

Ketzereien über Seemacht

Autor(en): **Brunner, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Allgemeine schweizerische Militärzeitung = Journal militaire suisse = Gazzetta militare svizzera**

Band (Jahr): **54=74 (1908)**

Heft 39

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-98701>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hilfsmitteln sich als sehr schwierig gestalten würde.

Feldmarschalleutnant von Krobatin, der Obmann der Oberleitung, fand in seiner Kritik der Uebung, die er in den Räumen des kaiserlichen Automobilklubs vor den versammelten Teilnehmern abhielt, Gelegenheit, den Wert der Automobilkorps für den Ernstfall ins rechte Licht zu stellen, nachdem er während der dreitägigen Uebungsfahrt gründlich Gelegenheit gehabt hatte, die Leistungsfähigkeit der Korps in schwierigen Fällen zu studieren.

Dass die Uebung eine strapaziöse und schwere war, bewies schon die Anstrengung am Schlusse, denn mancher der Offiziere fand während der letzten 36 Stunden keine Gelegenheit, aus seiner Uniform herauszukommen, was bei der tropischen Hitze ins Gewicht fiel.

Die Berechnung der Bewertung der Leistungen erfolgte nach Punkten in zwei Klassen. Der Klasse A waren Motore von mindestens 18 PS. zugeteilt, die eine Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 30 km pro Stunde zu leisten hatten; der Klasse B waren Motore unter 18 PS. mit einer Leistung von mindestens 27 km zugewiesen. Die Stundendurchschnitte für die Nacht (von 10 Uhr abends bis 2 Uhr früh) waren um je 5 km. niedriger angesetzt. Nicht ausgeführte Aufträge wurden mit 50, mangelhaft ausgeführte mit 10 Strafpunkten bedacht.

Die Ausführung der Aufträge gestaltete sich um so schwieriger, als infolge der von beiden Generalstäben ausgegebenen Dispositionen, wie erwähnt, eine Menge Zwischenfälle supponiert waren, so dass die Hauptstrassen in den wenigsten Fällen zur Benutzung kommen konnten. Sie waren (in der Annahme) meist so durch Truppenmassen oder Fuhrkolonnen gesperrt, dass die vorgeschriebenen Etappen (am ersten Tage Olmütz, am zweiten Tage Liegnitz, am dritten Tage Berlin) nur auf ganz erheblichen Umwegen erreicht werden konnten. Besonders die Strassen des ersten Tages waren sehr schlecht, und es zeigte sich hier, dass die schwächeren, aber auch leichteren Wagen oft den stärkeren Gefährten überlegen sind. Am ersten Tage waren bis 11 Uhr nachts alle Wagen eingetroffen. Die Nacht verging ohne den erwarteten Alarm, für den man alle möglichen Vorbereitungen getroffen hatte; so waren in den Hôtels die Zimmer der Beteiligten mit der Aufschrift „Korpsübung“ versehen worden. Der zweite Tag brachte erheblich grössere Strecken, für viele Teilnehmer über 400 km. Die Pneumatikpannen nahmen zu, darunter auch beim Wagen der Oberleitung, der von Markgraf Alexander Pallavicini gesteuert wurde. Die Aussichten für die Nacht waren mit dem beschädigten Material und nach der

überaus anstrengenden Fahrt wenig gut. Kaum war man in Liegnitz spät eingetroffen, als nachts um 1 Uhr das Alarmsignal die erschöpften Fahrer zu neuer Tätigkeit aufrief. Ueber Guben ging es dann dem Richterzelt auf dem Tempelhofer Feld bei Berlin zu, das von 34 Wagen 30 erreichten. Zwei deutsche und zwei österreichische Herren-Fahrer hatten die Fahrt aufgeben müssen.

Bei der Ankunft in Berlin wurden die Wagen von Fachleuten auf ihre Kriegsbrauchbarkeit untersucht, wobei Belastungen bis zu 25 Punkten erfolgen konnten. Jede Fahrzeit von drei Minuten, in der der Konkurrent nicht persönlich steuerte und jede Minute unnötigen Aufenthaltes wurden mit einem weitem Strafpunkt geahndet. Für jede Minute verspäteter Fahrbereitschaft oder überschrittener Fahrzeit kamen sogar zwei Punkte in Anrechnung. An Automobilen starteten: zwei Benz, ein Argus, drei Adler, ein Deutz, ein Dixi, ein Dürkopp, neun Mercedes, ein Mixte-Mercedes, zwei Opel, ein Berliet, ein Bianchi, ein Bayard-Clement, ein englischer Daimler, zwei österreichische Daimler, ein Piepe, ein Puch, ein Metallurgique, ein R. A. F. Von den 17 Oesterreichern fuhren demnach nur fünf auf heimischen Fabrikaten.

