

4590.



Kolonie und Flotte

Im Auftrage
des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees
verfaßt von

Schlieper

Kontreadmiral z. D.



Berlin 1918

Kolonial-Wirtschaftliches Komitee

Wirtschaftlicher Ausschuß der Deutschen Kolonialgesellschaft
Pariser Platz 7

Für den Buchhandel zu beziehen durch: E. S. Mittler & Sohn
Königliche Hofbuchhandlung in Berlin

453

S 17/925

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.



48/570x1

Stadt- u. Univ.-Bibl.
Frankfurt/Main

Inhalt.

	Seite
I. Einleitende Betrachtungen	5
II. Rückblicke	7
Ostafrika	7
Kamerun	10
Togogebiet	11
Südwestafrika	12
Südsee	13
Samoa	13
Pachtgebiet Kiautschou	17
III. Vor dem Weltkriege	19
IV. Der Weltkrieg. Kampf in den Kolonien	21
Kiautschou	21
„Königsberg“	23
V. Ausblick	26
VI. Flottenstützpunkte	28
Im allgemeinen	28
Im besonderen	30

I. Einleitende Betrachtungen.

Wenn der Staatssekretär des Reichs-Kolonialamtes u. a. gelegentlich eines Missionsabends zu Beginn des Jahres 1917 den Ausspruch tat: „Wir haben unsere Kolonien nicht verloren“ und dann später diese Zuversicht mit dem Satz: „Wir werden unsere Kolonien wiedererhalten“ weiter bekräftigte, so dürften diese Worte sicherlich wohlthuend eines jeden deutschen Mannes Herz berührt haben. Alle diejenigen aber, denen es vergönnt gewesen ist, Land und Leute unserer Kolonien einst mit eigenen Augen zu sehen, das Schaffen und Wirken dort in den deutschen Gebieten in Übersee zu beobachten, — ja, diese Männer haben die Stellen aus tief mitfühlendem Herzen wohl mehrere Male überflogen. Denn jene sind in den zurückliegenden schweren Tagen all den Stätten im Geiste nahe gewesen, wo eine tapfere deutsche Schar gegen eine Riesenübermacht bis zum letzten Blutstropfen verteidigt hat, was einst unter der schwarz-weiß-roten Flagge mühsam errungen und dann im Schweiß des Angesichts gehegt und gepflegt wurde. Ganz im Bilde sind sie gewesen beim Lesen der Berichte über die Kämpfe dort draußen. Sie sahen sie näher kommen, die feindliche Schar, und sie wollten ihren Augen nicht trauen, als sie von so viel Roheit und Gemeinheit lasen, die unsere Feinde, Arm in Arm mit heidnischen Negeren, gegen unsere Landsleute dort verübten, Kultur und Fortschritt hohnsprechend. Doch still davon. Jetzt soll nur davon die Rede sein, wie wir uns die Verwirklichung des eingangs erwähnten zuversichtlichen Gedankens der Wiedergewinnung unserer Kolonien und der Besitzhaltung auszudenken haben. Wir sahen sie stürzen — wie können wir sie zukünftig besser schützen?

Von berufener Feder werden manche Wege gezeigt und vorgeschlagen; mir ist der Wunsch nahegelegt, den innigen Zusammenhang von Flotte und Kolonie zu beleuchten und vor Augen zu führen, wie durch Unterstützung durch die schwimmende Wehrmacht die Kolonien erworben wurden, und wie sie durch Mitwirkung der Flotte bei ihrem Schutz künftig besser gesichert werden können.

Auch der Seeoffizier gehört zu denen, welche die Kriegsvorgänge in Afrika mit dem Herzen miterleben, da er doch auf seinen Auslandsreisen von Bord des Schiffes Zeuge der Entwicklung unserer kolonialen Gebiete gewesen ist, nein, nicht allein Zeuge, oft genug Mithelfer, Mitkämpfer für die schöne und große Sache.

An dieser Stelle darf wohl kurz ein historischer Rückblick auf die Vorgänge in den fernen Kolonialgebieten geworfen werden, um den

innigen Zusammenhang zwischen Kolonie und Marine zu beleuchten. Von jeher bestand er, — er lag nur zu sehr im Wesen der Dinge, in den Erfordernissen des Wirkens draußen. Trafen sich doch Seemann und Übersee-Deutscher in gemeinsamer Liebe zum Vaterlande in allen Erdteilen auch unter fremder Flagge; im jungen deutschen Kolonialbesitz reichten sie sich die Hand zu gemeinsamer Arbeit auf deutschem Boden in Übersee, zum Wohle des deutschen Vaterlandes — „so genannten Vaterlandes“ meinte gelegentlich ein sehr links stehender Volksvertreter und dachte sich nichts Böses bei dieser Ausdrucksweise.

