 Minen in einer mächtigen Sperre von über 200 Seemeilen



Länge auf Wassertiefen von 200 m und mehr gegen die auslaufenden deutschen U-Boote verankert, der größten Minensperre, die jemals gelegt worden ist. Obwohl sie bis Kriegsende noch keineswegs fertig war, hat sie den deutschen U-Booten doch große Schwierigkeiten und Verluste bereitet. Amerikanische Seeflugzeuge, U-Boote und U-Bootjäger in großer Zahl (von letzteren allein über 400) betätigten sich außerdem in der U-Bootabwehr; Linienschiffe, Kleine Kreuzer und über hundert Torpedobootszerstörer, zahlreiche Jachten und Hilfskreuzer aller Art deckten die langen, von Monat zu Monat anschwellenden ozeanischen Geleitzüge von Truppen und Kriegsbedarf gegen die deutschen U-Boote. Im ganzen kann man der nordamerikanischen Flotte, abgesehen von der mangelnden Kriegsvorbereitung, die Energie der Kriegführung nicht absprechen. Sie ist unter der geschickten Leitung von Admiral Sims für den endgültigen Erfolg der Verbandsmächte, auch wenn ihr Gefechtserfolge auf See versagt blieben, zur See ebenso ausschlaggebend gewesen wie im Landkriege, da die englischen Hilfsmittel nach Aussage von Admiral Jellicoe an Sims schon im Sommer 1917 tatsächlich erschöpft waren.

Das erfolgreiche Auftreten von Teilen der deutschen Hochseeflotte in der Ostsee im Winter 1917/18 war gewissermaßen ihr Schwanengesang. Ein in Verbindung mit zahlreichen, durch die Aufgabe des U-Boot-Handelskrieges freigewordenen U-Booten (s.S. 485) im Oktober 1918 geplanter und großangelegter Vorstoß der Hochseeflotte gegen die englische Blockadelinie vor der Themse, der die „Grand Fleet“ zum Kampfe zwingen sollte, wurde durch die irrsinnige Behauptung, daß die Offiziere die Schiffe opfern und versenken wollten, zur meuterischen Aufwiegelung der Besatzungen auf einer Anzahl von Großkampfschiffen benutzt, während diejenigen der kleineren Schiffe, Zerstörer und U-Boote durchweg der Flagge die Treue hielten. Was folgte, war das schwerste Geschick, das einer stolzen Waffe wohl jemals auferlegt worden ist: die Auslieferung an den Feind ohne Kampf, im Zwange eines voreilig unter entwürdigenden Bedingungen abgeschlossenen Waffenstillstandes. Aber ehe es zum Letzten kam, zur Hissung der feindlichen Flagge auf deutschen Kriegsschiffen, versenkte kurz vor der Unterzeichnung

des Diktates von Versailles, am 21. Juni 1919, ihr letzter ritterlicher Führer, Konteradmiral von Reuter<sup>1</sup>, die gesamte deutsche Hochseeflotte im Hafen von Scapa Flow, wohin er sie unter Bruch der Zusagen des Waffenstillstandes auf englischen Befehl hatte bringen müssen. Mit wehender Reichskriegsflagge sanken sie — wie so viele ihrer Schwertbrüder im Laufe des Weltkrieges — auf den Grund des Meeres, das sie so lange unbesiegt durchfurcht hatten: in tiefster Not die letzte Tat!

„Was nützen uns Schiffe, wenn die Ehre verloren ist!“ hat einmal ein spanischer Admiral in ähnlicher Lage gesagt. Dieses Wort gibt am besten die Stimmung wieder, die weite Teile des deutschen Volkes — und nicht die schlechtesten — nach den schmachvollen Vorgängen innerhalb der Flotte im Oktober und November 1918 beherrschte. Einst verherrlicht und fast über Gebühr gefeiert, ward die Lieblingswaffe des deutschen Volkes achtlos beiseitegeworfen. Viel hat dazu der Umstand beigetragen, daß gerade die Bevölkerung der deutschen Küstengebiete schon während des Krieges unfreiwillig Zeuge von der Lockerung der Mannszucht unter den in den Häfen befindlichen zahlreichen Landformationen der Marine hatte sein müssen. Die Nähe einer politisch aufgehetzten Arbeiterbevölkerung in den Werften und Hafenzentren wirkte sehr ungünstig auf Geist und Disziplin der in ödem Wachdienste abgestumpften Mannschaften. Daß die Besatzungen der Großkampfschiffe zum Unterschiede von denjenigen der übrigen Schiffe und Fahrzeuge besonders geeignete Herde für den Geist der Unbotmäßigkeit bildeten, lag an den eigenartigen, aber unvermeidlichen Verhältnissen innerhalb einer Flotte, die, zum Kampfe gebaut und erzogen, dennoch ohne ihre Schuld jahrelang nicht zu einem ehrlichen Waffengange zu kommen vermochte. Genährt durch die Eintönigkeit des täglichen Exerzierdienstes, bildeten sich Herde der Unzufriedenheit in den engzusammengepferchten Besatzungen, die den besten Keimboden abgaben für die Hetzarbeit gewissenloser Vaterlandsverräter, denen eine schwache Regierung das Handwerk nicht zu legen wagte.

<sup>1</sup> Ich verweise auf die ergreifende Schilderung der äußeren Reibungen und inneren Kämpfe, die der Versenkung vorangingen, in dem Buche des Admirals von Reuter: „Scapa Flow“ (Leipzig 1922, v. Hase & Koehler).

Es ist ein bitteres Unrecht, nachträglich diese Schuld der Staatskunst die Waffe entgelten zu lassen! Was in den Tagen des Aufruhrs und Verrates innerhalb der Marine oben und unten auch gefehlt worden ist, es wird weit überstrahlt von dem Glanze ihrer Leistungen und Taten während des furchtbaren Ringens, das dem deutschen Volke durch haßerfüllte und neidgierige Feinde aufgezwungen worden war, und das nicht durch Versagen der Wehrmacht, weder zu Lande noch zur See, mit einem so furchtbaren Zusammenbruche endete. Es wäre daher ein doppelter Verrat an der guten Sache des deutschen Volkes, wollte man sich durch den traurigen Ausgang den Stolz auf die glorreichen Waffentaten des Krieges verkümmern lassen.

## 5. Lehren und Folgen

In den vorstehenden Abschnitten dieses Kapitels sind der besseren Uebersichtlichkeit halber die einzelnen Ereignisse des Seekrieges getrennt nach den Kriegsschauplätzen behandelt worden. In Wirklichkeit hingen sie alle eng miteinander zusammen. Nur ihre Zusammenfassung kann ein richtiges Bild des Ganzen, eine Strategie des Seekrieges im Rahmen des Weltkrieges geben. Wie die „Große Strategie“ des Landkrieges in der Beherrschung der inneren Linie durch die Mittelmächte und auf der Schwierigkeit für die Alliierten beruhte, von der Peripherie aus diese Stellung zu erschüttern, so bestand die „Große Strategie“ des Seekrieges in der Beherrschung der Seewege durch die überlegene verbündete Flotte, und in der Schwierigkeit, diese Seeherrschaft von dem innersten Winkel der Nordsee aus zu brechen. Um diese beiden Probleme, strategisch miteinander verflochten, hat sich der Krieg als Ganzes zu Wasser und zu Lande gedreht. Eben deshalb war es nicht ein Landkrieg und ein Seekrieg, die nebeneinander herliefen, sondern ein kombinierter Land- und Seekrieg in größtem Maßstabe, der nur als solcher strategisch und geschichtlich zu werten und zu verstehen ist.

Ohne Zweifel mußte das Ringen an der Landfront mit seinen ungeheuren Geschehnissen, seinem noch niemals auch nur annähernd erreichten Ausmaße an Kräften, die sich auf blutiger Walstatt



maßen, mit seiner Vielheit der Kriegsschauplätze in drei Erdteilen, mit den Wundern der Kriegstechnik, die es gebar, mit den ungezählten Opfern, die es gefordert, und mit seinem wahrhaft dramatischen Verlaufe auf die Mitwelt einen unauslöschlichen Eindruck machen, und auch die Nachwelt wird sich diesem Zwange nur schwer entziehen können. Vom Landkriege und den Heldentaten, die ihn vom ersten bis zum letzten Tage begleiteten und seinen ehernen Gang wie mit hellem Lichte überstrahlen, wird das Volk in aller Zukunft noch singen und sagen, ihn vor allem in den Mittelpunkt der Erzählung und der Dichtung stellen. Dies gilt für Freund so gut wie für Feind. Und dennoch haben die gewaltigen Schlachten und Kämpfe des Landkrieges nicht die letzte Entscheidung herbeizuführen vermocht. Die Frage lautet vielmehr: welcher Interessenzusammenstoß hat den Krieg überhaupt heraufbeschworen, welche Macht hat ihn herbeigeführt, hat ihm Richtung und Farbe gegeben, welche Waffe hat ihn entschieden? Die Antwort kann nur lauten, daß vor allem der englische Handelsneid auf die Blüte der deutschen Wirtschaft den Krieg bewußt vorbereitet und entzündet hat, daß in seinen Diensten England die leitende und richtunggebende Macht während des ganzen Krieges gewesen ist, und daß die englische Seemacht aus der strategischen Defensive heraus mit ihren langsam und lautlos wirkenden indirekten Waffen ihn entschieden hat. Ganz gewiß hätte auch der Landkrieg den Kampf endgültig beenden können, wenn der Schlieffensche Feldzugsplan deutscherseits so kraftvoll durchgeführt worden wäre, wie er genial ersonnen war, oder wenn die „russische Dampfwalze“, wie beabsichtigt, unwiderstehlich bis in das Herz Deutschlands vorzudringen vermocht hätte. Seit aber schon sehr bald nach Beginn des Krieges aus dem Bewegungskriege der Feldheere ein Stellungskampf und schließlich ein erbarmungsloses Ringen der Völker geworden war, eben weil die Heere den Kampf nicht beenden konnten, mußte, nachdem weder die Hochseeschlacht noch der Unterseebootkrieg die Entscheidung gebracht hatten, der Seekrieg in der Form des Wirtschaftskrieges diese bringen und hat sie auch gebracht. Die Geschichte kennt eine Reihe von großen Bündniskriegen, an denen England als treibende Macht an der Spitze seiner Verbündeten teilgenommen hat, keinen aber, in welchem diese ausgesprochene Seemacht, gewohnt, nur den nährenden See-

krieg zu führen, auch im Landkriege sich so verzweifelt hat anstrengen und so schwere Blutopfer hat bringen müssen, um ihre festländischen Verbündeten vor dem sicheren Unterliegen zu retten.

Die ungeheure Uebermacht der Feinde Deutschlands an Menschen und Kriegsmitteln hätte nicht genügt, das deutsche Volk in seinem Heldenkampfe zu bezwingen, wenn nicht der „Hungerkrieg“ seine moralischen Kräfte, die Grundlage aller militärischen Leistung, schließlich zermürbt und zur Auflösung gebracht hätte. Deutschlands Zusammenbruch war die unmittelbare Folge dieser grausamsten Kriegsart, und die indirekten Waffen der Seemacht haben damit wesentlich dazu beigetragen, den Kampf zu entscheiden. Unter diesem Gesichtspunkte habe ich den Weltkrieg als einen Seekrieg bezeichnet.

Es ist nicht anders: Jeder Krieg, an dem England bestimmend teilnimmt, ist ein Seekrieg und muß als solcher geführt und verstanden werden. Dies völlig verkannt zu haben, ist die Sünde wider den Geist der Geschichte auf seiten der deutschen Staatskriegsleitung, an der das deutsche Volk nach unsagbaren Leiden und Opfern zugrunde gegangen ist. Es war aber nicht so, daß nur auf deutscher Seite Fehler auf Fehler gehäuft, bei den Verbandsmächten dagegen strategisch alles jederzeit im Lote war. Vor allem war es nicht so, daß nur dem deutschen Flottenchef in den ersten Kriegsjahren die Hände gebunden waren, der englische aber hätte frei schalten und walten können. Auch von der englischen Admiralität ist den Seebefehlshabern dauernd in ihre Befehlsgewalt hineingeredet und mancher Erfolg verhindert worden (Dardanellen, Nordseekrieg). Immer noch gilt im Kriege, und im Seekriege erst recht, das alte Clausewitzsche Leitwort, daß die Kühnheit vom Troßknechte bis zum Feldherrn hinauf die edelste aller militärischen Tugenden ist. Gegen diesen Grundsatz der rücksichtslosen Gewalt, die nur in der Offensive sich auswirken kann, ist zur See, besonders zu Beginn der Krieges, auf beiden Seiten gefehlt worden. Es ist sehr fraglich, ob die Zurückhaltung der „Grand Fleet“ das strategische Meisterstück war, als welches es in England von Churchill und seinen Nachbetern so überschwenglich gepriesen wird. Die alte Regel, daß die feind-

liche Flotte das erste und wichtigste Kampfziel des Seekrieges ist, besteht noch immer zu Recht. Spätestens im Frühjahr 1915, nachdem die Tauchbootgefahr erkannt war, hätte England die Entscheidung durch die Hochseeschlacht herbeiführen müssen; daß es nicht geschah, hat England nicht nur seinen Ruf als unüberwindliche Seemacht gekostet, sondern die Verbandsmächte trotz allen schweren Fehlern auf deutscher Seite an den Rand der Niederlage gebracht. Der strategische Erfolg der englischen Seemacht im Weltkriege beruht mithin nicht so sehr auf eigener Leistung, sondern mehr noch auf dem zufälligen und in London nicht vorauszusehenden Umstände, daß die Sünden der deutschen Kriegspolitik die Fehler der britischen Seestrategie noch übertrafen. Der unwiederbringliche Verlust an Ansehen aber, den die britische Seemacht erlitten, liegt darin, daß auf den Fabius Cunctator, der den Feind durch Zuwarten zermürbte, kein Scipio folgte, der ihn erschlug!

Vergleicht man ohne Voreingenommenheit die strategischen Leistungen der englischen Seemacht und der deutschen Flotte im Weltkriege, so hat jene zwar die Seewege für die Kriegszwecke der Verbandsmächte — wenn auch nur mit äußerster Kraftanstrengung — freigehalten und den Wirtschaftskrieg bis zuletzt durchgeführt, die deutsche Flotte hat sich dagegen nicht nur im Kampfe gegen doppelte Uebermacht ruhmvoll behauptet und die deutschen Küsten geschützt, sie hat auch durch ihre Tätigkeit den Landkrieg stark entlastet und das längere Durchhalten der Fronten wesentlich erleichtert. Rechnet man das Marinekorps in Flandern als Teil der deutschen Seemacht hinzu, so hat diese außer ihren Leistungen auf dem Meere auch noch die rechte Flanke der Westfront in hervorragender Weise gedeckt und die strategisch wichtige flandrische Küste gegen jeden Angriff von Land und See her bis zuletzt gesichert.

Bei dem strategischen Verhalten der mit England verbündeten Flotten fällt — abgesehen von der nordamerikanischen — deren fast völlige Bedeutungslosigkeit für die Kriegführung im Großen in die Augen, die keineswegs mit ihrer zahlenmäßigen Stärke in Einklang zu bringen ist. Dies beweist nur, daß sie durch-



weg strategisch falsch angesetzt worden sind. Es ist möglich, daß die englische Admiralität gar nicht auf ernstliche Hilfe der verbündeten Flotten gedungen hat; sie hat vielleicht den Seekrieg allein durchführen wollen und geglaubt, Englands Belangen im Kriege und vor allem nach dem Kriege am besten dienen zu können, wenn die englische Flotte als alleinige Siegerin auf der Meere unerreicht an Stärke und Erfolgen dastünde. In Wirklichkeit ist es ganz anders gekommen, und der Verzicht auf eine wirksame Hilfe der Verbandsflotten wäre dann der schwerste Fehler der britischen Seestrategie im Weltkriege gewesen.

In taktischer Hinsicht hat der Weltkrieg zwei Lehren aus früherer Zeit neu bekräftigt: das Linienschiff als Kern der Seekriegführung, wie es die Kriege der Segelschiffszeit und der russisch-japanische Krieg erwiesen hatten, und für das neuzeitliche Großkampfschiff selbst den Vorrang von schwerer Artillerie und Panzer, also der eigentlich taktischen Eigenschaften vor den strategischen, und in gewissem Sinne sogar vor der Geschwindigkeit als solcher. Eine glänzende Bestätigung der Tirpitzschen Schiffsbaupolitik! Die wenigen durchgeschlagenen Gefechte des Seekrieges haben ferner gezeigt, daß überlegene Schießkunst oder überlegenes Artillerymaterial — erst recht beides zusammen — die Feuerüberlegenheit so schnell herstellt, daß der Gegner kaum zum Wirkungsschießen kommt (Coronel, Falklandinseln, erster Abschnitt der Skagerrakschlacht). Dabei entscheidet nicht die Zahl, sondern die Tüchtigkeit. Die weitere wiederum bestätigte Lehre ist die Ueberlegenheit der Küstenverteidigung über schwimmende Seestreitkräfte unter einigermaßen gleichen Verhältnissen (Dardanellen).

