Zeitschrift: Wissen und Leben
Herausgeber: Neue Helvetische Gesellschaft
Band: 17 (1916-1917)

Artikel: Grossbritannien als Seemacht (von einem Marinefachmann)
Autor: Leyland, John
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-749273

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

GROSSBRITANNIEN ALS SEEMACHT

(VON EINEM MARINEFACHMANN)

I. DIE ARBEIT IN EINEM KRIEGSHAFEN

Es ist zu jeder Zeit ungemein lehrreich, der britischen Flotte einen Besuch zu machen und sie bei ihrer Arbeit für England und seine Verbündeten zu beobachten. Ich habe kürzlich das Glück gehabt, ziemlich viel von ihrer offensiven, defensiven und konstruktiven Tätigkeit zu sehen. Auf Einladung des Marineamtes habe ich nebst einer Anzahl von anderen Herren verschiedene Kriegshäfen besucht, ich habe Tauchboot- und Seeflugzeugstationen gesehen, bin durch Schiffsbauwerften geführt worden, wo riesig gearbeitet wird, und habe die Hochseeflotte selbst besucht. Es fehlen mir die Worte, um den Eindruck der Macht zu beschreiben, den die langen Reihen der Seekolosse und Fahrzeuge von jeder Klasse, Kampf- und Armierungsschiffe, die sich ausdehnen, so weit das Auge reicht, auf mich gemacht haben.

Wenige Leute können sich eine Vorstellung machen von der Arbeit der britischen Flotte. Sie kämpft nicht alle Tage; Seeschlachten sind seltene Ereignisse gewesen und die Hochseeflotte kann sogar den Krieg gewinnen ohne überhaupt eine Schlacht geschlagen zu haben. Aber die Flotte ist kampfbereit zu jeder Stunde, und sie ist an der Arbeit und auf der Wacht jede Minute des Tages und der Nacht. Ihre Blockadearbeit ist von der äußersten Wichtigkeit und die Mittel, um sie auszuführen, müssen beständig und auf jegliche Weise verstärkt werden. Ihr Einfluss reicht bis ans Ende der Welt und der Feind darf sich nie auf die See herauswagen, ausgenommen zu einem verstohlenen Streifzug in der unmittelbaren Nähe seiner Küste. Die Handelsmarine, diese treue Schwester der Kriegsflotte, hat bei der Blockade glänzende Dienste geleistet; die große Geschicklichkeit und die Ausdauer ihrer Offiziere und Mannschaften bei der Untersuchung fremder Schiffe auf hoher See bei jedem Wetter, können nicht hoch genug geschätzt werden. Die britische Flotte ist die Atmosphäre, in der die ganze Kriegsmaschine arbeitet, und kein Soldat kann auf das Schlachtfeld gelangen, ohne dass ihn die Flotte gleichsam auf ihrem Rücken getragen hat. Sie bildet den Schutz jedes Transportes von Kriegsmaterial; sie sichert den Rücken der französischen Armeen.

In diesem Artikel möchte ich eine Beschreibung der britischen Flotte während der Kriegszeit geben. Ich möchte vorausschicken, dass sie kein Freund der defensiven Haltung ist, aber in unseren Tagen der Tauchboote und Minen ist ein großer Teil der Arbeit ihrer Flottillen und Hilfswaffen, von denen ich zuerst sprechen werde, notwendigerweise defensiver Art, obgleich die Defensive zugleich auch immer offensiv ist. Die deutsche Flotte gibt ihr nicht die ersehnte Gelegenheit zur Schlacht, aber die deutschen Tauchboote sind beständig an der Arbeit, Minen zu legen und diese müssen gefegt und die Tauchboote versenkt oder genommen werden.