Ketzereien über Seemacht.*)

Von Oberleutnant Otto Brunner.

(Schluss.)

Die vorliegenden Aeusserungen sind gewiss in mehrfacher Hinsicht hochbedeutungsvoll. Einmal beweisen sie, — wie übrigens eine ganze Anzahl anderer Dokumentierungen in Presse und Parlament und von stellenweise sehr ernst zu nehmenden leitenden politischen Persönlichkeiten,*) dass man in England schon jetzt genau fühlt, von welcher Seite seiner See- und Weltherrschaft die meiste Gefahr droht. Sie beweisen aber auch, dass man weit von Unterschätzung des Gegners entfernt, denselben vielmehr in seiner unverkennbaren Tüchtigkeit gebührend einschätzt. Man hört oft in der deutschen Presse, sogar in tonangebenden Zeitungsorganen die Meinung vertreten, die häufige Erörterung der Gefahr einer deutschen Invasion und der rapiden deutschen Flottenvermehrung in der englischen Presse, sei ein Zeichen der Furcht, Angst und Nervosität der englischen Nation. Diese Ansicht bedeutet gewiss eine arge Verkennung des britischen Nationalcharakters, dem vielleicht — ein Produkt der ganzen Volkserziehung — mehr als irgend einer andern Nation das Gefühl der Angst und Nervosität fremd ist. Der gleiche unzweifelhaft in einem Teil der deutschen Presse vor-

*) Vgl. die hochbedeutsame Rede, die kürzlich Lord Cromer im englischen Unterhause hielt.

handene Chauvinismus, der schon jetzt den Sieg der deutschen Flotte über die englische als etwas selbstverständliches betrachtet, übersieht, dass die erwähnten Erörterungen nur der Ausdruck des dem Briten eigentümlichen, feinen politischen Instinktes sind. In Deutschland mögen gewiss vorläufig noch kleine Kreise ernstlich daran denken, England seine Weltherrschaft streitig zu machen; das englische Volk aber hat schon längst erkannt, dass die deutsche Konkurrenz auf allen Gebieten des Handels und der Industrie dem englischen Handel, trotz seiner auch jetzt noch kräftig aufstrebenden Entwicklung der einst gefährlich werden und dass auf jeden Fall Deutschland in absehbarer Zeit mit oder gegen seinen Willen zum Zusammenstoss mit England getrieben werden muss.

„Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser!.. Wir Deutsche sind von Gott und der Vorsehung noch zu einer hohen Mission und grossen Taten ausersehen!“ Auf diesen Grundton sind und waren die meisten politischen Aeusserungen des Kaisers über die Zukunft Deutschlands gestimmt. Das offene Aussprechen und Hervorheben derselben mag politisch gewagt sein; materiell sind sie wohl ganz berechtigt und zeugen von männlicher Kraft und Energie. Vielleicht, dass der Kaiser dabei nicht notwendigerweise an kriegerische Taten denkt; dass aber die weitere Entwicklung Deutschlands nur unter gewaltigen Kämpfen vor sich gehen kann, ist tief im Gange der Weltgeschichte begründet. „Grosse Bäume, zu nah gepflanzt, drücken sich die Aeste“ — das Wort Goethes hat auch seine Berechtigung für das Völkerleben. Dabei darf auch nicht ausser Betracht gelassen werden, dass die germanische, wie die angelsächsische Rasse die beiden Rassen mit stärkster natürlicher Vermehrung, also stärkster Expansionskraft und intensivster Handelsbetätigung sind.