Das Auftreten einer neuen Waffe, des Tauchbootes als Handelszerstörer, hätte allerdings unter Umständen den Vorrang des Linienschiffes in Frage stellen können. Hierüber ist indessen im Laufe des Krieges keine endgültige Entscheidung gefallen. Ob die U-Boote der Abwehrmittel Herr werden oder diese die Oberhand behalten, muß die Zukunft lehren. Zum Erfolge braucht das U-Boot Unsichtbarkeit und Ueberraschung. Gegen letztere kann man sich schützen. Der bisherige Verlauf des deutsch-englischen Krieges hat jedenfalls gezeigt, daß das Unterseeboot, kühn und geschickt ge-

führt, auch aus gut geschützten Geleitzügen seine Beute mit Sicherheit herausschießen kann. Die Erfahrung des Weltkrieges, daß die Frachtraumverluste aus Geleitzügen höchstens 1½ v. H. betragen, hat sich mithin nicht bestätigt, der Hundertsatz ist weit höher.

Auch über die Rolle der Luftstreitkräfte im Seekriege ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Daß sie von außerordentlichem Werte für den Aufklärungsdienst, für die U-Bootsabwehr und für den Küstenkrieg sind, ja daß sie unter Umständen die Aufklärungsstreitkräfte ersetzen können, hat der Weltkrieg gezeigt. Die stürmische Entwicklung der Flugwaffe nach dem Weltkriege hat aber diese neueste Waffe des Seekrieges — wie der deutsch-englische Krieg von 1939 klar bewiesen hat — in Organisation, Kampfwert und Schlagkraft gleichwertig neben die Seemacht gestellt. Sie ist nicht mehr Hilfswaffe, sondern folgt taktisch und strategisch ihren eigenen Gesetzen. Dies gilt besonders von den als Bomber und Torpedoträger im Kampf gegen alle Arten von Seestreitkräften und Handelsschiffen eingesetzten Kampfflugzeugen, die ganz überraschende und außerordentliche Erfolge errungen haben. Die Luftwaffe steht heute als Kampfmittel des Seekrieges gleichberechtigt neben den Ueber- und Unterwasserstreitkräften.

Wie schwer die englische Flotte im Vergleich zur deutschen tatsächlich gelitten, ergibt das gewaltige Ausmaß ihrer Verluste (vgl. Tabelle 2), zu denen noch die Schiffsverluste der Handelsflotte zu zählen sind. Nur letztere sind durch Neubauten ersetzt, die Kriegsflotten gingen bei fast allen Siegerstaaten geschwächt aus dem Kriege hervor. Es spricht aus den Verlustziffern die ungeheure Energie der Seekriegführung, die trotz der auffällig geringen Zahl großer Schlachten nur in wenigen früheren Seekriegen übertroffen worden ist. Insbesondere hat niemals ein gegen die Seeherrschaft geführter Handelskrieg auch nur annähernd ähnliche Tonnageverluste verursacht, wie der Tauchbootkrieg gegen den Seehandel der Verbandsmächte.

So wichtig und wertvoll die Lehren des Weltkrieges in seestrategischer und seetaktischer Hinsicht auch sind, sie werden noch übertroffen von seinen politischen Lehren. Es hat sich von neuem

bestätigt, daß die Führung der Kriegspolitik durch eine Oberste Staatskriegsleitung das eigentlich Entscheidende im Kriege ist. Die harmonische und von gegenseitigem Verständnisse getragene Zusammenarbeit von Staatskunst, Land- und Seekriegführung ist unerläßlich für den Erfolg in einem großen Koalitionskriege. Sie war nur vorhanden auf seiten der Verbandsmächte, verkörpert in den drei Staatslenkern von fast unumschränkter Gewalt, Lloyd George, Clemenceau und Wilson. Indem die Staatskriegsleitung bei den Verbandsmächten, über der Heeres- und Seekriegsleitung stehend, die letzten Entscheidungen traf, mit allen, auch den verwerflichsten Mitteln der Lüge und einer bezahlten Hetzpresse den Alliierten immer neue Verbündete warb, die Neutralen knechtete, über die Verträge und Abmachungen des Völkerrechts sich glatt hinwegsetzte —, aber die See und den Seekrieg verstand, gewann sie den Krieg. Nicht die englische Flotte als solche, noch weniger die Massenheere der Verbündeten haben den letzten Erfolg herbeigeführt, sondern die überlegene Staatskunst der drei Diktatoren in London, Paris und New York, die es verstanden haben, den Siegeswillen der Nationen, die sie führten, bis zuletzt aufrechtzuerhalten. „Die Kriegskunst auf ihrem höchsten Standpunkt wird zur Politik“, sagt Clausewitz in seinem Buche „Vom Kriege“. Weil auf deutscher Seite diese Einsicht fehlte, vermochten alle Erfolge der militärischen Kriegführung zu Lande und zur See die Fehler der politischen Leitung nicht auszugleichen, Johannes Scherrs hartes Wort: „Die Geschichte lehrt nur, daß die Völker nichts aus ihr lernen“, hat sich für das deutsche Volk, das in dem Augenblicke versagte, als es galt, nun erst recht durchzuhalten, von neuem bestätigt. Schon im Jahre 1891 hat Caprivi im Reichstage das wahrhaft prophetische Wort gesprochen: „Mir ist es eine unerschütterliche Ueberzeugung, daß in einem künftigen Kriege die Ernährung der Armee und des Landes eine geradezu entscheidende Rolle spielen kann!“ Wie viel gefährdeter als 1891 war Deutschlands Lage 1914 mit der vorherrschenden Seemacht als sicherem Feinde! Aber weder in der wirtschaftlichen noch in der politischen Vorbereitung auf den Krieg war dieser Lage Rechnung getragen. Kein Wunder, daß auch im Kriege Armee, Marine und Politik, die äußere wie die innere, statt einheitlich und kraftvoll auf dasselbe Ziel gerichtet



zu sein, jede einen Krieg für sich mit anderen strategischen Zielen führte, und daß die Politik, die mächtigste von den dreien, schließlich unter immer schwächeren Händen die beiden anderen durch ihre falsche Einstellung und die völlige Unfähigkeit, das Wesen dieses ungeheuren Ringens richtig einzuschätzen, mattsetzte, Kriegführung, Volk und Wirtschaft lähmte und damit den Zusammenbruch herbeiführte. Ein historisches Schauspiel von wahrhaft erschütternder Tragik! „Man muß mit Realitäten wirtschaften und nicht mit Fiktionen“, hat Bismarck in einem Briefe an L. v. Gerlach 1857 gesagt. Die deutsche Kriegspolitik im Weltkriege hat immer nur mit Fiktionen gearbeitet. Alle, auch die glänzendsten Erfolge der militärischen Kriegführung zu Lande und zur See haben die falsche Einstellung und die Schwäche der politischen Leitung nicht auszugleichen vermocht.

Es ist selbstverständlich, daß ein Krieg von so ungeheurem Ausmaße auch auf die gegenseitigen militärischen und marinepolitischen Verhältnisse der Seemächte nicht ohne höchst einschneidende Folgen bleiben konnte.

Für die deutsche Seemacht setzte das schmachvolle Diktat von Versailles am 28. Juni 1919 das Siegel unter die Rechnung des Seekrieges<sup>1</sup>. Es spricht für die hohe Meinung, die man im Lager der Verbandsmächte von dem Kampfwerte der deutschen Flotte hatte, daß man dem verstümmelten und ausgepönderten, seiner Seegelung, seiner Handelsschiffe und seiner überseeischen Besitzungen beraubten Deutschen Reiche nur eine militärisch völlig wertlose Zwergflotte beließ, bestehend aus sechs veralteten Linienschiffen der Braunschweigklasse (13 000 t, vier 28 cm), 6 Kleinen Kreuzern und 32 Torpedobooten, die es nicht durch Schiffe von einer den heutigen Verhältnissen entsprechenden Größe und Kampfkraft ersetzen durfte. Alle Großkampfschiffe, U-Boote und Luftfahrzeuge mußten abgeliefert und durften nicht neu beschafft werden; eine verschärfte Neu-

---

<sup>1</sup> Die Bestimmungen des sogenannten „Friedens“vertrages, soweit sie sich auf die deutsche Flotte und die deutschen Seeinteressen beziehen, sind klar und übersichtlich zusammengestellt in dem ausgezeichneten Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen „Nauticus“ (Berlin 1923, S. 17 ff.).

auflage des Zweiten Punischen Friedens! (s. S. 112). Die deutsche Flotte war damit ungefähr auf den Stand von 1880 zurückgeworfen worden, aber weit darüber hinaus noch mit der entwürdigenden Verpflichtung belastet, daß sie in diesem kümmerlichen Zustande der Schwäche beharren sollte. Es war ihr mit der Beschränkung der Schiffszahlen und -größen jede Möglichkeit weiterer Entwicklung genommen, eine Fessel, die auf die Dauer unhaltbar und unerträglich war und daher zerrissen werden mußte, wie der weitere Verlauf der geschichtlichen Entwicklung seit der Machtübernahme der Nationalsozialistischen Partei 1933 gezeigt hat.

Auch die Stellung Englands auf dem Meere hat sich gegenüber der Vorkriegszeit stark verändert. Die Verrottung der russischen, die erzwungene Auslieferung der deutschen und der österreichisch-ungarischen Flotte an den Feind, der Rückfall der französischen Flotte in völlige Bedeutungslosigkeit auf der einen, das mächtige Anwachsen der nordamerikanischen seit 1916 und der stetige Ausbau der japanischen Flotte, sowie die schweren Schiffsverluste Englands auf der anderen Seite haben Großbritanniens Vorrang zur See beseitigt, sowohl unmittelbar in Hinsicht auf die Zahl der Kriegsschiffseinheiten, wie auch mittelbar in bezug auf seinen Einfluß auf dem Meere. Aus dem unbestrittenen Vorrang zur See ist eine jederzeit angreifbare Stellung als *primus inter pares* geworden. Damit hat England den Krieg im machtpolitischen Sinne verloren; ob auch im wirtschaftlichen, muß die Zukunft entscheiden —, aber rosig sind die Aussichten für Englands Handel und Schifffahrt nicht, seit die Vereinigten Staaten sich wider jedes Erwarten für den energischen Ausbau ihrer Handelsflotte und ihrer Seegeltung entschlossen haben, wobei ihnen das während des Krieges in Wall Street zusammengeströmte Gold der ganzen Welt die besten Dienste leistet. Sollte England auch auf wirtschaftlichem Gebiete schließlich einen Fehlschlag erleben wie es der Geopolitiker Erich Obst in einem breit angelegten Werke „England, Europa und die Welt“ (Berlin 1927, Seite 103 f.) nachweist., so würde es den Krieg erst recht verloren haben, denn es hätte sich statt Deutschlands die Vereinigten Staaten zu einem weit gefährlicheren und anspruchsvolleren Wettbewerber auf dem Meere während des Krieges und durch den Krieg

selbst künstlich großgezogen. Wenn es schon der Unterstützung der ganzen Welt bedurfte, um das deutsche Volk in über vier Jahren schwerster Kämpfe niederzuringen, wie sollte es England so leicht gelingen, den weit schwereren Kampf gegen ein Land der ausgesprochenen Autarkie durchzuführen, das, wie die Vereinigten Staaten, durch eine Hungerblockade niemals zu bezwingen ist!

Das Ergebnis des Krieges für England, vom Meere aus gesehen, ist mithin der Verzicht auf die anerkannte Seeherrschaft und Handels herrschaft, ein Kaufpreis, der den Einsatz wohl bei weitem übersteigen dürfte, auch wenn man berücksichtigt, daß England an einer anderen Stelle sein Kriegsziel erreicht hat. Der für England günstige Verlauf des Landkrieges im nahen Osten und in Südafrika hat den großen Plan Lord Curzons, des früheren Vizekönigs von Indien, verwirklicht: durch die Eroberung von Deutsch-Ostafrika und die Errichtung der Landbrücke von Aegypten über Arabien und Mesopotamien nach dem Indus ist der Indische Ozean zum englischen Meere geworden. Das gewaltigste Projekt britischer Kolonialpolitik, die rein englische Eisenbahnlinie Kap—Kairo—Kalkutta ist damit der Durchführung näher gerückt. Während die sogenannte „blue water school“ innerhalb der englischen Weltpolitik, die sich auf Seehandel und reine Seemacht stützen will, im Weltkriege Schiffbruch erlitten hat, kann die „eastern school“, welche die Hauptaufgabe Englands in einer Beherrschung der überseeischen Welt erblickt, einen unzweifelhaften Erfolg buchen, freilich nur dann, wenn es der britischen Kolonialpolitik gelingt, die gerade durch den Weltkrieg erzeugte gefährliche politische Begehrlichkeit der farbigen Völker Asiens und Afrikas wieder einzudämmen.

Das äußere Kennzeichen für die gegenüber 1914 völlig veränderte Stellung der Seemächte zueinander bildet das Marineabkommen von Washington vom Jahre 1922, auf dessen Bestimmungen hier nur kurz eingegangen werden kann. Durch dieses Abkommen werden die Flottenstärken der drei zur Zeit vorhandenen Großseemächte England, die Union und Japan, im Verhältnis 5:5:3 für die Großkampfschiffe festgesetzt, deren Zahl, Größe und Bewaffnung bestimmten Beschränkungen unterworfen



wurden<sup>1</sup>. Das Abkommen bestimmte auch für die übrigen Kriegsschiffarten, insbesondere U-Boote und Flugzeugträger, die erlaubte Gesamttonnage, gestattete den U-Bootskrieg nur nach Prisenrecht, sanktionierte aber sonderbarerweise gleichzeitig das bewaffnete Handesschiff; Im ganzen bedeutete dieses Abkommen eine empfindliche Einschränkung bisher selbstverständlicher Hoheitsrechte der fünf Vertragsstaaten, zu denen auch Frankreich und Italien gehören, denen beiden eine Vergleichszahl von 1,75 zugestanden wurde.

Das Abkommen von Washington, das auch im Hinblick auf die gesamten politischen Verhältnisse in Ostasien eine Beschränkung der Kriegshäfen im Stillen Ozean vorsieht, legte allen drei Großseemächten schwere Opfer auf, keiner aber so schwere wie England. Denn es bedeutet doch wohl eine in der Geschichte unerhörte Tatsache, wenn die bisher vorherrschende Seemacht, die lange die alleinherrschende war, jetzt schwarz auf weiß die volle Gleichberechtigung einer anderen Macht auf dem Meere anerkennen muß, ohne mit den Waffen besiegt zu sein! Die politischen Folgen dieser erstaunlichen Tatsache können heute noch nicht übersehen werden, ihre Ursachen dagegen liegen klar zutage: die Schwächung der englischen Uebermacht zur See durch den Weltkrieg und die Fehler der britischen Friedenspolitik. Die Vereinigten Staaten haben sich neben England an die erste Stelle unter den Seemächten — „second to none!“ — emporgeschwungen, Japan hat sich, dem Drucke des vereinigten

<sup>1</sup> Die wichtigsten Beschränkungen besagten, daß die Wasserverdrängung der Großkampfschiffe auf 35 000 t, der schweren (gepanzerten) Kreuzer (der sog. „Washington-Kreuzer“) auf 10 000 t, der leichten Kreuzer auf eine Tonnage unterhalb 10 000 t und die Bewaffnung der Großkampfschiffe auf höchstens 40,6 cm-Geschütze, der schweren Kreuzer auf 20,3 cm-, der leichten auf 15 cm-Rohre begrenzt wurde. Bei allen Tonnage-Angaben nach 1922 ist zu berücksichtigen, daß in Washington die sog. „Standart“- oder „Typ“-Tonnage eingeführt wurde, welche die Wasserverdrängung ohne Brennstoff und Ausrüstung umfaßt. Ein Kreuzer von 10 000 t Standart-Tonnage z. B. verdrängt mit Brennstoff und Ausrüstung in Wirklichkeit rund 12 500—13 000 t. Alle Tonnagezahlen in den alten Flottenlisten bis 1922 sind einschließlich Brennstoff und Ausrüstung zu verstehen, geben mithin in Bezug auf Gewicht und Größe der Schiffe im Vergleich zu den heutigen ein falsches Bild. Die letzteren sind erheblich größer und schwerer.

Die Kündigung des Washingtoner Abkommens 1936 hatte zur Folge, daß in den Neubauten der Großkampfschiffe bei den drei Großseemächten die Tonnage sprunghaft bis 45 000 t und mehr seitdem in die Höhe gegangen ist, ebenso deren schwere Artillerie auf Rohre von 45 cm und mehr.

Angelsachsentums 1922 in der Konferenz von Washington vorübergehend nachgebend, aus seiner strategischen Offensivstellung in Ostasien herausdrängen lassen, stand aber militärisch ungeschwächt da. „Die Großseemächte von heute wollen nur demjenigen einen Vorrang auf dem Meere einräumen, der, wie zu Nelsons Zeiten, seine Ueberlegenheit im offenen Kampfe zu erstreiten vermag!“ (Scheer a. a. O. 507.) So hat das Abkommen von Washington gezeigt, daß in einer durch den Weltkrieg politisch völlig veränderten und wirtschaftlich zerrütteten Welt der Dreizack Neptuns den Klauen des britischen Löwen zu entgleiten beginnt. Inzwischen ist das Abkommen von Washington zum 31. Dezember 1936 fristgemäß von Japan gekündigt worden. Die große ostasiatische Inselmacht hat damit in bezug auf den Flottenausbau völlig freie Hand bekommen und ihre Hand auf die Mandchurei und das ganze östliche China gelegt. Sie wird die Gunst der politischen Lage, besonders seit Entfesselung des deutsch-englischen Krieges im Herbst 1939, ohne Zweifel in vollem Maße ausnutzen. Damit gehört die wirtschaftspolitische Vorherrschaft des Angelsachsentums im Fernen Osten der Geschichte an. Das Abkommen selbst ist durch die japanische Kündigung und die stürmische Aufrüstung aller größeren Seemächte, besonders Englands und der Vereinigten Staaten seit 1937, auch für die übrigen Seemächte praktisch außer Kraft gesetzt. Keine seiner Bindungen wird seitdem noch anerkannt.