An einer gewissen Flottenbasis, irgendwo an der Ostküste Englands, habe ich mir einen Begriff machen können, wie wichtig die Arbeit der Flotte gewesen ist, indem sie sich an die neuen Bedingungen des Krieges angepasst hat. Der Patrouillendienst der Handelsmarine, unterstützt von den Kriegsschiffen, ist trefflich organisiert zum Zwecke der Blockade. Das Marineamt hat ein sicheres Fahrwasser der Küste entlang garantiert, in welchem britische, verbündete und neutrale Schiffe nordwärts und südwärts ungefährdet passieren können. Eine große Zahl von Seeleuten der Fischerbevölkerung sind dem Flottendienst angegliedert worden und sind damit beschäftigt, mit ihren Dampfschleppnetz- und Treibnetzbooten diese Fahrwasser von Minen zu säubern und zusammen mit andern Fahrzeugen verschiedene Gebiete der Nordsee abzupatrouillieren. An einer Flottenbasis sind über zwölftausend Fischer zu dieser gefährlichen Arbeit ausgebildet worden, und die Leute welche diesem Dienst bei jedem Wetter obliegen, haben ihrem Lande einen Dienst geleistet, den man nie zu hoch einschätzen kann. Wie erfolgreich sie dabei gewesen sind, erhellt aus der Tatsache, dass innerhalb der letzten Monate 21,000 Kauffahrer diese Fahrstraße passiert haben und dass von der ganzen Zahl nur drei von Minen beschädigt worden sind. Eine solche Aufgabe ist nie vorher einer Marine gestellt worden.

Die Beseitigung der Tauchbootgefahr ist eine andere Aufgabe, in welcher die Flotte jetzt eine große Fertigkeit erlangt hat. Es ist von wohlunterrichteter Seite her schon vor fünfviertel Jahren angegeben worden, dass 58 deutsche Tauchboote zerstört oder genommen worden seien und dass die Zerstörung von weiteren 20 mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden dürfe. Seither ist

die Liste beständig vermehrt worden und ich habe in einem Hafen erfahren, dass binnen einer einzigen Woche in einem einzigen Patrouillenabschnitt nicht weniger als drei versenkt worden seien. Was die besonderen Vorkehrungen sind, mittelst derer deutsche Unterseeboote zerstört werden, darf ich nicht sagen. Es gibt schnellgehende Fahrzeuge von verschiedenen Typen, die mit allerlei geistreichen Vorrichtungen ausgerüstet sind. Einige davon sind Fahrzeuge von einem Typus, der nie vorher gesehen worden ist. Der Erfindungsgeist und die Anpassungsfähigkeit der Marine haben sich glänzend bewährt. Stücke von Periskopen, in Bremerhaven verfertigte Bomben und andere Ausrüstungsstücke erzählen Geschichten von deutschen Tauchbooten, die ihre Offiziere und Mannschaften nicht mehr erzählen können.

Was die deutschen Minen anbetrifft, welche weggefegt worden sind, so sind sie von zwei verschiedenen Mustern, die einen schwimmend und treibend, die anderen schwerer, die durch einen Verschluss im Boden der Unterseeboote gestreut werden. Diese letzteren sind kugelförmig, mit hervorstehenden Zapfen und sie schwimmen in einer bestimmten Tiefe. Sie sind mit einem schweren Metallring verbunden, aus welchem beim Legen schwere Metallbeine bockartig losgelöst werden, die sich dann verankern. Diese Minen enthalten eine gewaltige Sprengladung und das Zerbrechen einer kleinen Glasröhre beim Aufstoßen der Zapfen an der Schiffswand erzeugt einen elektrischen Strom, der die Detonation bewirkt. Furchtlose britische Seeleute, deren Beruf es sonst ist, Schätze des Meeres von seinem Grunde heraufzuholen, sollen verschiedentlich Kabel an diese Zapfen befestigt und die Minen zur Untersuchung in den Hafen geschleppt haben.

In einem der Kriegshäfen, die ich besucht habe, sah ich die wahrscheinlich größte Seeflugzeugstation in England. In trefflich konstruierten Schuppen sind hier zahllose Aeroplane und Seeflugzeuge zu sehen. Sowohl die Kampf- wie die Beobachtungsmaschinen sind von der neuesten Konstruktion; alle haben selbsttätige Stabilität und die Kampfmaschinen sind mit Lewis und anderen Gewehren ausgerüstet und führen Bombenbatterien und andere Werkzeuge der Zerstörung. Die erfahrensten und wagemutigsten Offiziere fliegen fast täglich und nächtlich. Es muss allerdings zugegeben werden, dass das Seeflugzeug dem Luftschiff nicht gewachsen

ist, wenn es sich um einen großen Aktionsradius und lang anhaltende Fernkundschaft handelt und dass der Feind uns in dieser wichtigen Sache überlegen ist.