„Der durch den Umfang der damit verknüpften Handelsinteressen bedeutendste Krieg, sagt Jane an anderm Orte, war der englisch-holländische Konflikt von 1665 bis 1667. Beide Gegner hatten grosse kommerzielle Interessen; beide bezweckten die gegenseitige Vernichtung in einem Grade, wie es vorher und seither niemals zu sehen war. Möglicherweise kommt es eines Tages zwischen England und Deutschland zu einem noch grössern Bruch. Kaufmännische Nebenbuhlerschaft rief den Krieg hervor. In England sprach man diese Ursache offen aus mit den Worten Monk's: „Was verschlägt uns dieser oder jener Grund? Was wir brauchen ist mehr von dem Handel, den die Holländer jetzt haben!“

So denkt auch der Engländer von heute noch und die warnenden Hinweise der englischen Presse auf

das Anwachsen des deutschen Handels und die rapide Verstärkung der deutschen Flotte, sowie die so kontinuierlich und zähe verfolgte Politik der Ententen zeugt meines Erachtens viel weniger von Angst vor Deutschland, als von dem bereits zu fester Form gereiften Entschluss Englands, den deutschen Handel und die deutsche Seemacht zu vernichten, bevor sie seiner Weltherrschaft gefährlich werden können. Dies mag vom rein ethischen Standpunkt aus brutal erscheinen; auf jeden Fall ist es das einfache Gebot einer Rationalpolitik, und die Weltgeschichte beweist ja, dass es nur Rationalpolitik war, die gewisse Völker und Staaten zu ungeahnter Macht hat emporsteigen lassen. *) Wann der Zeitpunkt zum Handeln gekommen sein wird, welches die unmittelbare Ursache zum Krieg auch sei und ob noch andere Mächte in den Konflikt mit verwickelt sein werden, ist vorläufig völlig gleichgültig. Der Moment scheint aber in nicht mehr allzu grosser Ferne zu liegen, wenn wir das ganze System der Rückenversicherungen betrachten, das sich England für diesen Fall nun so ziemlich vollständig geschaffen hat.

In der ganzen Welt wird, wenigstens von den vielen Neidern der englischen Weltmacht über das perfide Albion geschrien und Deutschland als völlig unschuldiges Opfer britischer Brutalität hingestellt werden, so England sein Ziel erreichen sollte. Während doch vielmehr die Ursachen des Erfolges, abgesehen von der Ueberlegenheit der britischen Diplomatie, auch hier wieder in dem Mehr an nationaler männlicher Kraft und Energie und ihrer rücksichtslosen Einsetzung im richtigen Momente auf Seite des Siegers zu suchen sein werden. Und das ist eben die in nationaler, männlicher Kraft verkörperte „fitness to win“, Geeignetheit zum Siegen.

Mit dieser Erreichung des Zenithes würde abber zugleich, wie der Verfasser in geistvoller, zutreffender Weise ausführt, der gefährlichste Moment für Englands Flotte und Seeherrschaft eintreten. Denn „in der Vervollkommnung liegt

*) Es ist geradezu erstaunlich, mit welcher Naivität eine gewisse Presse — auch ein Teil der schweizerischen — ist davon nicht ausgenommen — die deutsche Politik als die einzig und allein selbstlose und ehrliche Welt-politik bezeichnet und alle andern Grossmächte die Rolle reissender Wölfe spielen lässt. Nein, Bismarcks Rationalpolitik hat Deutschland unter Strömen von Blut zu dem gemacht, was es heute ist, und wenn es gegenwärtig so „glänzend isoliert“ dasteht, so ist dies nicht eine Folge seiner politischen Selbstlosigkeit, sondern der Unbeständigkeit und Unsicherheit seiner Politik, die manchmal an das bekannte Verhalten einer Wetterfahne erinnert.

die Gefahr!“ Eine unvollkommene Marine hat immer noch eine mögliche Zukunft vor sich. Deshalb wird auch die russische Marine wahrscheinlich noch bestehen, wenn die britische und japanische Flotte längst in verhältnismässiges Nichtdasein versunken sind, denn die russische Marine ist noch ungemein weit von Reife entfernt. Diese Lehre vom Verfall durch Vollkommenheit ist sehr pessimistisch und vielleicht gefährlich.“ . . . „Die Rivalität anderer Mächte dagegen“, schreibt Jane, „ist der Lebensodem einer Flotte.“ „Nichts könnte z. B. besser für die britische Marine sein, als der ausgesprochene Ehrgeiz Deutschlands, die britische Seeherrschaft zu bekämpfen. Der Entschluss Deutschlands vom Jahre 1905, ungeheure Schlachtschiffe allerersten Ranges zu bauen, war für die britische Flotte ein besseres, die Spannkraft erhöhendes Mittel als alle seit 5 oder 6 Jahren von England selbst eingeführten Umgestaltungen und Verbesserungen. Dies ist so wahr, dass der schlimmste Schlag, den Deutschland der britischen Marine versetzen könnte, der wäre, dass es Krieg erklärte und seine Flotte leicht und vollständig vernichten liesse.“