Zunächst einige allgemeine Bemerkungen. Es kann nicht überall eine scharfe Linie gezogen werden, wo der Kolonist begonnen und die Marine geholfen hat, oder wo zuerst das Kriegsschiff eingelaufen ist, die Flagge geheißt wurde und dann der deutsche Pionier seine Tätigkeit begann. Denn es wurde nicht nach einem von vornherein festgesetzten Programm verfahren, sondern eher war Programmlosigkeit die Regel. Aber wie eine rote Schnur zieht sich durch die deutsche Kolonialgeschichte die Stärkung des kolonialen Gedankens durch die bewaffnete schwimmende Macht. Was hat den Briten — mit Recht — in Übersee so stolz gemacht? Es war das Bewußtsein: geschieht mir hier heute ein Unrecht, gleich kommt morgen ein Schiff mit vielen Kanonen, dem Union-Jack unter dem Flaggenknopf und steht mir bei. Dabei läßt sich schon gut kolonisieren!

Dem deutschen Pionier ging es nicht so gut; aber doch konnte er sich im Laufe der Jahre immer mehr auf die deutsche Wehrmacht zur See stützen. Es war ungefähr ein Verhältnis wie zwischen Handelschiffahrt und Kriegsschiff, wenn auch dieser Vergleich nicht ganz stimmt. Aber es hat auch durchaus nicht immer erst das Kriegsschiff vorgearbeitet, worauf dann das Handelsschiff hingefegelt ist; doch auch hier sehen wir im Laufe der Jahre, wie die Handelsmarine sich immer kräftiger und unbesorgter entwickeln konnte, weil eben die deutsche Kriegsflagge immer häufiger auf dem Plane erschien. Wie Kriegsmacht und starke Reichsgewalt die Entwicklung beeinflussen, zeigt z. B. auch die Schaffung der großen Dampferlinien. Wenn sie auch Subventionen als Entgelt für gewisse Leistungen im Postdienst erhielten, haben sich doch die großen Linien aus eigener Kraft Bahn gebrochen; aber das konnten sie doch nur, weil ein starkes Reich im Hintergrunde stand. Dieselbe Wechselwirkung zeigt sich auch bei der kolonialen Entwicklung. Und mögen (wir sind alle nur Menschen) hier und da bei der Durchführung von Unternehmungen mal die Gemüter aufeinandergeplakt, Meinungsverschiedenheiten eingetreten und Streitigkeiten vorgekommen sein, so galt doch alles nur der Förderung der deutschen kolonialen Sache. Nie ist der Faden gerissen.

II. Rückblende.

Bevor die Zukunftspläne erörtert werden sollen, darf ein Blick auf das Gewesene geworfen werden. Fangen wir mit der im Brennpunkte des Interesses stehenden Kolonie an:

Ostafrika.

Dort entwickelt sich Mitte der achtziger Jahre zum ersten Male eine lebhaftere Kolonialtätigkeit, bei der die Marine bedeutend mitwirkte. Dr. Peters hatte mit großzügigem Blick und nie versagender Zähigkeit im Hinterlande mit einer großen Zahl von Häuptlingen Verträge abgeschlossen. Um auch bei dem damaligen Sultan von Zanzibar, dem energischen Said Bargasch, Gegenliebe für die deutschen Kolonialbestrebungen zu erwecken, erschien im Jahre 1885 Admiral Knorr mit seinem Kreuzergeschwader vor Zanzibar und ging vor dem Sultanspalast zu Anker. Das hatte zusehends gute Wirkung, und daher wurde auch im nächsten Jahre, als Said Bargasch nach der Melodie „Aus den Augen, aus dem Sinn“ hinsichtlich seiner Versprechungen etwas vergeblich wurde, der Besuch wiederholt. Admiral Knorr war nicht der Mann, der auf halbem Wege stehen blieb. Er griff durch, und Bargaschs Gedächtnis verstärkte sich zusehends. Zugleich galt der Besuch des deutschen Geschwaders in Ostafrika der Ahndung der Ermordung Dr. Jülkes, des treuen Waffengefährten Dr. Peters'. Wir sehen also auch hier, wie die Marine die koloniale Tätigkeit unterstützte. Wir sehen ferner, wie die „Gneisenau“ das Wituland unter deutsche Schutzherrschaft stellte. Es leuchtete damals wohl schon ein, daß deutsche Kriegsschiffe der „Deutschostafrikanischen Gesellschaft“ (D. O. A. G.) bei der Durchführung ihrer übernommenen gewaltigen Aufgabe dauernd zur Seite stehen mußten. Der Küstenstreifen gegenüber der Insel Zanzibar wurde an die D. O. A. G. auf 50 Jahre verpachtet, und da sollte gerade das Feld liegen, wo die blauen Jungen der kolonialen Sache nützen konnten. Nun hatte das Hinterland durch das Pachtgebiet Verbindung mit dem Weltmeere, was ja immer das Bestreben bei allen Gebietserwerbungen gewesen ist. Die roten Sultanszeichen wehten nunmehr neben der Usagara-Flagge. Aber das gefiel den Herren Arabern nicht. Sie fühlten sich eingeengt und machten sowohl gegen die Autorität des Sultans wie gegen die D. O. A. G. Front. Das Flaggenhissen an der Küste machte große Schwierigkeiten; es garte