Dieses historisch bedeutsame Ergebnis des Weltkrieges ist nur zu erklären durch die Fehler der britischen Friedenspolitik in Versailles, die ein bedenkliches Abweichen von der geraden Linie zeigen, welche England in den letzten Jahrhunderten auf die Höhe gebracht hat. Die Grundlage der Vormachtstellung auf dem Meere war bis zum Weltkriege das sorgfältig aufrechterhaltene Gleichgewicht der Kräfte auf dem europäischen Festlande, das Erbe des großen Oraniers auf dem englischen Throne. „Die Macht Großbritanniens beruhte von jeher auf der Zerklüftung des europäischen Festlandes<sup>1</sup>.“ Dies wurde noch kurz vor dem Weltkriege in England offen anerkannt. Im Jahre 1912 sagte Lord Milner, der einflußreiche Vorkämpfer für ein größeres Britannien: „Es ist das M a c h t g l e i c h-

<sup>1</sup> Friedjung, „Geschichte des Imperialismus“ I, 67 (Berlin 1919),

gewicht auf dem Festlande, das uns allein ermöglicht, die Herrschaft über die Meere zu behaupten.“ Diese „balance of power“ haben der sogenannte „Friedens“-Vertrag von Versailles und seine Anhängsel durch Aufrichtung der militärischen Vorherrschaft Frankreichs auf dem Festlande und Erfüllung der napoleonischen Träume des französischen Volkes unter tätiger, ja entscheidender Mitwirkung Lloyd Georges, des Leiters der britischen Politik im Jahre 1919, gründlich zerstört. Auch in England hat man aus der Geschichte nichts gelernt! Freilich ist auch dieser Traum Frankreichs seit der Befreiung Deutschlands aus den militärischen Fesseln des Versailler Diktates und seit der Beseitigung der Schildknappen des französischen Imperialismus in Prag und Warschau 1939 durch die geniale Politik des Führers des neuerstandenen Großdeutschen Reiches schon ausgeträumt.

Nicht Verträge entscheiden den Gang der geschichtlichen Entwicklung, sondern Macht. Weil England nicht mehr das Zünglein an der Waage des „europäischen Gleichgewichts“ ist, haben sich auch die Machtverhältnisse auf dem Meere zu seinen Ungunsten verschoben. Ob sich später eine Art „Weltgleichgewicht“ an Stelle des zerstörten europäischen ausbilden wird, wie es Windelband (a. a. O. 414) als bereits vorhanden annimmt, oder ob nicht vielmehr — wie die jüngste Entwicklung gezeigt hat — die Gegensätze zwischen den heutigen Großmächten, die alle an das Meer grenzen und zum Teil durch ganze Weltmeere getrennt sind, viel zu groß sind, um sich die Waage zu halten, sehen wir heute schon. Auf jeden Fall wird die „Seemacht“ als solche hierbei das entscheidende Wort sprechen, auch wenn es heute an der Seite der nach dem Weltkriege vorherrschenden französischen Militärmacht in Europa noch drei gleichstarke und daher gleichberechtigte Militärmächte gibt, die deutsche, italienische und sowjetrussische, die alle drei zugleich Seemächte sind.

Bei dieser politischen Lage werden Taktik und Strategie des Seekrieges voraussichtlich noch eine weit größere Rolle spielen als im Weltkriege. Damit erhalten die waffentechnischen und strategischen Grundlagen desselben eine ausschlaggebende Bedeutung. Sie



können in einem Buche, das sich mit der „Geschichte“ und nicht mit kommenden Dingen beschäftigt, nur ganz flüchtig gestreift werden. Eines ist sicher: die *Waffentechnik* hat seit dem Weltkriege nicht gerastet. Ihre Fortschritte weisen besonders auf eine starke Entwicklung des Seeflugwesens und gleichlaufend der Flugabwehr hin. Nicht mehr nur zur Aufklärung und Meldung bestimmt wie im Weltkriege tritt das Flugzeug heute als wichtige und unentbehrliche Offensivwaffe, als Bomben- und Torpedoflugzeug an die Seite der Ueber- und Unterwasserstreitkräfte der Seemächte, wenigstens in allen küstennahen Gewässern, die seiner strategischen Reichweite zugänglich sind. Eine Seeherrschaft in letzteren ohne Zuhilfenahme der Flugwaffe ist heute schon undenkbar. Nur Völker, die technisch auf der Höhe sind und die auch den Mann zu bilden und zu formen wissen, der hinter den höchst verwickelten Maschinen steht und dessen Können den letzten Ausschlag gibt, werden hinfort noch Seekriege führen können. Ihre an sich schon ziemlich geringe Zahl wird noch weiter beschränkt durch eine sozusagen geographische Schranke: durch das Oelvorkommen. In den letzten Jahren, schon vor dem Weltkriege beginnend, hat das Oel die Stelle der Kohle als Antriebsmittel für Kriegsschiffe eingenommen, weil mit ihm weit höhere Maschinenleistungen zu erzielen sind. Die strategische Führung eines Seekrieges in weiterem Rahmen wird in Zukunft durchaus von einer reichlichen Oelzufuhr für alle Seestreitkräfte über, unter und auf dem Wasser abhängen. Die Vereinigten Staaten und Sowjetrußland sind in dieser Hinsicht vor allen anderen Seemächten bevorzugt. Letztere sind, da sie über Oelquellen im eigenen Lande nicht verfügen, gezwungen, sich im Kriege die Hochseewege für die Oelzufuhr aus sonstigen Ursprungsländern dieses kostbaren Brennstoffes freizuhalten, falls sie nicht in der Lage sind, sich eine ausreichende Versorgung mit Oel und mineralischen Brennstoffen über die Landgrenzen, oder durch die in Deutschland glänzend entwickelte Gewinnung von Oel aus Kohle zu sichern. Hier zeigt sich mit einem Schlage die seestrategische Schwäche Frankreichs, Italiens, aber auch Englands und Japans in einem Seekriege der Zukunft.

## Schlußkapitel

## Rückblick und Ausblick

## I.

Auf den vorstehenden Blättern habe ich versucht, ein Bild der geschichtlich wichtigsten Geschehnisse auf dem Meere in großen Umrissen nach dem heutigen Stande der Forschung zu geben. Alexander von Humboldt hat im „Kosmos“ (II, 355) das Erforschte nur als eine Stufe zu etwas Höherem bezeichnet. Wie sehr gilt dies für ein Gebiet wie die Seekriegsgeschichte, die noch so viele Widersprüche und Lücken in den Quellen aufweist, mehr noch von der neuesten Zeit, die wir mit erlebt und mit erlitten haben, und über deren wild verschlungene Ereignisse im Widerstreite der Parteien und Meinungen — nationaler wie sozialer — das Morgenrot der Historie noch kaum aufgegangen ist.

Aus der Fülle der kriegerischen Zusammenstöße auf dem Meere, die auf das Werden und Vergehen der Seevölker — wie ich gezeigt zu haben hoffe — von entscheidender Bedeutung gewesen sind, schälen sich klar und deutlich die großen Epochen der Seekriegsgeschichte heraus. Sie fallen nicht mit der üblichen, reichlich willkürlichen Einteilung der Universalgeschichte in Altertum, Mittelalter und Neuzeit zusammen, sie sind vielmehr durchaus bestimmt durch den festeren Maßstab der technischen Entwicklung der Hauptwaffe des Seekrieges, des Kriegsschiffes. Da die Eigenbewegung desselben im freien Wasser die Grundlage seiner Kriegsverwendung ist, so gliedern sich die Epochen der Seekriegsgeschichte nach der Art des Motors ganz von selbst in die Zeit der Riemen-, Segel- und Dampfschiffe. Ihre zeitlichen Schnittpunkte liegen ungefähr am Ende des sechzehnten und in der Mitte des neunzehnten Jahrhunderts. Mit der Bewegungsart des Schiffes änderten sich auch die Waffen des Seekrieges. Der Kampf Mann gegen Mann auf dem

Riemenschiffe als Kampfplatz wurde abgelöst durch den Geschützkampf geleiteter Linien von Segelkriegsschiffen auf nächste Entfernungen, um schließlich bei der heutigen Entwicklung der Waffen einer Seekriegführung über, unter und auf dem Wasser Platz zu machen. Aber so sehr sich Wesensart und taktische Verwendung der Waffen in der Seeschlacht auch mit den Fortschritten der Technik geändert haben und weiter ändern werden, die großen strategischen Grundlagen, auf denen jeder Kriegserfolg zur See beruht, der unbedingte Vorrang der Offensive vor der Defensive, die Ausnutzung der geographischen Lage, die Oekonomie der Kriegführung sind zu allen Zeiten die gleichen geblieben; ebenso werden der Wille zum Siege, werden Kühnheit und Können von Führern und Geführten im Toben der Schlacht für die Erkämpfung des Sieges nach wie vor an erster Stelle stehen. Nicht anders der wichtige, oft entscheidende Einfluß, den die Staatskunst auf Vorbereitung, Durchführung und Ausgang gerade der Seekriege und damit auf die Geschicke der Seevölker ausgeübt hat. Wenn nach einem Worte Oswald Spenglers („Neubau des Deutschen Reiches“, München 1924, 20) die Kunst des Regierens die Weltgeschichte gemacht hat, so wird die Wahrheit dieses Ausspruchs durch nichts schlagender bewiesen als durch die Geschichte der Seekriege aller Zeiten.

Die Grundlage jeder friedlichen oder kriegerischen Betätigung auf dem Meere, allen Fortschrittes, allen Gedeihens und aller Siege war von jeher der den Seevölkern — und nur diesen! — nun einmal innewohnende Drang in die Weite, auf das Meer hinaus. Immer war „Seegeltung“ das Primäre, „Seemacht“ das Sekundäre, immer waren insbesondere Seeschiffahrt und Seehandel die Voraussetzung, ja die Vorbedingung zur Seemacht, und niemals konnte die eine ohne die andere leben und gedeihen. Wenn aus der unendlichen Fülle der einzelnen geschichtlichen Vorgänge und Geschehnisse zur See eine wichtigste Lehre von dauernder und überragender Geltung abzuleiten ist, so ist es wohl diese, daß jeder wirtschaftliche Fortschritt auf dem Meere ohne die schützende Seemacht nur eine Eintagsblüte ist, bestimmt, im Sturme der großen politischen Auseinandersetzungen zu vergehen und zu verwehen.



Von diesem Gesichtspunkte aus konnte man die Lage Deutschlands zur See nach dem Weltkriege nur mit schwerer Sorge betrachten. Das Deutsche Reich war, nachdem es den Krieg verloren, kein Stein mehr auf dem Schachbrette der großen Politik; indem es selbst die Waffen ohne Not weggeworfen, war es zum Gegenstande der Ausbeutung durch Neider und Feinde geworden. Das äußere Zeichen der inneren Auflösung war der Wechsel der Flagge, stets der Beweis eines Tiefstandes völkischer Energie und des Willens zur Selbstbehauptung. Wenn ein besiegtes Volk die Flagge, die ihm weithin leuchtend als Sinnbild seiner Macht und Ehre in Krieg und Frieden ruhmvoll vorangeweht, niederholt, um andere Farben zu hissen, so geschieht dies gewiß nicht in dem Glauben: „in hoc signo vinces“, noch weniger im Gefühle eines trotzigem „Dennoch!“

Das deutsche Volk, seiner äußeren Macht und seiner Waffen ledig und innerlich zerrüttet, sollte nach dem Willen seiner Feinde auch seiner überseeischen Belange — der wichtigsten Hilfsmittel einer wirtschaftlichen Erholung — verlustig gehen. Seehandel, Schiffe, Kolonien, überseeische Beziehungen, alles wurde ihm geraubt und sollte ihm für immer vorenthalten bleiben. Aber gerade in dieser Hinsicht hat sich das Versailler Diktat, das unerfüllbare und daher sinnlose Machwerk einer kurzsichtigen Politik des Hasses, zuerst als ein Fehlschlag erwiesen. Mit einer kaum erwarteten Kraft, mit echtem Hanseatengeiste hat sich die deutsche Schiffahrts- und Handelswelt wieder auf das Meer hinausgewandt, das man ihm verschließen wollte, und wieder aufzubauen begonnen, was der Krieg zerstört, in der richtigen Erkenntnis, daß das Meer als Quelle aller Völkergröße auch die Quelle aller wirtschaftlichen Erneuerung ist. Deutsche Schiffe befuhren schon wenige Jahre nach dem Zusammenbruche wieder die Meere, und deutsche Seegelung begann sich wieder zu entwickeln. War auch die Macht verloren, so sollte doch wenigstens die Wirtschaft wieder belebt werden. Es entstand — aus der Not geboren, vom Unverstande gierig aufgegriffen — das verhängnisvolle Schlagwort vom Primat der Wirtschaft vor der Macht, der inneren vor der äußeren Politik. Das Umgekehrte besteht zu Recht, zu Lande sowohl wie zur See. Denn nicht die Wirtschaft steht voran, wie vom Platz Bismarcks im Reichs-

tage ein Epigone der Welt verkündete, sondern in unruhigen und unsicheren Zeiten erst recht ist der Vorrang der Macht vor der Wirtschaft, der auswärtigen vor den inneren Verhältnissen völlig unbestreitbar. Nur eine äußerst geschickte Politik kann zur Not und auf gewisse Zeit die innere Schwäche eines besiegtten Volkes ausgleichen. Die Beispiele der Geschichte sollten schrecken: der Niedergang Karthagos, Hollands, der Hanse nach unglücklichen Kriegen. Jede Wirtschaftsblüte erzeugt Neid, wachsende Seegeltung vor allem. Aus Handelsneid sind fast alle Seekriege entstanden, wobei der Schwache dem Starken immer zur willkommenen Beute fiel. Je abhängiger das deutsche Volk vom Meere ist — und es ist auch heute noch abhängig von der Seezufuhr —, um so gefährdeter ist seine Stellung den größeren Seemächten gegenüber. Nach dem Weltkriege war es bei der erzwungenen Schwäche der deutschen Seerüstung für keine derselben ein Wagnis mehr, über den deutschen Seehandel herzufallen und ihn von neuem vom Meere zu verjagen. Daher erwuchs dem deutschen Volke mit der Entwicklung seiner Seegeltung die schwere, aber nicht zu umgehende Pflicht, seine lebenswichtigen überseeischen Belange auch durch Seemacht wieder zu schützen; eine Aufgabe, die nur eine geschickte Staatskunst, getragen von dem Verständnisse und dem einheitlichen Willen des Volkes zur Macht, zu lösen imstande ist, ein steiler Weg, an Gefahren, Klippen und Entbehrungen überreich, aber unerlässlich zu beschreiten. Die Machtübernahme durch die Nationalsozialistische Partei 1933 und die kühne und erfolgreiche Außen- und Wehrpolitik des Führers haben dies deutlich gezeigt. Ein ungeheurer Wandel von jämmerlicher Schwäche zur politischen und militärischen Macht hat sich glänzend durchgesetzt. Deutschland ist wieder Seemacht und weiß sie im Kampfe auch gegen weit überlegene Feinde zur See einzusetzen, wie und wo es nottut, wie der deutsch-englische Krieg von 1939 es klar beweist.

Ein hoher chinesischer Staatsbeamter hat einst einem deutschen Reisenden gegenüber<sup>1</sup> das wahrhaft klassische Wort geprägt: „Auf den Opfern und den Waffen ruht der Staat!“ Opfer an Gut und Blut hat das deutsche Volk seit Beginn des Weltkrieges in einem Maße gebracht, wie wohl kaum jemals ein anderes im Laufe

<sup>1</sup> Vgl. P. Rohrbach: „Weltpolitisches Wanderbuch“ (Berlin 1915, 203).

der vieltausendjährigen Geschichte der Menschheit. Sollen diese Opfer umsonst gebracht sein? Sie werden nur dann nicht umsonst gewesen sein, wenn das deutsche Volk trotz allem, was es hat erdulden müssen, ja gerade deshalb, zu neuen schweren Opfern bereit ist. Wenn nach Schopenhauer „in Gefahr zu leben des Starken würdig“ ist, so gilt dies doppelt für ein Volk, das nach Jahren der Schwäche wieder stark werden will und muß, soll es nicht ganz zugrunde gehen. Rings von Feinden umgeben sein, heißt täglich „in Gefahr leben“. Dies zu ertragen ohne zu verzweifeln, bedarf es als Flammenzeichen nationaler Gesinnung vor allem der Opferfreudigkeit von alt und jung, von arm und reich, der Opfer an Gut und Wohlleben, an Zeit und Geld, nicht minder an Parteimeinungen und Vorurteilen, Opfer an alledem, was das Leben leicht, genußreich und angenehm macht, Opfer, ausschließlich gebracht, um das große Ziel der Erstarkung und der Befreiung aus fremden Fesseln zu erreichen.