Wie zutreffend diese Untersuchungen in ihren Schlussfolgerungen sind, zeigt uns eine Uebersetzung auf die Geschichte und Entwicklung der Heere. Wir sehen die Gefahren der Vervollkommnung bis zu einem gewissen Grade verwickelt im Untergange der friderizianischen Armee bei Jena. Sicherlich war die Gefahr des Verfalls durch Vervollkommnung ebenso gross für die siegreiche deutsche Armee nach ihren Siegen von 1864, 1866 und 1870/71. Sie wurde davon vielleicht nur durch das Vorhandensein eines nach Revanche dürstenden Gegners gerettet. Gewiss wird auch für die Zukunft für die deutsche Armee die einzige Rettung vor dem natürlichen Verfall durch Vervollkommnung in dem Vorhandensein rivalisierender Nachbararmeen bestehen, gewiss wäre auch für sie der furchtbarste Schlag ein leichter Sieg über Frankreich!

„Fitness to win“, Geeignetheit zum Siegen!“ Das Studium des hochinteressanten Buches, vollgründlicher völkerpsychologischer Untersuchungen und Betrachtungen ist mit seinen überaus klaren, folgerichtigen Schlüssen, zu denen es an Hand zahlloser Beispiele der gesamten Seekriegsgeschichte kommt, doppelt anregend in einer Zeit, die wieder mehr als je durch sich überstürzende grosse technische Erfindungen Gefahr läuft, die Materie, d. h. das unwesentliche über das wesentliche und ent-

scheidende, den Geist, zu stellen und dem Wahne Vorschub leistet, kriegerischer Erfolg könnte je durch höchste Vervollkommnung der technischen Hilfsmittelsicher gestellt werden, ohne vielmehr diese rein mechanischen Mittel sieghaftem, männlichem Geist unterzuordnen.

Seinem Zwecke mit solchen heute vielfach als „Ketzereien“ verschrieenen wohlgedachten und jederzeit beweisbaren Argumentierungen diesem Wahne zu steuern, wird das Buch in ganz hervorragendem Masse gerecht. Es scheint nicht übertrieben, dasselbe als ein epochemachendes Werk zu bezeichnen.

Zum Manöverbericht.

Im Bericht der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitung über die Manöver des 3. Armeekorps vom 9. September steht folgender Satz:

„Trotzdem Rot über eine Kavalleriedivision verfügte und obwohl die roten Vorposten kaum einen Kilometer von den blauen entfernt standen, vollzog sich der Abzug der blauen Division vollkommen unbemerkt.“

Dem gegenüber stelle ich fest, dass am 9. September kurz nach fünf Uhr früh der per Automobil hergefahrene Stabschef der 7. Division mit dem Kommandanten der Kavalleriedivision in der Karthause Ittingen eine Besprechung hatte, in welcher die von der Kavalleriedivision zu unternehmende Aktion besprochen wurde, auf Grund der Tatsache, dass die ganze sechste Division vor der Front der siebenten seit 2.³⁰ früh im Abzug begriffen sei. Bald nachher wurde auch der Kavalleriedivision der Marsch der Kolonne der sechsten Division von Hagenbuch über Bertschikon auf Wiesenlangen gemeldet. Oberst Wildbolz.

Ausland.

Italien. Neuorientierung der italienischen Flottenpolitik. Der Stabschef der italienischen Marine, Admiral Bettolo, hat auf Grund seiner unlängst unternommenen Inspektionsreise an der Ostküste Italiens einen neuen Plan für die Flottenpolitik Italiens aufgestellt, der in der Schaffung einer grossen Flotte, um der österreichischen Flotte die Spitze zu bieten, und in der Verwerfung neuer Flottenstützpunkte gipfelt. Er bedingt somit eine vollständige Neuorientierung der italienischen Flottenpolitik. Venedig, dessen Befestigung auch zu Lande geplant ist, soll, Bettolo zufolge, nicht imstande sein, sich selbst zu schützen, da die österreichischen Schiffe die Stadt bombardieren, und vermöge deren wenigen und schmalen Hafenausgängen jedes Geschwader in ihrem Hafen blockieren könnten. Eine angemessene, zwar recht kostspielige Verstärkung der Befestigungen Venedigs würde jedoch ein wirksames Bombardement der Stadt — man erinnere sich Port Arthurs — zu verhindern, mindestens sehr zu erschweren imstande sein. Ferner wird