Dem Platzkommandanten des Kriegshafens, den ich im Auge habe, untersteht der ganze Minenfeger- und Schleppnetzdienst, die offensiven und defensiven Vorkehrungen gegen die Tauchboote und das Marineflugwesen dieses Platzes. Große Schiffe sind hier nicht stationiert, mit Ausnahme von ein paar Monitors; aber der Handel in britischen, verbündeten und neutralen Schiffen wird von hier aus glatt der Küste entlang geleitet und seine Sicherheit und die der Küste ist von über und unter dem Wasser gewährleistet. All diese Arbeit gehört als wesentlicher Bestandteil zu den Operationen der Hochseeflotte, welche das Bollwerk der britischen Inseln und des britischen Reiches und die Wehr und Stütze der Verbündeten bildet.

Der Bau der deutschen Flotte hat zur Folge gehabt, dass die strategische Dislokation der britischen Flotte allmählich eine bemerkenswerte Änderung erfuhr. Einesteils wurden Schiffe von entfernten Stationen, wo ihre Anwesenheit nicht notwendig war, zurückgezogen und die strategische Front wurde immer mehr vom Süden nach dem Osten, vom Englischen Kanal in die Nordsee verlegt. Als Drake der Spanischen Armada entgegensegelte, war es von Plymouth aus; während der großen Blockaden der französischen Häfen stützten sich die Schiffe auf Torbay; von Portsmouth segelten Nelson und die alten Kriegsschiffe. Alle Geschwader kamen in den ruhmreichen Tagen der hölzernen Schiffe und der Segel aus diesen Häfen. Heutzutage haben sie ihre Bedeutung als Marinebasen der modernen britischen Hochseeflotte verloren und alles hat sich nach der Nordsee gewendet, wo das große Rätsel des Krieges verborgen liegt.

Die Küste der britischen Inseln, die an der Nordsee liegt, von der Meerenge von Dover im Süden bis zum Duncansbay Head im Norden, ist in Abschnitte und Unterabschnitte eingeteilt, von denen jeder unter einem Seeoffizier steht, und diese Abschnitte sind gruppiert und besitzen viele Flottenbasen mit Verpflegungs-, Armierungs- und Mutterschiffen. Von ihnen aus werden die Bewegungen von Tausenden von Handels- und Fischereifahrzeugen dirigiert, die mit dem Patrouillendienst oder mit dem Wegräumen

von Minen oder manchmal mit dem Bekämpfen von Unterseebooten beschäftigt sind.

Ich werde hier eine dieser neuen Basen beschreiben, ohne den Platz zu nennen, obgleich der Feind ihn wahrscheinlich ziemlich genau kennt. Ich habe ihn vor einigen Jahren bereits gesehen und damals war dort weder eine Schiffswerfte noch ein Hafen. Es waren nur grüne Wiesen zu sehen, umgeben von Hügeln, mit einem Dörfchen, das an einer weiten Tiefwasserbucht lag. Vor dreizehn Jahren entstand der Gedanke, dort eine Schiffswerft für die Flotten zu erbauen, sechs Jahre gingen aber vorbei, ehe wirklich etwas geschah. Die Absicht war, den Plan bis 1916 auszuführen, aber dringendere Bedürfnisse zeigten sich anderswo und die Arbeiten gingen nur langsam vorwärts. Es sollte ein riesiges Bassin gebaut werden mit Schleusen und zwei Docks für Schiffe von der größten Dimension; dazu Pumpwerke, Schiffsbauwerften und Reparaturwerkstätten von aller Art, ein Bassin für Tauchboote; eine große Stadt sollte für die Behausung der Werftarbeiter gebaut werden. Ein großer Teil dieser Aufgabe war bei Ausbruch des Krieges gelöst und während des Jahres 1915 wurde Tag und Nacht gearbeitet. Dennoch erwartete noch vor zwei Jahren niemand, die größten Dreadnoughts dort in Dock zu sehen. Nun ist das Werk seiner Vollendung nahe, drei Docks sind fertig und ein viertes beinahe fertig, und der Platz ist wie mit Zauberschlag zu seiner jetzigen Größe emporgewachsen. Die Zyklopenwerkstätte ist in voller Tätigkeit und dort werden die Blitze Jupiters geschmiedet.