### Denn auf Opfern ruht der Staat!

Nur im lebendigen Bewußtsein der Pflicht des einzelnen gegen das Ganze, eben gegen den Staat, ist diese Forderung zu verstehen. Leuchtenderhebt sich hier der Kantsche Gedanke der Pflicht im Gegensatz zu dem angelsächsischen Wikingergeiste der Beute. Nicht in lauten Reden, sondern in stummer Bereitschaft zeigt sich der keimende Wille zur Macht, die Voraussetzung allen Wiederaufstieges für ein besiegt und geknebeltes Volk. Opferbereite Gesinnung eines ganzen Volkes in Richtung auf ein hohes Ziel ist aber nichts anderes als Staatsgesinnung und Staatsdisziplin. Ohne Disziplin, ohne freiwillige Unterordnung unter eine große Aufgabe im Dienste der Zukunft ist an einen Aufbau nicht zu denken. Nur so ist das bedeutsame Wort des Grafen Gobineau zu verstehen: „Le monde ne vit pas tant de pain que de discipline.“ Aus opferbereiter Gesinnung und Staatsdisziplin allein erwachsen die Waffen für die Schmiede der Zukunft eines Volkes, wie die ganze Weltgeschichte lehrt:

### Denn auf den Waffen ruht der Staat!

Das Leben einer Zeit, noch mehr der Gang großer Kriege sind nur zu verstehen aus den Leidenschaften heraus, die sie erfüllten und ihrem Bilde Glanz und Farbe gaben. Die kühle und nüchterne



Kritik der Nachwelt ist nur allzu geneigt, dort Verirrungen und Torheiten zu erblicken, wo die Menschen jener Tage hohe Ziele, des Blutes der Edelsten wert, sahen. Statt eines leuchtenden Gemäldes zeichnet sie dann nur einen farblosen Holzschnitt und freut sich noch ihrer Kunst. Wider diese Gefahr matter Gleichgültigkeit gegenüber so erhebenden Leistungen und Taten der deutschen Wehrmacht zur See, wie sie doch erst wenige Jahre zurückliegen, und wie sie von manchem nur zu schnell vergessen wurden, gilt es, Dankbarkeit und Treue zu bewahren als ein heiliges Vermächtnis, aus dem die Zukunft der deutschen Seemacht nach so tiefem Sturze neu er stehen soll.

Das Ehrenmal der im Weltkriege gefallenen Studierenden der Berliner Universität trägt die stolze Inschrift:

Invictis victi victuri!

Diese Widmung gilt auch den unbesiegten Helden, die auf dem Grunde des Meeres ruhen, gefallen für die Ehre der deutschen Kriegsflagge und für ein größeres Deutschland über See. Aus ihrem Blute hat ein neues Geschlecht das Schwert geschmiedet für die „kommenden Sieger“. Denn immer noch gilt das mannhafte Wort des Dichters der Befreiungskriege, das zugleich den tiefsten Inhalt aller Geschichte umfaßt:

Das höchste Heil, das letzte, liegt im Schwerte!

## II.

Der Abschnitt I dieses Kapitels bildete den Schluß des Textes in der ersten Auflage, abgeschlossen Anfang des Jahres 1925. Seitdem haben sich bis zum Ausbruch des deutsch-englischen Krieges im September 1939 drei wichtige Kriege abgespielt und spielen sich zum Teil noch ab, die zwar im eigentlichen Sinne des Wortes keine Seekriege sind, sondern Kriege über See, bzw. Blockadekriege, bei denen aber die Beherrschung des Meeres als Brücke und Weg, also die Seemacht, eine wichtige Rolle gespielt hat, und die daher hier, wenn auch nur kurz, gewertet werden müssen. Die Vorhersage

Oswald Spenglers, daß Verlauf und Ausgang des Weltkrieges eine neue Reihe von Konflikten statt des erwarteten Friedhofsfriedens durch den Völkerbund erzeugen würden, hat sich mithin bewahrheitet, denn auch der deutsch-englische Krieg von 1939 gehört in diese Reihe. Die drei Kriege, der italienisch-abessinische 1935/36, der spanische Bürgerkrieg 1936/39 und der heute (1941) noch nicht abgeschlossene japanisch-chinesische Konflikt<sup>1</sup> sind zwar politisch und räumlich voneinander unabhängig, sie überschneiden sich aber zeitlich und beweisen schlagend die politische Unruhe dieses stürmischen vierten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts, dessen entscheidende Signatur die Aufrichtung des Großdeutschen Reiches, des Dritten Reiches der Deutschen, durch die geniale Staatskunst des Führers Adolf Hitler war.

Der in wenig über sechs Monaten glänzender Kriegführung entschiedene italienisch-abessinische Krieg 1935/36 war ein Krieg über See, weil Abessinien jede Möglichkeit einer Gegenwirkung auf dem Meere fehlte; es besaß nicht einmal eine Seeküste. Es handelte sich für Italien also strategisch nur darum, eine möglichst starke Heeresmacht zur Ansetzung des Landkrieges möglichst schnell in den wenig dazu geeigneten eignen Häfen am Roten Meere und Indischen Ozean zu landen. Beide Aufgaben, der Ausbau der Häfen sowie Transport und Ausschiffung einer Armee von 360000 Mann mit über 3 Mill. t Kriegsgerät auf über 150 Transportschiffen sind in außerordentlich kurzer Zeit und mit vollem Erfolge nach den klaren Befehlen des Regierungschefs Benito Mussolini von der italienischen Kriegsleitung gelöst worden. Die vom Völkerbund auf englisches Betreiben Ende 1935 ausgesprochenen wirtschaftlichen Sanktionen sollten Italien ersticken und seine Kriegführung lähmen. Sie bedeuteten eine schlecht verschleierte Blockade. Aber Mussolini wich keinen Zollbreit zurück und ließ keinen Zweifel, daß die Schließung des Suezkanals für die italienischen Transporte den Kriegsfall gegen England bedeuten würde. Davor schreckte man aber in London in Anbetracht der Bedrohung der britischen Mittel-

<sup>1</sup> Näheres über diese kriegerischen Konflikte, vom Meere aus gesehen, in dem Aufsatz von Korv.-Kapitän Wagner „Die Auswirkung der Seemacht in der Zeit nach dem Weltkriege“ im Jahrbuch für Deutschlands Seesinteressen, Nauticus 1939, 44 ff.

meerstützpunkte durch die überlegene italienische Luftwaffe und der eignen unzureichenden Vorbereitungen für einen solchen Kriegsfall zurück<sup>1</sup>. So konnte Mussolini die Errichtung des „italienischen Imperiums“ ungestört vollenden und das riesige und zukunfts-trächtige Abessinien als wertvollste Kolonie dem Reiche einverleiben. Für das noch erheblich weiter gesteckte politische Ziel, die landfremde britische Macht aus dem Mittelmeer endgültig zu verdrängen, ist Italien nunmehr seit Juni 1940 in dem Entscheidungskampfe gegen England an der Seite des Deutschen Reiches eingetreten.

Der zweite Konflikt von welthistorischer Bedeutung spielte sich gleich im Anschluß an den ersten auf spanischem Boden ab. Auch der dort 1936 entbrannte harte und blutige Bürgerkrieg zwischen der marxistisch eingestellten Regierung und der nationalen Opposition war kein Seekrieg im strengen Sinne, sondern ein Landkrieg mit gewissen sich daran anschließenden Maßnahmen der Blockade und Gegenblockade. Als es sich darum handelte, die in Spanisch-Marokko versammelten nationalen Truppen zu Beginn des Krieges über die Straße von Gibraltar nach Südspanien herüberzubringen, zeigte es sich, daß die Flotte, die zum weitaus größten Teil in der Hand der Regierung geblieben war, den Seeweg blockierte. So mußten zum ersten Male in der Geschichte starke Truppenverbände (15 000 Mann mit Artillerie und Munition) auf dem Luftwege, und zwar auf deutschen Verkehrsflugzeugen, im Juli 1936 über die Meerenge transportiert werden, eine glänzende militärische Leistung. In dem Seekriege, der sich nun um den Besitz der atlantischen und Mittelmeerküsten Spaniens anschloß, handelte es sich in der Hauptsache um einen Blockadekrieg zur Sicherung der eignen und Unterbindung der feindlichen Zufuhren. Die schwache nationale Flotte mußte in den nordwestlichen Häfen, die sich dem „Caudillo“ Franco angeschlossen hatten, erst mühsam verstärkt und aufgebaut werden, ehe sie eingesetzt werden konnte. Da England —

<sup>1</sup> Ueber die eiligen und überstürzten Maßnahmen der britischen Admiralität zur Verstärkung der nicht kriegsbereiten Mittelmeerflotte gibt der englische Korvettenkapitän Edwards in seinem Buche „Graue Diplomaten“ lehrreiche Auskunft. Vgl. auch Konteradmiral Seebohm, „England und Italien im Mittelmeer 1935“, Marine-Rundschau 1940, VI.



anders wie im nordamerikanischen Bürgerkrieg 1861/65 — die Anerkennung der nationalen Partei Francos als kriegführende Macht verweigerte, konnten die in der Hand der Regierung befindlichen wichtigen Häfen im Norden (Bilbao, Santander, Gijon u. a.) und die großen Mittelmeerhäfen Valencia und Barcelona nicht ordnungsmäßig blockiert werden, auch fehlte Franco im Mittelmeer ein geeigneter Stützpunkt. Erst mit der Oeffnung der Straße von Gibraltar durch ein siegreiches Seegefecht am 27. September 1936 und der Eroberung von Malaga und Mallorca (Februar 1937) mit Unterstützung der sog. italienischen Legion (Landtruppen, Flieger und U-Boote) konnte Franco auch im Mittelmeere gegen die Zufuhr von Kriegsmaterial vorgehen. Die Eroberung von Bilbao sicherte den Norden Spaniens, der letzte Feldzug in Katalonien im Januar 1939 und die Besetzung von Madrid im Frühjahr desselben Jahres gab nach langen harten Kämpfen Franco den endgültigen Sieg in die Hand, zu dessen Erringung auch eine deutsche Legion „Condor“ wertvolle Hilfe geleistet hat (in der Hauptsache Flieger und Flak).

Im Laufe dieses Krieges kam es noch zu einem sehr bedauerlichen Zwischenfalle. Die durchaus auf Seiten der marxistischen Regierung stehenden Westmächte England und Frankreich hatten eine sog. „Seekontrolle“ rings um die spanischen Küsten eingerichtet, angeblich, um die Zufuhr zu überwachen. Auch Deutschland und Italien beteiligten sich an derselben. In Ausübung dieses Dienstes wurde das Panzerschiff „Deutschland“ am 29. Mai 1937 im Hafen von Ibiza (Balearen) ohne jede Veranlassung von einem Regierungsflugzeug völkerrechtswidrig mit Bomben belegt und 31 deutsche Seeleute getötet. Die sofortige Beschießung des Hafens Almeria durch das Panzerschiff „Admiral Scheer“ bildete die wohlverdiente Sühne dieses schmachvollen Ueberfalls; die Aufgabe der „Seekontrolle“ durch deutsche Kriegsschiffe schloß sich unmittelbar an.

Der Küsten- und Blockadekrieg hat auf beiden Seiten viele Opfer gefordert (2 Linienschiffe, 1 Schwerer Kreuzer, mehrere Torpedoboote und U-Boote, und eine große Anzahl von Transportern), hauptsächlich durch Minentreffer, U-Bootsangriffe und Flugzeug-

bomben. Der schnelle Aufbau einer schlagkräftigen, wenn auch an Zahl kleinen Kriegsflotte auf nationaler Seite bedeutet eine außerordentliche militärische und organisatorische Leistung, denn sie mußte fast aus dem Nichts erfolgen. Die letzte Entscheidung fiel aber im Landkriege. Der ganze Bürgerkrieg war nicht nur eine innere Angelegenheit Spaniens, er hatte sich zu einem internationalen Konflikt ausgewachsen. Die Niederlage der marxistischen Regierungspartei in Spanien bildet daher nicht nur eine schwere diplomatische Niederlage der Westmächte, die alles getan hatten, diese Partei durch sog. „internationale Brigaden“, durch Kriegsmaterial, Geld und politische Maßnahmen zu unterstützen, sie bedeutet auch einen diplomatischen Sieg der auf Seite Francos stehenden Achsenmächte Berlin—Rom, vor allem aber eine politische Erstarkung Spaniens, das nunmehr im Begriffe ist, den ihm geographisch und historisch zukommenden Einfluß im westlichen Mittelmeere nach jahrhundertlanger Schwäche wieder zu erringen. Eben darum ist der Uebergang der Regierungsgewalt in die kraftvolle Hand des Caudillo vom Meere aus gesehen ein Ereignis von größter politischer und strategischer Tragweite.

Der dritte schwere kriegerische Zusammenstoß, der ostasiatische, wird in seinen politischen Folgen vielleicht noch schwerer wiegen als die beiden vorstehend kurz umrissenen Kriege. Der japanisch-chinesische Konflikt, völkerrechtlich ohne Kriegserklärung im Januar 1937 ausgebrochen, jedoch sonst in nichts sich von einem Kriege unterscheidend, aber noch nicht entschieden, ist für Japan ein Krieg über See ohne jede Gegenwirkung durch chinesische Streitkräfte. Seekriegsgeschichtlich bietet er daher nur geringes Interesse; um so beachtlicher ist die unter dem Schutze der III. (Reserve-) Flotte durchgeführte Transportleistung. Ein Millionenheer wurde nach dem asiatischen Kontinent übergeführt. Japan hat dann bald über die gesamte chinesische Küste die Blockade erklärt, um der chinesischen Regierung Tschang-kai-scheks die Zufuhr von Kriegsmaterial abzuschneiden, das laufend von England und den USA. geliefert wurde, und hat im Zuge der Blockade 1938 Kanton und ein Jahr darauf die wichtige Insel Hainan besetzt, damit eine starke strategische Stellung im südchinesischen Meere errungen. Dadurch

wird der wichtigste Zufuhrhafen Hongkong abgeriegelt und die nach der Eroberung der chinesischen Ostprovinzen nach Westen über den oberen Jangtse nach der Provinz Szetschuan zurückgedrängte chinesische Regierung für Seezufuhren auf den unbequemen Landweg über Burma in Hinterindien beschränkt.

Die japanische Flotte hat aber nicht nur durch Heerestransporte über See und im Blockadedienst Hervorragendes geleistet, sie hat auch an kombinierten Unternehmungen von Heer und Flotte im bisherigen Verlaufe des Krieges entscheidend mitgewirkt, so besonders bei den schweren Kämpfen um Schanghai im Herbst 1937, dann in Hangschau und in Kanton im Oktober 1938, sowie bei dem langwierigen Fluß- und Minenkrieg auf dem Jangtse von dessen Mündung bis nach Hankau stromaufwärts. Sie wurde dabei hervorragend unterstützt durch die Flottenluftwaffe, die auch zahlreiche Angriffe weit in das Land hinein ausgeführt hat.

Der machtmäßige Einsatz der japanischen Flotte im Chinakonflikt ist von japanischer Seite nicht bekanntgegeben, aber man kann annehmen, daß etwa 10 ältere schwere und leichte Kreuzer, 1 Flugzeugträger, mindestens 30 Zerstörer und 8 U-Boote bisher eingesetzt worden sind, dazu eine sehr große Zahl von Truppen- und Materialtransportern aller Größen<sup>1</sup>. Japan hat mithin die eigentliche Hochseeflotte, vor allem die Kampfschiffe, zurückgehalten, um stets bereit zu sein, jeder unerwünschten Einmischung der beiden angelsächsischen Seemächte entgegenzutreten, denen das tatkräftige Vorgehen Japans im ostasiatischen Raume und eine japanische Monroe-Doktrin für den Westpazifik allerdings ein Dorn im Auge ist. Die heute (1941) schon vor Beendigung des Landkrieges erreichte Beherrschung der Küsten des ganzen chinesischen Meeres bis nach dem französischen Indochina im Süden hat Japans seestrategische Stellung erheblich verbessert; der im September 1940 abgeschlossene, politisch höchst bedeutsame „Dreierpakt“ zwischen Deutschland, Italien und Japan wird die Angriffslust der Gegner des Inselreiches aller Voraussicht nach noch weiter dämpfen.

<sup>1</sup> Vgl. hierzu den Aufsatz von Fregattenkapitän Ernst Meyer „Die japanische Marine im fernöstlichen Konflikt“ (Marine-Rundschau 1939, V.), der weiteres Material enthält.



So bildet die Neuordnung des riesigen ostchinesischen Raumes durch Japan, beginnend mit der Besetzung der Mandschurei 1931, wie überhaupt der Aufstieg Japans zur Großseemacht seit dem russisch-japanischen Kriege 1904/05 ein Schauspiel von wahrhaft zwingender Größe, dessen politische Folgen noch gar nicht abzusehen sind.

Die drei vorstehend nur kurz umrissenen kriegerischen Konflikte, die das vierte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts mit harten politischen Spannungen und blutigen militärischen Auseinandersetzungen in den Randgebieten aller drei Weltmeere erfüllt haben, werden aber in ihrer politischen Auswirkung noch weit überstrahlt von dem Aufstieg des Deutschen Reiches aus Ohnmacht und unerträglichen Vertragsfesseln nach der Machtübernahme Adolf Hitlers am 30. Januar 1933, der in planvoller, unermüdlicher Arbeit — vor allem durch eine geniale Außenpolitik und eine straffe Organisation des Wehrpotentials im Innern — die Ketten des Versailler Diktats sprengte, dem deutschen Volke 1935 die Wehrhoheit wiedergab und daran anschließend durch Rückführung aller im Osten durch die Pariser Friedensdiktate von 1919 gewaltsam abgesprengten deutschen Volksteile ein mächtiges großdeutsches Reich von 80 Millionen Menschen begründete.

Die mit kühnem Griff wiedererrungene Wehrfreiheit gab auch die sofort ergriffene Möglichkeit, die bis dahin höchst kümmerliche und unzureichende Rüstung zur See wieder nach dem Maße deutscher Seegeltung auszubauen. Als nun der aus Neid und Haß und aus völligem Unverständnis der Lage von den Westmächten leichtfertig heraufbeschworene und erklärte Krieg von 1939 ausbrach, waren Heer und Luftwaffe kriegsbereit und jedem möglichen Gegner nicht nur gewachsen, sondern überlegen, wie der Verlauf des Krieges bewiesen hat, aber eine starke Kampfflotte kann, wie die geschichtliche Erfahrung lehrt, besonders aus schiffbaulichen Gründen, nicht in der kurzen Zeit weniger Jahre aufgebaut werden. Großadmiral v. Tirpitz hat vor dem Weltkriege siebzehn Jahre dieser Aufgabe widmen können, ehe es zur scharfen Machtprobe des Krieges kam. Was trotzdem in den vier kurzen Jahren seit 1935 in Organisation, Aufbau und Schulung der Flotte für den Krieg durch das Oberkommando der Kriegsmarine unter der bewährten

Leitung seines Chefs, des Großadmirals Dr. h. c. Raeder<sup>1</sup>, geleistet wurde, ist außerordentlich und stellt sich in jeder Hinsicht der Lebensaufgabe des Erbauers der deutschen Weltkriegsflotte, des Großadmirals v. Tirpitz, ebenbürtig zur Seite. Allerdings war von vornherein von der deutschen politischen Leitung nicht an einen Krieg gegen England gedacht, wie das deutsch-englische Flottenabkommen von 1935 deutlich beweist, das die Gewichtstonnage der deutschen Flotte freiwillig auf 35 v. H. der englischen beschränkte — ein Beweis größter Zurückhaltung und Friedensbereitschaft des Führers. Aber in England verstand man diese Haltung nicht und hetzte — ebenso wie in Frankreich und Polen — hemmungslos zum Kriege. Die schweren diplomatischen Niederlagen der Westmächte im italienisch-abessinischen und spanischen Kriege werden zu der feindseligen Stimmung gegen die Mächte der Achse ohne Zweifel beigetragen haben — England insbesondere verleugnete durch die Kriegserklärung den altbewährten Grundsatz seiner Außenpolitik, nur solche Mächte zu bekämpfen, deren wirtschaftlicher Aufstieg für die britische Herrschaft in der Welt bedrohlich werden könnte. Nicht Handelsneid hat England 1939 die Waffen in die Hand gedrückt, wie so oft und wie 1914, denn dazu bestand nicht der geringste Grund, erst recht nicht der Aufbau der vertraglich beschränkten deutschen Flotte, sondern wiederum, wie schon im 17. und 18. Jahrhundert, die Angst vor einer Störung des „europäischen Gleichgewichts“, der Grundlage englischer Weltpolitik, durch den Aufstieg einer beherrschenden Kontinentalmacht, die sich dem Einfluß der britischen Seemacht immer mehr entzog. Als der Krieg Anfang September 1939 ausbrach, war der vertraglich festgesetzte Hundertsatz für die deutsche Flotte noch lange nicht erreicht. Tatsächlich verfügte sie an fertigen Schiffen nur über zwei neue Kampfschiffe von je 26 000 t, drei „Panzerschiffe“

<sup>1</sup> Erich Raeder, geb. 1876, trat 1894 in der Kriegsmarine ein, war während des Weltkrieges Admiralstabsoffizier im Schlachtkreuzergeschwader unter Admiral v. Hipper, 1918 Stabschef in diesem Geschwader; als Flaggoffizier seit 1922 Inspekteur des Bildungswesens der Marine, 1924 Divisionschef in der Flotte, 1925 Chef der Marinestation der Ostsee, seit 1928 Chef der Marineleitung (jetzt Oberkommando der Kriegsmarine). Schrieb die beiden ersten Bände des vom Marinearchiv herausgegebenen „Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern“. 1922 Doktor ehrenhalber der Universität. Ein im Krieg und Frieden bewährter Seeoffizier.

von 10000 t, sechs Kleine Kreuzer von etwa 6000 t, zwei Schwere Kreuzer von 10000 t, etwa 40 Zerstörer und Torpedoboote und 45 U-Boote. Dazu noch eine Anzahl von Schiffen in Bau, darunter besonders zwei Großkampfschiffe von 35 000 t und zwei Flugzeugträger von 19000 t. Die verbündete englisch-französische Flotte war demgegenüber rein zahlen- und tonnagemäßig etwa zehnmal, die englische allein sechs- bis siebenmal so stark. Was also die Zahl nicht hergab, mußte die Tatkraft und Energie der Seekriegführung ersetzen. So geschah es denn auch!

Die militärischen Operationen und Kampfhandlungen dieses deutsch-englischen Seekrieges können, wie schon im Vorworte zur zweiten Auflage dieses Buches gesagt, noch nicht sachgemäß und kriegsgeschichtlich einwandfrei aufgezeichnet und beurteilt werden, nicht nur weil der Krieg noch in vollem Gange ist, sondern auch weil alle amtlichen Grundlagen für eine Schilderung der bisherigen Operationen, ihrer Planung und ihrer Durchführung noch fehlen, und zwar auf beiden Seiten. Trotzdem ergeben sich schon einige grundlegende neue Tatsachen in bezug auf Führung und Verlauf des Seekrieges, die in mancher Hinsicht im Vergleich mit dem Weltkriege einen Umsturz einiger der bisherigen Ansichten über die Seekriegführung bedeuten, und die durch die tatsächlichen Ereignisse erhärtet werden:

1. Die Zusammenfassung aller Kommando-Elemente und Behörden auf deutscher Seite in einer kraftvollen Hand hat sich hervorragend bewährt. Die im Weltkriege bis in die letzten Kriegsmonate hinein vergeblich angestrebte, allein entscheidende zentrale Stellung eines Chefs der Seekriegsleitung ist nunmehr in der Form des Oberkommandos der Kriegsmarine gewährleistet.

2. Die außerordentliche Verstärkung der strategischen Seestellung Deutschlands durch die Besetzung aller militärisch wichtigen Häfen Norwegens, Dänemarks, Hollands und Belgiens und der gesamten Kanal- und Atlantikküste Frankreichs. Dadurch verwandelt sich durch den offensiv mit U-Booten, Schiffen und Flugzeugen geführten Handelskrieg die von England erklärte Blockade Deutschlands in eine Gegenblockade Englands.



3. Die durch den Seezug nach Norwegen im April 1940 erwiesene, umstürzende Tatsache, daß durch kühne Planung, blitzartige Ueberraschung und vorbildliche Durchführung eine Landung an feindlicher verteidigter Küste in großem Maßstabe auch dann zu einem vollen Erfolge führen kann, wenn in dem betreffenden Seegebiete ein weit überlegener Gegner die Seeherrschaft ausübt. Allerdings gehörten auch Glück und das Versagen des Feindes dazu.

4. Der Eintritt Italiens in den Krieg im Juni 1940 hat eine Sperrung des Mittelmeeres, des „Lebensweges Englands“, und damit eine strategisch bedenkliche Teilung der britischen Flotte in zwei Teile zur Folge gehabt, die nur noch auf dem ungeheuren Umwege über Südafrika miteinander in ungefährdeter Verbindung stehen.

5. Vor allem aber: der Einsatz der Luftwaffe, insbesondere der Bomber und Torpedoflugzeuge, an der Seite der Ueber- und Unterwasserstreitkräfte als neue schlagkräftige Waffe der Seekriegführung in allen Seegebieten innerhalb ihrer gegenüber den Jahren des Weltkrieges außerordentlich vergrößerten Reichweite.

Das Dichterwort, daß das höchste Heil eines Volkes, das letzte, im Schwerte liegt, hat sich heute wiederum herrlich bewährt. Man braucht nur die Karte Europas etwa bei Beginn des Jahres 1933 mit der heutigen zu vergleichen, um den Unterschied deutlich gewahr zu werden zwischen jener Zeit der Enge und Abhängigkeit und der Sehnsucht nach Freiheit und einem größeren Deutschland, und der dem deutschen Volke seitdem durch eine geniale Staatskunst und das wieder geschärfte und siegreich geschwungene deutsche Schwert geschenkten Erfüllung. Das Großdeutsche Reich, alle deutschen Stämme in Nord und Süd, in Ost und West umfassend, steht machgebietend und entscheidend in Europa da, auch wenn der letzte Schlag gegen das Herz des britischen Weltreiches noch aussteht. Dann erst, wenn diese Entscheidung gefallen ist, wird sich auch die Sehnsucht nach einem größeren Deutschland über See erfüllen, für das so viele seiner Söhne auf allen Meeren in zwei gewaltigen Kriegen gekämpft und geblutet haben.

## Tabelle I.

A. Zusammensetzung der deutschen Hochseeflotte und der englischen Grand Fleet in der Schlacht vor dem Skagerrak 31. Mai 1916

## a) Deutsche Hochseeflotte

Verband	Zahl der Einheiten	Name des Typ-Schiffes	Nähere Bezeichnung (Schiffsart)	Bewaffnung (nur schwere)
Flottenflaggschiff	1	Friedrich der Große	Großkampfschiff	10:30,5 cm
I. Geschwader	8	Ostfriesland-Klasse	„	je 12:30,5 cm
II. „	6	Deutschland-Klasse	ält. Linienschiffe	je 4:28 cm
III. „	7	König-Klasse	Großkampfschiffe	je 10:30,5 cm
I. Aufklärgruppe	5	2 Lützow-Klasse	Schlachtkreuzer	je 8:30,5 cm
		2 Seydlitz-Klasse	„	je 10:28 cm
		v. d. Tann	„	8:28 cm

außerdem 11 Kleine Kreuzer und 60 Torpedoboote.

## b) Die Grand Fleet

Verband	Zahl der Einheiten	Name des Typ-Schiffes	Nähere Bezeichnung (Schiffsart)	Bewaffnung (nur schwere)
Flottenflaggschiff	1	Iron Duke	Großkampfschiff	10:34,3 cm
I. Schlacht-Geschwader	6	Colossus-Klasse	„	je 10:30,5 cm
		Agincourt	„	14:30,5 cm
		Marlborough	„	10:34,3 cm
II. Schlacht-Geschwader	8	King George V.-Kl.	„	je 10:34,3 cm
IV. Schlacht-Geschwader	5	Superb-Klasse	„	je 10:30,5 cm
		Royal Oak	„	8:38 cm
V. Schlacht-Geschwader	1	Benbow	„	10:34,3 cm
		Queen Elizabeth-Klasse	„	je 8:38 cm
I. Schlachtkreuz-Geschwader	4	Lion-Klasse	Schlachtkreuzer	je 8:34,3 cm
II. Schlachtkreuz-Geschwader	2	New-Zealand-Klasse	„	je 8:30,5 cm
III. Schlachtkreuz-Geschwader	3	Inflexible-Klasse	„	je 8:30,5 am

außerdem 8 Panzerkreuzer, 25 Kleine Kreuzer, 89 Zerstörer.

Anmerkung 1: Die Zahlen der Tabelle sind dem Werke von Korv.-Kapitän der USA-Marine H. Frost, „Grand Fleet und Hochseeflotte im Weltkrieg“, Uebersetzung Berlin 1938, Vorhut-Verlag, entnommen;

Anmerkung 2: Die größten der an der Schlacht teilnehmenden Großkampfschiffe verdrängten 30900 (Lion) bzw. 28500 t (Queen Elizabeth-Klasse).

## B. Stärkevergleich der beiden Flotten am 31. Mai 1916

Hochseeflotte				Grand Fleet			
Zahl	Schiffsart	Schwere Geschütze		Zahl	Schiffsart	Schwere Geschütze	
		Zahl	Kaliber			Zahl	Kaliber
16	Großkampfschiffe	176	30,5 cm	28	Großkampfschiffe	48	38 cm
5	Schlachtschiffe	16	30,5 cm			110	34,3 cm
		28	28 cm			114	30,5 cm
6	ält. Linienschiffe	24	28 cm	9	Schlachtschiffe	32	34,3 cm
						40	30,5 cm
zusammen 244				zusammen 344			

## C. Vergleichszahlen nach englischer Quelle

in Schlachtschiffen . . . . . 5 : 9

in schweren Geschützen . . . . . 10 : 13

im Geschoßgewicht . . . . . 1 : 3



Tabelle II.

Totalverluste an Kriegs- und Handelsschiffen während des Weltkrieges  
(Strandung und Havarie eingeschlossen)

Seemächte	Linien- schiffe	Schlacht- kreuzer	Panzer- kreuzer	Kleine Kreuzer	Torpedo- boote	U-Boote	Hilfs- kreuzer	Minen- usw. Fahrzeuge	Sonstige Fahrzeuge	Be- merkungen
1	2	3	5	5	6	7	8	9	10	11
Deutschland . . . . .	1	1	7	18	87	178	28	63	28	
Oesterreich-Ungarn . .	2	—	—	2	5	9	—	—	—	
Türkei . . . . .	2	—	—	—	5	—	—	—	—	
Mittelmächte . . . . .	5	1	7	20	97	187	28	63	28	
Großbritannien . . . .	14	3	13	12	78	59	37	264	—	Außerdem verlor allein England d. U-Boote 244 Transp., 2479 Han- delschiffe u. 673 Fisch- dampfer
Frankreich . . . . .	4	—	1	—	15	13	9	?	—	
Italien . . . . .	4	—	1	—	7	4	2	?		
Rußland . . . . .	4	—	2	—	11	12	—	?		
Vereinigte Staaten . . .	—	—	1	—	2	1	6	?		
Verbandsmächte . . . .	26	3	18	12	113	89	54	(264)		{ Sp. 9 nur England

Anm. 1. Die Tabelle ist in der Hauptsache der Marine-Rundschau, 1921, Heft 2 entnommen.

Anm. 2. Die Verluste Japans sind nicht einwandfrei bekannt geworden.

Anm. 3. Die Verluste der Handelsflotten sind für alle Verbandsmächte zusammen von der britischen Admiralität im Dezember 1919 wie folgt angegeben:

Großbritannien . . . . . 8918000 Br.-R.-To.

Die übrigen Verbandsmächte, außer Ver. Staaten 5573000 „

Vereinigte Staaten . . . . . 345000 „

Zusammen 14836000 Br.-R.-To.

Davon durch U-Boote . . . . . 13900000 „ = 93,3%.

Lloyds Register gibt als Zahl der Versenkungen 1914/18 13 234 000 Br.-Reg.-To. an. Die deutsche Kriegsmarine verlor an Luftfahrzeugen: 46 Luftschiffe und 170 Flugzeuge.

Den Heldentod an Bord, in der Luft und an Land (Flandern) starben 34836 Offiziere und Mannschaften aller Dienstgrade der deutschen Kriegsmarine.

## Tabelle III.

## Größe 1940 vorhandene Schlachtschiffe

Name	Nation	Schiffsart	schwere Artillerie	Wasser- verdrängung	Geschwin- digkeit	Maschinen- stärke	Stapel- lauf
Hood	engl.	Schlachtkreuzer	8: 38,0 cm	42000 t	31 Seem.	144000 PS	1918
Nagato	jap.	Großkampfschiff	8: 40,6 cm	34300 t	23 Seem.	46000 PS	1920
Littorio	ital.	„	9: 38,0 cm	35000 t	30 Seem.	130000 PS	1937

Diese Tabelle zeigt das Wachsen der Größe und Bewaffnung im Vergleich zu den Kampfschiffen im Weltkriege. „Hood“ überschreitet die im Abkommen von Washington (1922) vorgeschriebene Höchstgröße um 7000 t. Als schwerstes Kaliber war 40,6 gestattet.

Die 1940 im Bau befindlichen Schlachtschiffe Englands, Japans und der Ver. Staaten erreichen z. T. bereits die Tonnage von 45000 t, überschreiten sie wahrscheinlich schon. Auch die schwere Bewaffnung soll über das Kaliber von 40,6 cm gesteigert werden. Die Geschwindigkeit überschreitet bei allen neuen Großkampfschiffen 30 sm.