Der Mann, der sie in der Schlacht bei der Dogger Bank am 24. Januar 1915 geschleudert hat, als das deutsche Schlachtkreuzergeschwader geschlagen wurde und die „Blücher“ sank, war eben in X anwesend, als gewisse bevorzugte Journalisten ihm kürzlich einen Besuch abstatteten. Sir David Beatty war noch vor einigen Jahren der jüngste von den britischen Admiralen und ist jetzt einer der tatkräftigsten und unternehmendsten Seeoffiziere; er wurde bekanntlich vor kurzem zum Höchstkommandierenden der britischen Hochseeflotte ernannt. In dem Hafen von X lagen zwei, wenn nicht drei von den Kriegsschiffen, welche die Deutschen versenkt haben wollen. Die „Lion“ ist das eine und die „Tiger“ das andere. Beide schwimmen noch und zeigen nur geringe Spuren von der Schlacht und sind bereit zu einem neuen Kampfe,

sobald ihnen der Feind die Gelegenheit dazu gibt. An Bord der „Lion“ empfing Sir David Beatty seine Gäste. Es ist kein Geheimnis, dass die „Lion“, die an dem Tage der Schlacht die Admiralsflagge führte, durch einige glückliche Treffer, die ihren Steuerapparat zerstörten, stark beschädigt worden ist. Wenn die genaue Geschichte des Gefechtes einmal geschrieben wird, dann wird die bewundernswerte Seemannskunst, welche die „Lion“ in den Hafen zurückbrachte und die Geschicklichkeit, mit welcher sie gedockt und schnell wieder schlachtfertig gemacht wurde, hochgewürdigt werden.

Der Kriegshafen X ist nicht die wichtigste Flottenbasis an der Ostküste, und die Schiffe darin machen nur einen kleinen Teil der großen Hochseeflotte aus, aber sie bilden eine Flotte an sich allein. Man darf sich nicht vorstellen, dass sie von der übrigen Flotte getrennt seien. Es herrscht im Gegenteil die größte Koordination zwischen den verschiedenen Teilen der Flotte, und wenn sie zum Schlagen kommen, werden sie gemeinsam schlagen. Wenn man auch nur einen Teil der Hochseeflotte gesehen hat, bekommt man einen Begriff des Ganzen, da die Organisation durchsichtig und leicht zu verfolgen ist. Hier haben wir vor uns eine großartige Versammlung von Schlachtkreuzern, aber es sind auch noch andere Kreuzer da, Hilfskreuzer, Armierungs- und Verpflegungsschiffe, samt einer Unzahl von Begleitschiffen und Flotillen.

Der Schlachtkreuzer ist wahrscheinlich das große Schiff der Zukunft. Er ist die Verkörperung der Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit. England hat das Beispiel gegeben, und die Deutschen haben es nachgeahmt; die Japaner haben ebenfalls Schlachtkreuzer, und die Amerikaner haben sich zu dem Bau derselben entschlossen. In diesem Krieg haben die Schlachtkreuzer die meisten Lorbeeren geerntet. Sie haben das Gefecht in der Bucht von Helgoland entschieden; sie waren es, die hauptsächlich an der Schlacht bei der Dogger Bank beteiligt waren und die bei den Falkland Inseln siegten. Sie unterscheiden sich von eigentlichen Schlachtschiffen hauptsächlich durch ihre dünnere Panzerung; ihre Geschütze sind ihr bester Schutz.

II. DIE GRÖSSTEN SCHIFFSBAUZENTREN DER WELT

Hinter der Kampffront im Feld ist die Waffenfabrik, hinter der Flotte die Schiffswerft, die Geschützgießerei und die mechanische Werkstätte.

Ich kenne genau die Krupp'schen Werke in Essen und beinahe alle deutschen Arsenale und Schiffswerften; ebenso die österreichischen Skodawerke und die Schiffswerft in Pola, aber ich habe nichts gesehen, was sich mit der Größe der britischen Schiffsbauplätze und Geschützgießereien vergleichen ließe.

Der Clyde, welcher nur einen unter mehreren britischen Schiffsbauplätzen außer den königlichen Werften darstellt, ist bei weitem der wichtigste Schiffsbaudistrikt der Welt. An seinen Ufern werden Schiffe von jeder Art gebaut und auch Kanonen von dem größten Kaliber, Geschosse und alle Armierungsstücke für die Flotte hergestellt. Es gibt Gesellschaften am Clyde, welche die größten Kriegsschiffe vom Kiel bis zu den Toppen samt ihren Geschützen und Maschinen an Bord bauen.

Wenn man das Blockadegeschwader an der Arbeit beobachtete, den bewundernswerten Mut der Minenfeger sah, die hin- und hereilenden Schiffe, die Geschwader vor Anker und die Große Flotte selbst in den windgefegten Regionen der Nordsee, bereit zum Kampf, so dachte man zurück an die stygische Finsternis, den ohrbetäubenden Lärm der Stätten, von wo diese schwimmenden Kriegsmaschinen herstammten. Mitten in der Arbeit der Schiffswerften, der Geschütz- und Geschoßfabriken, dem wunderbaren Getriebe der mechanischen Werkstätten und den zahllosen Einrichtungen, welche zur Herstellung der Ausrüstungsstücke für die Kriegsschiffe dienen, bekommt man einigermaßen einen Begriff von den ungeheuern Hülfsmitteln, welche England zur Aufrechterhaltung seiner Seemacht, zur Unterstützung und Versorgung seiner Verbündeten und zum Ersatz der Schiffe, welche im Gefecht oder durch Minen oder Torpedos verloren wurden, zur Verfügung stehen.

Ich werde versuchen, dem Leser eine kleine Idee von der Clyde zu geben. Es sind natürlich hier bloß Andeutungen gestattet. Was man aber sagen kann, ist, dass hier Schiffe im Bau sind von einer Beschaffenheit und einem Kampfwert, die alles übersteigen, was man sich vor dem Krieg hätte träumen lassen; dass diese Schiffe den Geschwadern und Flottillen im Hafen oder zur See beständig eingereiht werden und dass sie eine Fahrgeschwindigkeit entwickeln, über oder unter dem Wasser und einige davon in der Luft, die fabelhaft erscheint.

Der Clyde ist in seinem oberen Lauf berühmt wegen seiner Naturschönheiten, aber bei Glasgow und in seinem unteren Laufe besteht er aus einem einzigen großen Schiffsbauplatz und Arsenal, eine Region, die von dem Sausen der Maschinen und dem Gedröhn und Gerassel der Werkstätten erfüllt ist. Die spinngewebartigen Gerüste der Hellings erheben sich in den Himmel, mächtige elektrische Kräne transportieren schweres Material an die Stellen, wo die Arbeiter es in den Schiffskörper einbauen und der ohrzerreißende Lärm der pneumatischen Hämmer übertönt das ganze Getöse. Die ganze Arbeit der Herstellung von Kielplatten, Stahlplatten für die Schiffswände, Panzerplatten, Vorder- und Hintersteven, Schraubenwellen, Schiffsmaschinengerüste, Turbinen, Geschützrohre, der Bau der Geschützpanzertürme und die Verfertigung von tausenderlei Dingen, die zum Bau von Kriegsschiffen dienen, sind am Clyde zu sehen. Meilen und meilenweit dem Strom entlang dehnen sich die Werkstätten des Vulkans und der Cyklopen aus.

Hier ist der Schiffsbauplatz der Firma Scott, die schon seit 1711 Seeschiffe gebaut hat, und die sechste Generation baut sie immer noch. Sie baute eine Korvette schon im Jahre 1803 und sie hat die „Colossus“ und die „Ajax“, einige von den neuesten Dreadnoughts und Überdreadnoughts gebaut, und die Maschinen für andere solche Schiffe geliefert.

Eine der größten Werften des Vereinigten Königreiches ist die von John Brown & Co. in Clydebank. Hier wird jeder Typ von Schiffen, von der Sportyacht bis zum Handelsdampfer, von dem kleinen Begleitschiff bis zum größten Dreadnought gebaut. Derselben Gesellschaft gehören die großartigen Atlas Stahlwerke in Sheffield, wo die Panzerplattenindustrie ihren Anfang genommen hat und heute in ihrer höchsten Blüte steht. Vier britische Dreadnoughts sind in Clydebank gebaut worden, der Schlachtkreuzer „Inflexible“, der in der letzten Schlacht untergegangen ist, die „Australia“, die „Tiger“ und das Großlinienschiff „Barham“, eine der letzten Zugaben der Flotte. Die Hilfsmittel dieser Werft für den Bau und die Reparatur aller Klassen von Schiffen sind ungeheuer. Eine andere Schiffsbauwerft am Clyde ist die der Firma Beardmore in Dalmuir, Erbauerin von Kreuzern, Schlachtschiffen, Dreadnoughts, von Schiffsmaschinen, riesigen Schiffsgeschützen und Armierungsstücken aller Art. Aus ihrem Bauplatz gingen hervor die