## Register

- Aachen**, Frieden 1748, 267.  
**Abukir**, Seeschlacht 1798, 332.  
**Abblenden** 453, Fußnote.  
**d'Aché**, französischer Admiral 278.  
**Admiralität**, britische, Errichtung 1689, 262.  
**Admiralitäten**, oberste holländische Marinebehörden 177.  
**Admiralstab**, deutscher, leitet den Seekrieg 1914, 421.  
**Advisjagten**, kleine Segelkriegsschiffe 198.  
**Aegatische Inseln**, Seeschlacht 241 v. Chr., 109.  
**Aegos Potamoi**, Seeschlacht 405 v. Chr., 105.  
**Agrippa**, römischer Staatsmann und Flottenchef 114.  
**Aktium**, Seeschlacht 31 v. Chr., 115.  
**„Alabamafrage“** die, 1864, 375.  
**Alalia**, Seeschlacht 537 v. Chr., 98.  
**Albuquerque**, Alfonso d', portugiesischer Seeheld, 142.  
**Algier**, Eroberung durch die Franzosen 1830, 361.  
**Almonde**, holländischer Admiral 243.  
**Amiens**, Frieden 1802, 337.  
**Anakonda-Plan**, strategischer Kriegsplan im Nordamerikanischen Sezessionskriege 373.  
**Anson**, englischer Admiral, siegt bei Finisterre 1747, 264, Personalien 265.  
**Antonius**, römischer Staatsmann 114.  
**Arbuthnot**, englischer Admiral im Nordamerikanischen Befreiungskriege, 295.  
**—** englischer Admiral im Weltkriege 447.  
**Armada**, Seezug der, 1588, 156 ff.  
**Arnauld de la Perière**, Lothar, deutscher U-Bootsheld, 479.  
**Artemisium**, Seeschlacht 480 v. Chr. 101.  
**Assiento-Vertrag** von 1713, 249.  
**Assmann**, deutscher Admiral, 416, 425.  
**Astrolabium**, nautisches Instrument, 140.  
**Aube**, französischer Admiral 408.  
**Baltische Inseln**, Eroberung 1917, 488.  
**Bankers**, holländischer Admiral, 213.  
**Bannware** 48, 279, 476.  
**Barham**, englischer Admiral, 341.  
**Barfleur**, Seeschlacht 1692, 231.  
**Barrington**, englischer Admiral, 306.  
**Bart**, Jean, französischer Kaperführer, Personalien 218, 234.  
**Baseterre**, Stadt auf St. Kitts, 296.  
**Beachy Head**, Seeschlacht 1690, 229.  
**Beatty**, engl. Admiral, 339 ff., 436 — führt die Schlachtkreuzer im Gefecht auf der Doggerbank 438 — in der Skagerrakschlacht 445 — Chef der Grand Fleet 462 — Personalien 430.  
**Behncke**, deutscher Admiral 450, 489.  
**Behring**, deutscher Konteradmiral 487.  
**Benbow**, englischer Admiral 248.  
**von Bethmann Hollweg**, deutscher Reichskanzler 419, 422.  
**Biermann**, deutscher Korvetten-Kapitän 427.  
**Biscaya**, Gef. 1782, 306.  
**Blake**, Robert, englischer Seebefehlshaber, Personalien 183 — gibt erste taktische Instruktion heraus 185 — siegt bei Dover 186 — bei Kentish Knock 187 — bei Santa Cruz 192 — Tod 192.  
**Blockade** 49 — Handelsblockade 50 — Kriegsblockade 49 — U-Bootblockade 480, Fußn. 530, Fernb. 423.  
**Boscawen**, Edward, englischer Admiral, Personalien 272 — siegt bei Lagos 1759, 275.  
**Bouvet**, französischer Admiral 323.  
**Boxeraufstand** 1900, 387.  
**Brander** 75, 164.  
**Breda**, Frieden 1667, 204.  
**Brueys**, französischer Admiral 330, 332.



- Bute, Lord, englischer Minister 281.  
 Byng, englischer Admiral, wird bei Minorka 1756 geschlagen 272.  
 Byron, Lord, englischer Admiral 292.
- C**  
 Cabal, portugiesischer Seefahrer 142.  
 Cabotto, italienischer Seefahrer 156.  
 Calder, englischer Admiral 341.  
 „Campagne au large“ 1691, 230.  
 du Casse, französischer Admiral 248.  
 Cartagena, westindischer Hafen, Seegefecht 1702, 248.  
 Cattaro, U-Bootsstützpunkt 498.  
 Campofornio, Frieden 1797, 325.  
 Cavite, Hafen in den Philippinen, Seegefecht 1898, 382.  
 Cervera, spanischer Admiral 381.  
 Chaireddin-Barbarossa, algerisch. Korsar und türkischer Flottenchef, Ausspruch 36 — Sieg bei Prevesa 123.  
 Champlain-See, Gefecht 1814, 357.  
 Chateau-Renault, franz. Admiral, bei Vigo 1702 geschlagen, 243.  
 Choiseul, franz. Staatsmann 274.  
 Choiseul-Praslin, französischer Marineminister 284.  
 Churchill, englischer Marineminister im Weltkriege 413, 495.  
 Clemenceau, franz. Staatsmann 508.  
 Clerk, John, schrieb 1781 ein Werk über Seetaktik 309.  
 Clive, Robert, englischer Gouverneur in Ostindien 271.  
 Cochrane, englischer Seeoffizier, siegt bei Isle de Groix 1809, 346.  
 Codrington, englischer Admiral 352.  
 Colbert, französischer Staatsmann, Begründer der französischen Seegewalt i. 17. Jahrh. 207, 223.  
 Collingwood, englischer Admiral 342.  
 Conflans, französischer Marschall, wird bei Quiberon 1759 geschlagen 275.  
 Corbett, englischer Marineschriftsteller 58, 343.  
 Córdoba d. Ae., spanischer Admiral, befehligt das Blockadegeschwader vor Gibraltar 1780, 300.  
 — d. J., spanischer Admiral, wird bei St. Vincent geschlagen 322.  
 Coronel, Seeschlacht 1914, 466.  
 Court, le, französischer Admiral 236.  
 Cradock, englischer Admiral, fällt bei Coronel 466.
- Cromwell, Oliver, englischer Staatsmann 180 — weltpolitische Ziele 190 — Charakteristik 193.  
 „Crossing the T“, taktisches Manöver 88, 401, 411, 448.
- D**  
 Dampfliensschiffe 79f., 361.  
 Darby, englischer Admiral 299.  
 Dardanellen, Angriff 1915, 494ff.  
 Darius, persischer Großkönig, Seezüge gegen Athen 100.  
 Decrès, französischer Admiral, Marineminister Napoleons I., 331, 338.  
 Deklaration, Pariser, 1856, 363.  
 Displacement in Gewichtstonnen (t) 72 Fußn.  
 Dewey, nordamerik. Admiral, 382.  
 Diaz, portugiesischer Seefahrer 142.  
 Diere, Riemenschiff des Altertums 72.  
 Doggerbank, Seegefecht 1915, 437.  
 Dohna, Graf zu, deutscher Korvettenkapitän 473.  
 Dominika, Insel in Westindien, Schlacht bei D. 1782, 297.  
 Drake, Francis, englischer Seeheld, erstes Auftreten 158 — Personalien 158 — siegt bei Gravelines 1588, 164.  
 Dreadnought, erstes englisches Großkampfschiff 411.  
 Dreidecker, Linienschiffe der Segelschiffszeit 198.  
 Dreitagesgeschlacht, 1653, 187.  
 Drepanum, Seeschlacht, 249 v. Chr. 109.  
 Dromone, sarazenisches Riemenschiff 119.  
 Duguay Trouin, französischer Kreuzerführer 234, — erobert Rio de Janeiro 1712, 248.  
 Duncan, englischer Admiral, siegt bei Kamperduin 1797, 324.  
 Dungeness, Seeschlacht 1652, 187.  
 Dünkirchen, Stützpunkt von Freibeutern 171, 247 — 1658 von den Engländern besetzt 192 — 1660 an Frankreich verkauft 196.  
 Duperré, französischer Admiral 361.  
 Dupleix, französischer Gouverneur von Vorderindien 260.  
 Duquesne, französischer Admiral, Personalien 215 — kämpft bei Stromboli und Agosta 216 — siegt bei Palermo 1676, 217.

- Durchsuchungsrecht, von England auch gegen Kriegsschiffe beansprucht 181, Fußn. 285, 335.
- Eckernförde**, Gefecht 1849, 365.
- Eknomos, Seeschlacht 257 v. Chr. 108.
- Elisabeth, englische Königin 156 — Charakteristik 167.
- Elliot, englischer General, verteidigt 1780—82 Gibraltar 301.
- Inseln im Gelben Meer, japanischer Flottenstützpunkt 1904, 394.
- Enterbrücke, technische Einrichtung an Riemenschiffen 71, 108.
- d'Estaing, französischer Admiral 292.
- Evertsen, holländischer Admiral 229.
- Europäisches Gleichgewicht 225, Errichtung 1713, 240, 249 — Er-schütterung 286, 514, 529.
- Eurymedon, Seeschlacht 468 v. Chr. 103.
- Falklandinseln**, Seeschlacht 1914, 468.
- Farragut, nordamerikanischer Admiral, Personalien 376 — erobert Mobile 377.
- Finsterre, Kap, Gefechte 264, 265, 341.
- Finnland, Expedition nach, 1918, 490.
- Firle, deutscher Kapitänleutnant 497.
- Fisher, John, englisch. Admiral, Erster Seelord der Admiralität 411, 468, 477, 496 — Ausspruch 65.
- Flaggenruß 153, 181, 186.
- Flandrische Küste, strateg. Wert 433.
- „fleet in being“, Ursprung und Bedeutung des Wortes 229, 393, 494.
- Fluten, Segelfahrzeuge 148.
- Flottenabkommen 1935, 529.
- Flottenmacht, Begriff 30 — als Bestandteil der Seemacht 30.
- Flottenstützpunkte 31 — im Spanischen Erbfolgekriege 240 — im Nordamerik. Befreiungskriege 292 — im russisch-japanischen Kriege 394 — im Weltkrieg 488.
- Flottentaktik 86 ff.
- Flottillenführer, schnelle Kriegsschiffe 84.
- Flugabwehr (Flak) 85.
- Flugwaffe im Seekriege 85, 436 f., 531.
- Flugzeugträger 85, 513.
- Forbin, franz. Kaperführer 234, 248.
- Formation, siehe Seetaktik.
- Fregatten 75 — „fregattierte“ Linienschiffe 183 — Die ersten Fr. 189.
- Freiheit der Meere, Begriff 48.
- Frei Schiff — frei Gut 279.
- Friedrich d. Große, Kriegspan 1756, 273.
- Funkentelegraphie, 91, 394.
- Funkentelegraphische Peilungen 428.
- Galeasse**, mittelalterl. Riemenschiffe 73, 124.
- Galeere, mittelalterl. Riemenschiff 73.
- Galeone, erstes Segelkriegsschiff 161.
- Ganteaume, französisch. Admiral 337.
- Gefechtsarten: laufendes Gefecht 76, Passagiergefecht 77 — Kreisgefecht 88.
- Gefechtskiellinie, Verbandsordnung (s. d.) für das Gefecht in der Segelschiffszeit 76 — der Dampfschiffszeit 87.
- Geleitzüge (Konvoi) 49, 174 — Kampf um 184, 306, 318 — im Weltkriege 480.
- Genua, Gefecht 1795, 321.
- Gent, Frieden 1814, 357.
- Gibraltar, Gefecht 1607, 166 — Besetzung durch Rooke 1704, 243 — spanischer Angriff auf Gibr. 1727, 243 — Angriff auf Gibr. im Nordamerikanischen Befreiungskriege 300 — Verteidigung 1779—82, 301.
- Glorious first of June: in England gebräuchliche Bezeichnung für die Seeschlacht bei Quessant 1794, 320.
- „Grand Fleet“, englische Schlachtflotte, Stärke bei Beginn des Weltkrieges 419 — in der Skagerrakschlacht 444 ff.
- de Grasse, französischer Admiral, in Westindien 294 — siegt bei Kap Henry 295 — wird bei St. Kitts geschlagen 296 — bei Dominica gefangen 297 — Personalien 294.
- Graefe, Dr., Marine-Schriftsteller 16.
- Gravelines, Seeschlacht 1588, 164.
- Graves, englischer Admiral, wird bei Kap Henry 1781 geschlagen 295.
- Gravina, spanischer Admiral 340.
- Grenada, Insel in Westindien, Gefecht 1779, 292.
- Griechisches Feuer 120.
- Groos, deutscher Admiral u. Marine-Schriftsteller 444.
- Großkampfschiffe 81, 535, Tab. 3.
- de Guichen, franz. Admiral in Westindien 293, 302 — Personalien 293.

- Habana**, Gefechte 1762, 278 - 1870, 371.  
den Haen, holländ. Admiral 216.  
Handelsblockade 50, 335, 423.  
Handelsherrschaft 179.  
Handelskrieg, 48, im ersten engl.-holl.  
Kriege 190, im dritten Kriege 217  
— im Pfälzisch. Erbfolgekrige 234  
entscheidet den Spanischen Erb-  
folgekrieg 240 — ebenso den Oester-  
reichischen Erbfolgekrieg 266 —  
im Siebenjährigen Kriege 279 —  
im Nordamerik. Befreiungskriege  
305 — in den Napoleonischen Krie-  
gen als Kampf gegen den englisch.  
Handel 347 — im englisch-nord-  
amerikanischen Kriege 1812 bis  
1814, 356 — im Weltkriege 464 —  
U-Bootshandelskrieg 475 ff.
- Handelsschiff**, bewaffnetes 476, 513.  
**Handelssperre** 52.  
**Hansakogge**, mittelalterliches Segel-  
schiff 138.  
**Hanse**, Wirtschaftspolitik 133 — See-  
züge 135 — Verfall 137.  
**Hardy**, englischer Admiral 299.  
**Hartog**, deutsch. Kapitän zur See 450.  
v. **Hase**, Freg.-Kapit. 16, 444 Fußn.  
**Hawke**, Edward, englischer Admiral,  
Personalien 265 — siegt bei Finis-  
terre 265 — siegt bei Quiberon 275.  
**Heinrich**, Prinz v. Preußen, deutscher  
Großadmiral 487.  
— der Seefahrer, portugies. Prinz 141.  
**Helgoland**, Gefecht 1864, 367 — als  
Schlüssel der Deutschen Bucht 418  
— Seegefecht bei H. 1914, 429.  
**Herbert**, englischer Admiral, wird bei  
Beachy Head geschlagen 228.  
**Hersing**, deutscher Kapitänleutnant  
431, 497.  
**Hessen**, Prinz von Hessen-Darmstadt,  
besetzt Gibraltar 1704, 243 — er-  
obert Barcelona 1705, 245.  
**Hilfsschiffe** 86.  
v. **Hipper**, deutscher Admiral, Perso-  
nalien 434 — Vorstöße nach der  
englischen Küste 435 — Gefecht  
auf der Doggerbank 437 f. — führt  
die Schlachtkreuzer in der Schlacht  
vor dem Skagerrak 445 f. — Flot-  
tenchef 1918, 464.  
**Hoche**, französischer General 323.  
**Hochseeflotte**, deutsche, Stärke bei Be-  
ginn des Weltkrieges 419 — vor  
der Skagerrakschlacht 444 u. Tab. 1  
— als Rückhalt des U-Bootkrieges  
461 — Versenkung vor Scapa Flow  
502.  
**Hogland** im Finnischen Meerbusen,  
Seegefecht 1788, 308.  
v. **Holtzendorff**, deutsch. Admiral 479.  
**Hood**, Samuel, englischer Admiral, in  
Westindien 294 — siegt bei St. Kitts  
1782, 296 — erobert Toulon 1793,  
317 — Personalien 294.  
— englisch. Schlachtkreuzerführer im  
Weltkriege 446.  
**Hoste**, französischer Kaplan, gibt ei-  
Buch über Seetaktik heraus 236.  
**Hotham**, englischer Admiral 321.  
**Howard**, englisch. Großadmiral 162 f.  
**Howe**, englischer Admiral, versorgt  
Gibraltar 1782, 301 — siegt am  
1. Juni 1794, 320 — Personalien 292.  
**Hughes**, englischer Admiral 292.  
**Hungerblockade** 52 — im Sezessions-  
kriege 1861—65, 379 — im Welt-  
kriege 476.  
**Hyde Parker**, englischer Admiral 335.  
deutsches Panzerschiff 1937, 525.
- Ibiza**, Balearen-Insel, Fliegerangriff auf  
v. Ingenohl, deutscher Flottenchef 1914  
bis 1915 429, 433 f.  
**Isabella**, Königin von Kastilien 144.  
**Ito**, japanischer Admiral 384.
- Jachmann**, deutsch. Kapitän z. S. 366.  
**Jan de Witt**, holländischer Staatsmann  
194, 200, 206, seine Ermordung 208.  
**Jasmund**, Gefecht 1864, 366.  
**Jellicoe**, englischer Admiral, Perso-  
nalien 420 — Chef der Grand Fleet  
420 — Verhalten in d. Skagerrak-  
schlacht 447 f. — Erster Seelord  
der Admiralität 483.  
**Jervis**, John, englischer Admiral, Per-  
sonalien 322, siegt bei St. Vincent  
1797, 322 f. — Chef der Kanalflotte,  
richtet die Kriegsblockade ein 334.  
„jeune école“, französische seestrate-  
gische Schule 408.  
**Jones**, amerikanisch. Kaperführer 305.  
**Juan d'Austria**, spanisch. Flottenchef  
siegt bei Lepanto 1571, 123.  
**Juel**, dän. Admiral, siegt bei Oeland  
und vor der Kjögebucht 1677, 220.



- Kamimura**, japanischer Admiral 397.  
**Kamperduin**, Seeschlacht 1797, 324.  
 „Kanonenbootskrieg“ 1807—14, 351.  
**Kaperkrieg** 230, 279, 305, 335, 375.  
**Kap Henry**, Schlacht 1781, 295.  
**Karavellen**, kleine Segelfahrzeuge 143.  
**Karl XII.**, schwed. König, falsche Seepolitik 253.  
**Karthago**, erstes Auftreten 98 — Seefahrtsvertrag mit Rom 107 — Seekriege gegen Rom 107 ff. — Untergang 112.  
**Kempfenfeldt**, englischer Admiral 306.  
**Kentish Knock**, Seeschlacht 1652, 186.  
**Keppel**, englischer Admiral 298.  
**Kinburn**, russische Seefestung, Beschießung 1855, 363.  
**Kjögebucht** in der Ostsee, Schlacht 1677, 220.  
**v. Knorr**, deutscher Kapitänleutnant, später Kommandierender Admiral 370.  
 — deutscher Korvettenkapitän 466, 473.  
**v. Koester**, deutscher Großadmiral 410, 457.  
**Koggen**, nordische Segelfahrzeuge 138.  
**Köhler, Erich**, deutscher Fregattenkapitän 471.  
**Kokosinseln**, Seegefecht 1914 470.  
**Kolonialkrieg**, i. Spanischen Erbfolgekriege 248 — im Oesterreichischen Erbfolgekriege 267 — im Siebenjährigen Kriege 276 ff. — im Nordamerik. Befreiungskriege 291, 303.  
**Kolonien**, koloniale Verhältnisse um 1740, 259 f.  
**Kolonisation**, als Ergebnis der Seemacht 36 — K. der Griechen 97 — der Römer 112 f. — der Portugiesen 142 — der Spanier 142 — der Holländer 145 — der Engländer 169, 193, 259, 271 — der Franzosen 224, 237 f., 259.  
**Kolumbus** entdeckt Amerika 145.  
**Kombinierter Land- und Seekrieg** 43 ff., 208, 240 f., 274, 285, 389, 488 ff., 504, 19 i. Vorw.  
**Kompaß**, Einführung 140.  
**Konstantinopel**, Angriffe der Sarazenen 119 f., — der Osmanen 123.  
 „Kontinentalsystem“, Napoleons Art des Wirtschaftskrieges gegen England 1807—12, 347 ff. — sein Zusammenbruch 353 f.  
**Konvoi**, s. Geleitzug.  
**Kopenhagen**, Seeschlacht, 1801, 337 — zweite Beschießung 1807, 351.  
**Korvetten** 75.  
**Kreter**, erste Seefahrer 95.  
**Kreuzen**, seemänn. Manöver 75 Fußn.  
**Kreuzer**, Kriegsschiffstyp 82.  
**Kreuzergründe** 464.  
**Kreuzerkrieg**, Erklärung 48 — Bedingungen 464 — Ergebnisse im Weltkriege 470, 474, s. auch Handelskrieg.  
**Kriegsblockade** 49, 334, 374.  
**Kriegsplan** 61, i. Weltkriege 421.  
**Kronstadt**, Kriegshafen im Finnischen Meerbusen, Seegefecht 1790, 309.  
**Kruse**, russischer Admiral 309.  
**Kuddalore**, Hafenplatz in Vorderindien, Seegefecht 1758, 278 — Seegefecht 1783, 304.  
**Kurbrandenburg**, Begründung einer Flottenmacht durch den Großen Kurfürsten 221 — ihr Verfall 222.  
**Küstenpanzer** 398 Fußn.  
**Küstenverteidigung** 55.  
**Küstenvorfeld** 56.  
**Labourdonnaye**, französ. Admiral 266.  
**La Clue**, französischer Admiral, wird bei Lagos 1759 geschlagen 275.  
**La Gallissonière**, französisch. Admiral, siegt bei Minorca 1756, 272.  
**La Hougue**, Seeschlacht 1692, 232.  
**Lally-Tollendal**, französischer Gouverneur in Ostindien 278.  
**Langara**, spanischer Admiral 300.  
**Lans**, deutscher Korvettenkapitän 388.  
**Leake**, englischer Admiral, befreit Gibraltar 1705, 245.  
**Leo der Isaurier**, oström. Kaiser 121.  
**Lepanto**, Seeschlacht 1571, 125.  
**v. Levetzow**, deutsch. Kapitän z. S. 442.  
**Leyden**, Befreiung 1574, 150.  
**Libau**, russ. Kriegshafen 488.  
**Liburnen**, leichte Riemenschiffe 72, 114.  
**Linienschiff**, Name und Begriff 76.  
**Linientaktik**, Verwendung von Schiffen in Linie im Gefecht 69, 76, 87, 405.

- Lizenzen für Aus- und Einfuhr, während der Napoleonischen Kriege 352.
- Lloyd George, engl. Staatsmann 509, 515.
- Looff, deutscher Kapitän zur See 471.
- Lowestoft, Seeschlacht 1665, 199.
- Luckner, Graf, deutscher Korv.-Kapt. 473.
- Ludwig XIV. von Frankreich, Grundzüge seiner Politik 206, 224.
- Luftwaffe im Seekrieg 85, 436, 461, 463, 531.
- Lutatius Catulus, römisch. Seebefehlshaber 109.
- Lysander, spartan. Admiral 105.
- M**aaß, deutscher Admiral 430.
- Macdonough, nordamerikanisch. Seebefehlshaber 357.
- Madras, Stadt an der vorderindischen Ostküste, Belagerung 1746, 266 — Belagerung 1782, 303 — Beschießung 470.
- Magalhães, Fernão de, portugiesischer Weltumsegler 143 f.
- Mahan, amerikanischer Admiral und Marineschriftsteller, Vorwort 14, 26.
- Makarow, russischer Admiral 392.
- Malaga, Seeschlacht 1704, 244.
- v. Maltzahn, deutscher Admiral und Seekriegslehrer, Vorw. 16, 389 Fußn.
- v. Mantey, deutsch. Admiral und Marineschriftsteller, Vorwort 16, 416, 417 Fußn.
- Marathon, Seeschlacht 480 v. Chr. 102.
- Marco Polo, italienisch. Reisender 139.
- Marinekorps im Weltkriege 433, 506.
- Marlborough, Herzog v., englischer General und Staatsmann, Kriegsplan im Span. Erbfolgekriege 238 f., 240, 242, 245.
- Marley, engl. Admiral 153.
- Medina Sidonia, Befehlshaber der spanischen Armada geg. England 162.
- „Merchant adventurers“, englische Kaufmannsgesellschaft im 15. und 16. Jahrh. 27, 155.
- Merrimac, Panzerschiff der Konföderierten im Sezessionskriege 1862, 374.
- Meurer, Hugo, deutsch. Admiral, Personalien 491 — in Finnland 491 f.
- Methuen-Vertrag zwischen England und Portugal 1703, 243.
- Minen, deutsche im Weltkriege 427 — englische 427 Fußn.
- Minenkrieg 56 — im Nordamerikan. Sezessionskriege 375, 377 — im russisch-japanischen Seekriege 393, — im Weltkriege 427, 462, 487, 489, 500.
- Minorka, von den Engländern erobert 1708, 246 — Seeschlacht 1756, 272.
- Mittelmeer, Rolle in der Geschichte 93, 126.
- Moawiyah, sarazenischer Kalif, 119.
- Monitor, erstes Auftreten 1862, 374, 398 Fußn.
- Monk, George, englisch. Admiral, Personalien 187 — siegt bei Outer Gabbard 187 — bei Scheveningen 188 — führt in der Viertageschlacht 201.
- Monson, William, englischer Taktiker 176.
- Moslemah, sarazenischer Feldherr 121.
- v. Müller, deutscher Admiral 422, 434.
- v. Müller, Karl, deutscher Kapitän zur See 470.
- Mylae, Seeschlacht 260 v. Chr. 108 — Seeschlacht 36 v. Chr. 114.
- N**apoleon Bonaparte, erstes Auftreten 318 — Kriegspolitik gegen England 326 — strategische Begabung 329 — Mittelmeerpolitik 330 — nach Aegypten 331 — Invasionspläne gegen England 338 — richtet das Kontinentalsystem ein 347 — Weltherrschaftspläne 353.
- Naupaktos, Seeschlacht 428 v. Chr. 104.
- Navarino, Seeschlacht 1827, 362.
- Navigationsakte, englische Akte gegen den auswärtigen Seehandel 180.
- Nebogatow, russ. Admiral 398, 402.
- Nees, van, holl. Admiral 202.
- Negapatam, Hafenplatz in Vorderindien, Seegefecht 1758, 278 — 1782, 304.
- Nelson, Horatio, englischer Admiral, erstes Auftreten 321 — Personalien 321 — bei St. Vincent 1797, 323 — siegt bei Abukir 1798, 332 — bei Kopenhagen 1801, 336 — siegt und fällt bei Trafalgar 1805, 344 — Charakteristik 345.
- Neutralität, bewaffnete, von 1780, 285 Fußn. — von 1801, 335.

- Norfolk, Hafen in Nordamerika, Seegefecht 1862, 374.
- Normannen, Seezüge der 130.
- Northforeland, Seeschlacht 1666, 203.
- Norwegen, Expedition nach Norw. 1940, 531.
- O**ekonomie des Seekrieges, Begriff 63 — Beispiel 491.
- Oel als Treibmittel für Schiffe 516.
- Operationsbefehl 65, 423.
- d'Orvilliers, französisch. Admiral 298.
- Oeland, Insel in der Ostsee, Gefecht 1789, 308.
- Oesel, Insel im Rigaischen Meerbusen, Eroberung 1917, 488.
- Ostsee, Holland in der Ostsee 1658, 195.
- Auftreten der russischen Ostseemacht unter Peter d. Gr. 253 — Ostseekrieg 1914—18, 486 ff.
- Ouessant, Insel an der bretonischen Küste, Gefecht 1778, 298 — Gefecht 1781, 306 — Seeschlacht 1794, 320.
- Outer Gabbard, Seeschlacht 1653, 187.
- P**anzerschiffe, erste P. 363; P.-Freg. 367; P.-Kreuzer 83; neuzeitl. P. 391, 411 und Tabelle 3.
- Paris, Friede von, 1763, 281 — 1856, 357.
- Pariser Deklaration 1856, 363.
- Passaro, Gefecht 1718, 257.
- Peloponnesischer Krieg, 431—404 v. Chr. 103 ff.
- Pentekontore, Riemenschiff 72.
- Pentere, Riemenschiff 72.
- Perikles, griechischer Staatsmann 103.
- Persano, italienischer Admiral, wird bei Lissa geschlagen 368.
- Perserkriege, Seekriege der Athener gegen die Perser 100 ff.
- Peter d. Gr., russischer Kaiser, gründet eine Flotte 254 — Ostseepolitik 256.
- Philipp II., spanischer König, Weltmachtpläne 145.
- Phokäer im westlich. Mittelmeer 96.
- Phöniker im Mittelmeer 95.
- Phormio, griechischer Seebefehlshaber 104.
- Pinaßschiffe, Segelfahrzeuge 148.
- Pitt der Aeltere, William, englischer Staatsmann, seine Politik 269 — Verständnis für Seemacht 270.
- Pitt der Jüngere, William, englischer Staatsmann, erstes Auftreten 302 Kriegspolitik geg. Frankreich 314.
- Pocock, englischer Admiral, nimmt Habana 1762, 277 — siegt in Ostindien 278.
- v. Pohl, deutscher Admiral 440.
- Pompejus, römischer Staatsmann, besiegt die Seeräuber 114.
- Pola, Kriegshafen in der Adria 498.
- Pondichéry, französische Besitzung in Vorderindien 278, 279, 304.
- Pontchartrin, franz. Mar.-Minister 233.
- Port Arthur, Kriegshafen am Gelben Meere 384, 392, 396.
- Porter, nordamerikan. Admiral 376, 377.
- Port Mahon, Haupthafen v. Minorka, von den Franzosen erobert 272 — von den Spaniern genommen 300.
- Porto Novo, Hafen auf Ceylon, Seegefecht 1759, 279.
- Praya (Kap Verden), Gefecht 1781, 303.
- Portugal, erstes Auftreten 141 — Kolonisation 142 — Handelsblüte 143.
- Preußische Flotte, Gründung 365.
- Prisenrecht 48.
- Providien, Inseln i. Indischen Ozean, Gefecht 1782, 304.
- Punische Kriege, Rolle der Seemacht im Ersten Punischen Kriege 107 — im Zweiten Punischen Kriege 110.
- Pytheas, griechischer Seefahrer 128.
- Q**uiberon, Seeschlacht 1759, 275.
- R**aeder, deutscher Groß-Admiral, Dr. h. c., Personalien 529, 530.
- Raleigh, Walter, englisch. Staatsmann, und Kolonisor 167 — Ausspruch 179 — Tod 179.
- Rammtaktik 71, 369.
- Registertonne, Raummaß für Schiffe 71 Fuß., 474 Fuß.
- v. Reuter, deutscher Admiral 502.
- Revolution, französische, von 1789, Einfluß auf die Flotte 311 ff. — deutsche 1918, Einfluß auf die Operationen der Flotte 501.
- Rhion, Seeschlacht 428 v. Chr. 104.



- Richelieu, französischer Staatsmann, gründet Flotte und Kolonien 223 — Ausspruch 223.
- Riemenschiffe 71 ff.
- Rijswijk, Frieden 1697, 235.
- Risikogedanke des deutschen Flottengesetzes 409, 459.
- Rittmeyer, deutscher Admiral u. Marineschriftsteller, Vorwort 13.
- de Robeck, englischer Admiral 495.
- Rodney, englischer Admiral, Personalien 277 — in Westindien 277 — siegt bei Dominika 1782, 297 — versorgt Gibraltar 1779, 300.
- Römische Kolonisation 112 ff.
- Rom als Mittelmeeremacht 106 ff.
- Rojestvensky, russischer Admiral 398, b. Tsushima 1905 geschlagen 404.
- Rooke, englisch. Admiral, erstes Auftreten 228 — bei La Hougue 232 — besetzt Gibraltar 244 — siegt bei Malaga 244.
- Rupprecht von der Pfalz, Personalien 184 — führt im 3. englisch-holländischen Kriege 211 ff.
- Russel, englischer Admiral, siegt bei La Hougue 1692, 232.
- Ruyter, Michael de, holländ. Admiral, Personalien 173 — erstes Auftreten 173 — in der Ostsee 1658, 196, — in Bergen 200 — siegt in der Viertageschlacht 201 f. — wird bei Northforeland geschlagen 203 — segelt die Themse herauf 203 — siegt in der Solebay 209 — bei Schoneveldt 211 — bei Texel 212 — seine Gefechtstaktik 214 — sein Tod bei Agosta 1676, 216 — Charakteristik 217.
- St. Kitts, Insel i. Westindien, Gef. 1782, 296.**
- Lucia, Insel in Westindien, Eroberung durch die Engländer 1778, 292.
- Vincent, Kap an der portugiesisch. Westküste, Schlacht 1780, 300 — 1797, 322.
- Salamis, Seeschlacht 480 v. Chr. 102.
- Sampson, nordamerik. Admiral 381.
- Santiago de Cuba, Seegefecht 1898, 381.
- Saunders, englischer Admiral 276.
- Scapa Flow, engl. Flottenbasis 418, 428, 502.
- Schantung, Seeschlacht 1904, 395 f.
- Scheer, deutscher Admiral und Flottenchef, Personalien 442 — strategische Absichten 442 — Führer in der Schlacht vor dem Skagerrak 1916, 444 — Chef der Obersten Seekriegsleitung 464.
- Scheveningen, Seeschlacht 1653, 188.
- Schiffahrt in der Antike 93 f. — in der Wikingerzeit 127 — im Zeitalter der Entdeckungen 139 f.
- Schiffsartillerie 74, 80 f., 288, 390, 411 f.
- Schimonoseki, Frieden 1895, 385.
- Schlachtkreuzer 81, 411.
- Schmidt, Ehrhardt, deutsch. Admiral 488.
- Schneider, deutscher Kapitänleutnant 431.
- Schonenscher Krieg 1675—79, 220.
- Schooneveldt, Seeschlacht 1673, 211.
- v. Schröder, deutscher Admiral, Personalien 432 — in Flandern 433.
- Schutzwaffen der Kriegsschiffe 78.
- Seebeuterecht 48.
- Seeflugzeuge 83, 436, 514.
- Seegelung, Erklärung 25 ff.
- Seegewalt, Erklärung 25.
- Seehandelsstaaten 28.
- Seeherrschaft, Grundlagen der S. 41 — Kampf um die S. 41 — Kampf gegen die S. 54 ff. — Aufrichtung der engl. S. im Spanischen Erbfolgekriege 250 — Krönung der englischen S. nach den Napoleonischen Kriegen 358 — Rölle der S. im Weltkriege 503 — Kampf gegen die englische S. in den Napoleonischen Kriegen 1807—12, 307 ff. — im Weltkriege 1915—18, 475 ff.
- Seekrieg, der reine S. 42 — der kombinierte Land- und Seekrieg 43 f. — indirekte Waffen des Seekrieges 46 f.
- Seekriege Athens 99 ff. — Perserkriege (492—480 v. Chr.) 100 — Peloponnesischer Krieg (431—404 v. Chr.) 103 f. — erster Punischer Krieg (264—241 v. Chr.) 107 f. — zweiter Punischer Krieg (218—202 v. Chr.) 110 f. — Seekrieg zwischen Antonius und Octavian 31 v. Chr. 114 f. — S. der Sarazenen gegen die Oströmer 119 f. — S. der Osmanen gegen die Christen 123 f.