„Conqueror“, „Benbow“. Die Fairfield Gesellschaft ist ein anderer Riesenbetrieb am Clyde, welchem die „Indomitable“, die „New Zealand“ und einer der letzten Überdreadnoughts entstammen. Damit ist die Liste noch keineswegs vollständig. Da ist auch noch die London und Glasgow Gesellschaft in Govan, und weiter noch die Firma Denny in Dumbarton, welche sich an Größe der Unternehmungen mit jeder anderen Werft messen darf.

Dann haben wir in Scotstown am Clyde die großartige neue Schiffswerft West Yarrow, die eine ungemein große Anzahl von Torpedobootzerstörern und anderen Schiffen von Stapel gelassen hat und jetzt eine Menge neuer mit außerordentlicher Schnelligkeit fertigstellte. Wir können Schiffe im Kampf verlieren, aber hier ist schon der Ersatz bereit. Dazu ist der Clyde nur einer der Schiffsbaubezirke. Am Tyne liegen Werften in einer Ausdehnung von 32 Kilometern; in Barrow befinden sich die ausgedehnten Werke von Vickers; andere Werften gibt es noch an verschiedenen Orten, gar nicht zu sprechen von den Staatswerften. Im Besitz dieser unerschöpflichen Hilfsmittel sind wir unbesiegbar, und sie geben unseren Verbündeten das Gefühl der Sicherheit.

III. EIN BESUCH BEI DER BRITISCHEN GROSSEN FLOTTE

Ich hatte das Glück, kurz vor der großen Seeschlacht in der Nordsee, der britischen Großen Flotte unter dem Befehl des Sir John Jellicoe einen Besuch abzustatten und an Bord mehrerer Schiffe zu steigen, die an der Schlacht teilgenommen haben, einschließlich der „Invincible“, die darin untergegangen ist. Ich besprach die damalige Lage mit dem Oberbefehlshaber und vielen anderen Offizieren, und jetzt werde ich einige meiner Eindrücke wiedergeben. Ich bin dazu um so eher imstande, weil ich das Jahr zuvor auch die deutsche Hochseeflotte besucht hatte und an Bord einiger Schlachtschiffe gewesen war, die ebenfalls in dieser Schlacht mitkämpften. Ich möchte gleich bemerken, dass die britischen Seeoffiziere niemals an der Leistungsfähigkeit der deutschen Flotte gezweifelt haben, noch an der Tapferkeit und Geschicklichkeit ihrer Offiziere. Aber das muss ich auch sagen, dass die britische Flotte das Muster gewesen ist, an dem sich die deutsche Flotte gebildet hat und dass die Kopie das Original niemals erreicht hat. Die deutsche Flottenführung zeigte großes Geschick, indem sie es ver-

stand, die Vorteile der Beleuchtung und der Witterung auszunützen, sich gegen einen Teil der britischen Flotte zu wenden und dann, als sie festgehalten und ernstlicher als erwartet, angegriffen wurde, im Nebel zu verschwinden, ehe die volle Wucht der Hauptmacht sie treffen konnte.

Der Ankerplatz, wo ich die Große Flotte besuchte, ist eine wundervolle Stelle, wo eine Flotte in voller Sicherheit vor Anker liegen kann, bereit, jeden Augenblick in voller Stärke herauszukommen, unabhängig von den Gezeiten und ungehindert von Schleusen und Untiefen, durch welche die Deutschen in Wilhelmshaven gehemmt sind. Der erste Eindruck, den man von der Flotte gewinnt, wenn man von See herkommt, ist ihre Größe. Es war unmöglich, sie auf einmal mit dem Auge zu umfassen. Eine Linie nach der andern von Schiffen und Fahrzeugen von jedem Typ dehnte sich aus, so weit das Auge reichte. Die Welt hat nie vorher so gewaltige Kriegsschiffe gesehen wie die, welche hier in diesen Reihen von Überdreadnoughts vor uns lagen, mit Geschützen von einer Tragweite und einer Durchschlagskraft, die vielleicht den Feind noch in Erstaunen setzen werden. Die Schlachtkreuzer sind Wunder der Schnelligkeit und Stärke. Gewaltige Flottillen von jeder Klasse von Schiffen waren bei der Flotte. Da gibt es Kohlen- und Petroleumschiffe, Wassertankschiffe, Reparaturschiffe, Hospitalschiffe, Minenleger und Minenfeger, Patrouillenboote, Seeflugzeuge, Transporte und allerhand Boote.