- S. der Normannen 130f. — S. der Hanse 135f. — Seekrieg beim Aufstand der Niederlande (1569—1609) 148 — Seezug der Armada 1588, 156ff. — spanisch-holländ. Seekrieg (1621—1648) 170f. — erster englisch-holländ. Seekrieg (1652—54) 177ff. — zweiter englisch-holländ. Seekrieg (1665—67) 194ff. — dritter englisch-holländ. Seekrieg (1672—1674) 206ff. — holländisch-französischer Seekrieg (1674—78) 215f. — Schonenscher Seekrieg (1675—79) 220f. — Pfälzischer Erbfolgekrieg (1689—97) 226ff. — Spanischer Erbfolgekrieg (1702—13) 237ff. — Nordischer Seekrieg (1700—21) 250f. — Oesterreichischer Erbfolgekrieg (1739 bis 1748) 257ff. — Siebenjähriger Krieg (1756—63) 268ff. — Nordamerik. Befreiungskrieg (1775—82) 283ff. — russisch-schwedisch. Krieg (1788—90) 308f. — englisch-französischer Seekrieg (1793—97) 314ff. — Napoleonische Kriege (1797 bis 1815) 325ff. — englisch-amerikanischer Krieg (1812—14) 355f. — griechisch-türkischer Krieg (1821 bis 29) 362 — Krimkrieg (1853 bis 56) 362 — preußisch-dänischer Seekrieg 1864, 365 — österreichisch-italienischer Seekrieg 1866, 367f. — deutsch-französischer Krieg (1870 bis 71) 370 — Nordamerikanischer Sezessionskrieg (1861—65) 371ff. — spanisch-amerikanischer Seekrieg (1898) 380f. — chinesisch-japanischer Seekrieg (1894—95) 383f. — russisch-japanischer Seekrieg (1904/05) 387ff. — Der Weltkrieg als Seekrieg 416ff. — japanisch-chinesischer Krieg von 1937 ab 526 — italienisch-abessinischer Krieg (1935/36) 523 — spanischer Bürgerkrieg (1936—39) 524 — deutsch-englischer Krieg von 1939 19, 530.
- Seekriegführung, Erklärung 59.
- Seekriegsleitung, oberste 62, 421f., 464, 530.
- Seekriegsrecht 48 Fußn., 476.
- Seekriegswaffen: Trutzwaffen 79 — Schutzwaffen 78.
- Seekriegswesen, Erklärung 40ff.
- Seemacht, Erklärung 29 — Elemente 30ff. — Aufgaben 38 — Bündnisfähigkeit der S. 39 — Einfluß in den Punischen Kriegen 110f. — in den englisch-holländischen Kriegen 218 — im österreichischen Erbfolgekriege 267 — im Siebenjährigen Kriege 282 — in den Napoleonischen Kriegen 359 — in den deutschen Einigungskriegen 364 — im Sezessionskriege 371 — im russisch-japanischen Kriege 405 — im Weltkrieg 505 — in den Kriegen 1936—39, 523f. — im deutsch-englischen Kriege von 1939, 530f.
- Seepolizei 38, 114.
- Seeräuberei, im Altertum 114, 117 — im Zeitalter der Entdeckungen 158.
- Seerecht 48, 279, 363, 467.
- Seestraßenpolitik 37.
- Seestrategie, Begriff 57f. — S. am grünen Tisch 65 — im Weltkrieg 503.
- Seetaktik, Begriff 66 — taktische Verbandsordnungen 68f. — Verbandstaktik 69 — S. der Riemenschiffe 71 — S. der Segelkriegsschiffe 74f. — S. der Dampfschiffe 78f. — Rammtaktik 87 — Passiergefecht 88 — laufendes Gefecht 88 „Crossing the T“ 88 — Kreisgefecht 88 — Fahrkunst und Manövrierkunst 70, 89, 457.
- Seevölker 27, 94, 154.
- Seewesen im Altertum 93ff.
- Seezug, deutscher, nach Norwegen 1940, 531.
- Segelkriegsschiffe 74.
- Seignelay, französischer Minister 230.
- Shovel, englischer Admiral 241, 245.
- Sims, amerikanischer Admiral 483, 501.
- Skagerrak, Schlacht vor dem, 1916 — Einleitung 443 — Verlauf der Schlacht 444f. — Kritik 455f. — Verluste 456 — Streitkräfte Tab. I.
- Sluys, Gefecht 1340 153.
- Souchon, deutscher Admiral, Personalien 492 — in den Dardanellen 493f.
- Spee, Graf v., deutscher Admiral, Fahrt über den Pacifik 466 — siegt bei Coronel 467 — fällt bei den Falklandinseln 468.
- Sperrgebiet im U-Bootskrieg 480.
- Sewastopol, russisch. Kriegshafen 363.
- Staatskriegsleitung 62, 193, 209, 421, 509.

- Staatskunst, Element der Seemacht 32.  
 Städterepubliken, italienische 122.  
 Standlinien 460 Fußn.  
 Standart-Deplacement 513 Fußnote.  
 Stanhope, englischer General 246.  
 Stenzel, deutscher Kapitän z. See und  
 Marineschriftsteller. Vorwort 13.  
 Strasser, deutscher Fregattenkap. 463.  
 Sturdee, englischer Admiral 463.  
 Suffren, französischer Admiral, siegt  
 bei Porto Praya 1781, 303 —  
 kämpft an der ostindischen Küste  
 303 f. — Personalien 303.  
 Sund, Meerengen in d. Ostsee, Schlacht  
 1658, 195.  
 Svensksund, Seegefecht 1790, 309.  
 Syrakus, Belagerung im Peloponnesi-  
 schen Kriege 104.
- T**aku, Seegefecht 1900, 387.  
 Tartessos, südspanische prähistorische  
 Handelsempore 95.  
 Tauchboote, s. U-Boote.  
 Tegetthoff, österreichischer Admiral,  
 Personalien 366 — erstes Auftre-  
 ten 367 — siegt bei Lissa 1866, 368.  
 Texel, Seeschlacht 1673, 213.  
 Themistokles, athenischer Staatsmann  
 und Flottenchef 101 f.  
 Theoderich der Große, ostgot. König  
 118.  
 Ting, chinesischer Admiral 383.  
 v. Tirpitz, deutscher Großadmiral,  
 Personalien 409 — Aufbau der  
 deutschen Flotte 409, 412, 457.  
 Togo, japanischer Admiral 383 — Per-  
 sonalien 391 — Flottenchef im  
 russisch-japanischen Kriege 392 —  
 siegt bei Schantung 395 — bei Tsu-  
 schima 1905, 399.  
 ton, Gewichtsmaß für Schiffe 72 Fußn.  
 Tonne, Schiffsraummaß, 72 Fußn.,  
 138 Fußn.  
 Tordenskjold, dänischer Seeheld 255.  
 Torpedo, 80, 451 Fußn.  
 Torpedoboote 83, 91, 385, 392, 402,  
 450.  
 Torpedoflugzeuge 85.  
 des Touches, französisch. Admiral 294.  
 Toulon, französischer Kriegshafen, Be-  
 lagerung 1706, 246 — Seeschlacht  
 1744, 263 — Belagerung 1793, 317.  
 Toulouse, Graf, v., französischer Ad-  
 miral 244.
- Tourville, französischer Admiral, Per-  
 sonalien 227 — siegt bei Beachy  
 Head 229 — unternimmt die „Cam-  
 pagne au large“ 230 — wird bei  
 La Hougue geschlagen 1692, 232.  
 Trafalgar, Seeschlacht 1805, 343 f.  
 „Trafalgar-Seezug“, Verfolgung Ville-  
 neuves durch Nelson 1805, 342.  
 Triere, Riemenschiff des Altertums  
 mit drei Reihen Riemen überein-  
 ander 72.  
 Trinkomali, Hafenstadt auf Ceylon  
 304 — Gefecht 1782, 304.  
 Tromp, Marten, holländischer Seeheld,  
 Personalien 172 — besiegt Oquendo  
 172 — wird bei Dover 1652 ge-  
 schlagen 186 — siegt bei Dungenesß  
 1652, 187 — fällt bei Scheveningen  
 1653, 188.  
 — Cornelius, holländ. Admiral 200 ff.,  
 211, 213, 220 — Personalien 200.  
 v. Trotha, deutscher Kapitän z. S. 442.  
 Trutzwaffen der Kriegsschiffe 79.  
 Tsingtau, deutsche Kolonie 465.  
 Tsuschima, Seeschlacht 1905, 399 ff.  
 Typ-Deplacement, f. Standart-Deplace-  
 ment.
- U**-Boote (Untersee-) 84, 427 Fußn. —  
 militärische Aufgaben und Leistun-  
 gen im Weltkriege 427, 431 f. —  
 als Handelszerstörer 475 ff., 500,  
 507.  
 U-Bootsabwehr 480 f.  
 U-Bootsfallen 480.  
 U-Boots-Handelskrieg 55, 475; 1915  
 bis 1918, 476 ff. — Voraussetzung  
 für U. 461 — Abbruch 1915, 478  
 — Wiederaufnahme 479 — Ergeb-  
 nisse 482 f. — Abbruch 1918, 485.  
 Uluch Ali, türkischer Geschwaderchef  
 124.  
 v. Usedom, deutscher Admiral 494.  
 Utrecht, Frieden 1713, 247.
- V**asco de Gama, portugiesischer See-  
 fahrer, entdeckt Indien 142.  
 Venedig, Handelspolitik 122.  
 Verbandsordnung für Schiffe im Ge-  
 fecht und auf dem Marsche 69 f.  
 Verbandstaktik 69.  
 Versailles, Frieden 1783, 306 — Diktat  
 von V. 1919 — Bestimmungen für  
 die deutsche Flotte 510.  
 Viertageschlacht 1666, 201.



- Vigo, Seegefecht 1702, 243.  
 Villaret-Joyeuse, französischer Admiral, wird am 1. Juni 1794 b. Ouessant geschlagen 319.  
 Villeneuve, französischer Admiral 332  
 — bei Trafalgar geschlagen 1805, 340, 343.
- Walcheren**, Expedition nach, 1809, 346.  
 Waräger in Rußland 132.  
 Washington, George, amerik. Staatsmann 284.  
 — Marineabkommen 1922, 512f.  
 Wassenaer, holländischer Flottenchef, siegt in der Schlacht im Sunde 1658, 195 — wird bei Lowestoft 1665 geschlagen und fällt 199.  
 Wassergeusen, niederländische Seeleute im Befreiungskriege 150.  
 Wasserverdrängung 72 Fußnote.  
 Weddigen, deutscher Kapitänleutnant 431.  
 Weihaiwei, chinesischer Hafenplatz, Eroberung durch die Japaner 1895, 385.  
 Welles, nord-amerik. Minister 373.  
 Weltpolitik, Begriff und Anfangspunkt 386.  
 Werwela Frieden 1790, 309.  
 Westminster, erster Frieden 1654, 189  
 — zweiter Frieden 1674, 215.  
 Wiborg, Hafen in Finnland, Belagerung 1790, 309.  
 Wikingergeist, 27, 128, 158, 521.
- Wikingerzüge 130f.  
 Wilhelm I. von Oranien, niederländischer Prinz 150.  
 Wilhelm II., deutsch. Kaiser 409, 422f.  
 — III. von Oranien, holländ. Statthalter 209 — Verhältnis zu Ruyster 210 — antifranzösische Politik 225 — wird englischer König 225 — setzt das „Europäische Gleichgewicht“ durch 225 — stirbt 1702, 238.  
 Willaumez, französ. Admiral, bricht die englische Blockade 1809, 346.  
 Wilson, amerikanischer Präsident 509.  
 Winter, de, holländ. Admiral, wird b. Kamperduin 1797 geschlagen 324.  
 Wirtschaftskrieg 52 — im Weltkriege 475, 504.  
 Witte de With, holländ. Admiral 186.  
 Witthoest, russischer Admiral 394.
- Xerxes**, persischer Großkönig, Seezug gegen Athen 480 v. Chr. 101.
- Yalu**, Seegefecht 1894, 384.  
 York, Herzog von, später König Jakob II. von England, als Flottenchef 1664, 198.  
 Yorktown, Kapitulation 1781, 295.
- Zanzibar**, Gefecht 1914, 471.  
 Zeebrügge, U-Bootstützpunkt in Flandern 442, Gefecht 1918, 484.  
 Zerstörer 83.



M 247311



Im gleichen Verlags erschienen

Großadmiral von Tirpitz

## ERINNERUNGEN

Die Erinnerungen des genialen Schöpfers der alten deutschen Flotte, gehören zu den wichtigsten politischen Werken unserer Zeit, ragt doch der Großadmiral an klarer Einsicht in die damalige Weltlage über alle Politiker seiner Zeit empor. Er allein erkannte den Vernichtungswillen unseres Todfeindes England und hat nichts unterlassen, die damalige Führerschaft immer von neuem auf die tödliche Gefahr hinzuweisen. So werden die Schilderungen dieses einzigartigen Mannes als ewige Warnung in unserer Geschichte bestehen bleiben.

Große Ausgabe mit 547 Seiten, geb. 7.80.

Gekürzte Volksausgabe mit 222 Seiten, geb. 2.85 RM.

Admiral Michelsen

## Der U-Bootskrieg 1914-1918

Dieses maßgebliche Werk des Führers der U-Boote im Weltkrieg kommt im heutigen Entscheidungsringen gegen England eine besondere Bedeutung zu. Admiral Michelsen schildert die einzelnen Phasen des U-Bootkrieges. Die U-Bootwaffe vor dem Kriege, den eingeschränkten und uneingeschränkten U-Bootskrieg und seine militärischen und weltpolitischen Auswirkungen. Die einzelnen Taten und Leistungen unserer unvergeßlichen U-Boote erhalten eine besonders eindrucksvolle Würdigung.

207 Seiten, 24 Bilder, 2 Karten und einem U-Bootsriß, geb. 2.85 RM.

Fregattenkapitän von Hase

## SKAGERRAK

„Die beste Einführung in den gesamten Verlauf der Seeschlacht!“ So lautet das Urteil des Siegers von Skagerrak, Admiral von Scheer, über diese volkstümliche Darstellung der gewaltigsten Seeschlacht der Weltgeschichte. Keiner könnte sie packender schildern, keiner ein zwingenderes Bild des gigantischen Ringens geben als der erste Artillerieoffizier des „Derfflinger“, unseres damals größten Schlachtkreuzers, der immer im Brennpunkt des Kampfes stand und wesentlich zur Vernichtung britischer Kreuzer beitrug.

Viele Abbildungen, geb. 2.85 RM.



Im gleichen Verlag erschienen

## Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fjorde

Erlebnisberichte von Mitkämpfern

Im Auftrag des Oberkommandos der Kriegsmarine  
herausgegeben von Fregattenkapitän Georg v. Hase

Offiziere und Mannschaften berichten in diesem Buch, wie sie unter Einsatz ihres Lebens diesen herrlichen Erfolg der deutschen Seekriegsgeschichte errungen haben. Hierzu schrieb Großadmiral Dr. h. c. Raeder ein begeisterndes Geleitwort, das er ausklingen läßt mit der Feststellung: „In diesem Buch hat die Front selbst das Wort.“ Und die D. A. Z. schreibt u. a.: „. . . packender, mitreißender und tiefer kann kein Drama erschüttern als die ungekünstelten Erlebnisberichte dieser Soldaten im blauen Rock.“

436 Seiten, 5 Karten und 34 Abb. geb. 4.80 RM.

Hermann Laugs

## Kampf um die Erzbahn

Als Seeoffizier vor Narvik

Mit dichterischer Gestaltungskraft schildert einer der Mitkämpfer im Ringen um Narvik den Kampf einiger weniger Matrosen und Gebirgsjäger. Wie diese kleine Schar hoch oben an der Erzbahn, auf einsamen Posten stehend sich gegen eine erdrückende feindliche Uebermacht verteidigt, wie sie in einer Hölle von Qualen, Hunger, Kälte und Krankheiten erträgt und sich selbst überwindet, um schließlich den fast unmöglich erscheinenden Sieg zu erringen, konnte tiefer und eindrucksvoller nicht dargestellt werden.

240 Seiten, viele Abbildungen, geb. 3.80 Mk.

Kapitänleutnant Kaden

## Auf Ubootjagd gegen England

Kapitänleutnant Kaden, der als erster Kommandant eines U-Bootjägers mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde, versteht es in diesem Buch, vor allem die Jugend für das Erlebnis des Kampfes zur See zu packen und zu begeistern. Alle diese großen Leistungen wurden nur ermöglicht durch die kameradschaftliche Zusammenarbeit aller Männer. So bewährt sich die frühere Landratte ebenso im Sturm und Nebel, wie die Männer von der Wasserkante. Sie alle sind erfüllt von dem Gedanken, die feindlichen U-Boote zu jagen, sie zu stellen und zu vernichten.

208 Seiten, viele Abbildungen, geb. 3.80 RM.





BIBLIOTEKA  
UNIERSYTECKA  
GDAŃSK

116540

6XX