Was einem bei einer solchen Flotte auffällt, ist der wunderbare Organisations- und Kontrollapparat, den sie besitzt. Die Flotte konnte jeden Augenblick mit der Admiralität korrespondieren, sowie mit jedem Schiff oder Geschwader, das zu irgendeinem Zweck von ihr abgetrennt war. Jeder Admiral war auf jeden möglichen Notfall völlig vorbereitet; jeder Kapitän besaß das Vertrauen seines Admirals und war völlig Meister über sein Schiff. Ich habe die britischen Seeoffiziere auch zu Friedenszeiten gekannt, die liebenswürdigsten Menschen, die besten Wirte, die dienstfreudigsten und tüchtigsten Offiziere. An welchem Posten sie auch standen, jeder war in seiner Arbeit aufs höchste ausgebildet. Zur Kriegszeit fand ich den britischen Offizier als den selben wie im Frieden, nur mit dem Unterschied, den die Wirklichkeit der Dinge herbeiführt. Was vorher nur Übung war, ist jetzt Ernst. Es war ein Etwas an ihm, das trotz des munteren Wortes und

des Lächelns den ernsten Gedanken verriet. In der Hand der Männer, die man an Bord der Großen Flotte traf, lag jetzt die Verteidigung des Reiches und das Schicksal der Verbündeten. Jedes Auge leuchtete mutig, und Entschlossenheit lag auf jedem Gesicht.

Der Oberbefehlshaber sprach mit berechtigtem Stolz von seinen Offizieren und Mannschaften. Nie genoss ein Oberbefehlshaber seit Nelson so vollständig das Vertrauen seiner Untergebenen oder wurde so verehrt. Jeder weiß, dass, was getan werden muss, von Sir John Jellicoe getan werden wird. Die äußerste Sorgfalt wird auf die Gesundheit und die Bequemlichkeit der Mannschaft verwendet. Während des Winters führten dramatische Gesellschaften, die auf besonders eingerichteten Fahrzeugen von Schiff zu Schiff fuhren, Theaterstücke auf. Im Sommer treiben die Leute Sport an Bord oder am Land. Ihr Gesundheitszustand ist vortrefflich, und so ausgezeichnet ist das Ergänzungswesen, dass Leute, die von irgend etwas Ernsterem als kleinen Erkältungen etc. befallen werden, sofort in ein Hospitalschiff geschickt werden können und Ersatzmannschaften gleich ihren Platz einnehmen.

Es ist ein sehr günstiges Zeichen für den Charakter von Offizieren und Mannschaften der britischen Flotte, dass sie ihren Frauen und Kindern monatlich etwa 680,000 Pfund von ihren Gehältern und Löhnungen zuweisen lassen, nebst etwa 15,000 Pfund auf privatem Weg. Sie legen dazu noch monatlich 40,000 Pfund in die Marinesparkasse ein. Ihr Gesamtguthaben beträgt dort über eine Million Pfund statt nur 300,000, wie vor dem Krieg. Auch hat die Flotte große Summen Kriegsanleihe gezeichnet.

Die organisatorische Arbeit ist eine ungeheure gewesen, hauptsächlich infolge der Versammlung von Schiffen in einem bisher unbekannten Maßstabe und der Notwendigkeit, jedes Schiff jeden Augenblick schlagfertig zu halten. Die Ausbildung ist aber ununterbrochen vor sich gegangen.

Mit einem Wort, die Große Flotte, wie ich sie gesehen habe, war nicht nur an Zahl der Schiffe und Mannschaften gewaltig, sondern auch auf der höchsten Stufe der beruflichen Vollkommenheit. Sie hat der deutschen Flotte am 31. Mai 1916 schweren Schaden zugefügt, aber die letztere hat weise gehandelt, dass sie in der Dunkelheit verschwand und sich dem schwersten Schlag entzog.

LONDON JOHN LEYLAND

□□□