überall. Die langen Araberflinten gingen los, und die Deutschen an Land waren nirgends sicher. Selbst der dicke Kapitän Mathews in Pangani, der Sultansgeneral, konnte gerade nur die Beamten schützen. Erst durch die Mitwirkung deutscher Kriegsschiffe wurde Ruhe geschaffen, zuerst in Pangani, dem Hauptkrawallnest, dann in Tanga, wo sich dasselbe Spiel wie in Pangani wiederholte: Ausschiffung der Landungsmannschaften, Besetzung des Ortes, doch Entweichen der Haupträdelsführer.

Zum Glück hatten wir damals als Kreuzergeschwaderchef einen Mann im dortigen Gewässer, der, wie man wohl zu sagen pflegt, sich nicht „die Butter vom Brote“ nehmen ließ. Admiral Deinhard ging rücksichtslos auf sein Ziel los und — erreichte es. Gewiß hat mancher (nicht nur der Marinemann) seine scharfe Hand zu spüren gehabt; aber Deinhard wußte, was er wollte, und er war kein Freund der halben Mittel.

Nun ging's in Bagamoyo los, und zwar tüchtig. Dort war der „Räuberhauptmann“ Buschiri die Seele des Widerstandes und Aufruhrs, der in stets wiederkehrenden Angriffen die Beamten der D. D. A. G. und die ausgeschifften Mannschaften der Kriegsschiffe in Atem hielt. Aber der Ort wurde von uns behauptet. Zugleich ging der Tanz in Kilwa los, wo zwei Beamte der Gesellschaft der wütenden Horde zum Opfer fielen. Die auf der Reede liegende „Möwe“ hätte auch bei Ausschiffung ihres nur kleinen Landungskorps das tragische Schicksal der beiden Deutschen nicht abwenden können. So stand die ganze Küste in Aufruhr. An verschiedensten Orten, wie Saadani, Windi usw. sehen wir die Rauchsäulen über den Häusern aufsteigen, immer wieder schlagen sich die blauen Jungen mit den Aufständischen herum, treiben sie zurück, aber es war auch wieder klar, daß die Macht des rebellischen Arabertums durch das Geschützfeuer und die Landungsattacken unserer Marine allein nicht gebrochen werden konnte. Das sollte nun, im Verein mit England, Italien und Portugal, durch eine Küstenblockade bewirkt werden. Der Sklavenhandel, die Waffen- und sonstige Zufuhr sollte unterbunden und damit dem Arabertum der tödliche Schlag versetzt werden.

Nun kam ein mühsamer Dienst für unsere an der Küste verteilten Boote, ein Stück Robinsonleben, sehr anstrengend und entbehrungsreich; aber die Blockade war wirksam. Besonders war ihr durchschlagender Erfolg dem Admiral Deinhard zu danken. Er kannte nur ein „Durch“, konnte keine Rücksicht, und das imponierte den Engländern nicht schlecht, wie immer, wenn man eben die Ellenbogen gebraucht und nicht ängstlich fragt: Sie gestatten doch?

Jeden Augenblick wurden Sklavendhaus abgefaßt, und wurde die

„Menschenware“ befreit. Das Mittel zog, aber um ganze Arbeit zu machen, mußte eine farbige Landtruppe für das Innere geschaffen werden. So kam (1889) Wissmann mit seinen Sudanesen. Mit ihm und den Landungskorps der „Leipzig“, „Carola“ und „Schwalbe“ unter Führung des tapferen Korvettenkapitäns Hirschberg („Schwalbe“-Kommandanten) wurde im Mai 1889 das bei Bagamoyo befestigte Lager Buschiris erstürmt. Ein siegreicher Tag, Hand in Hand mit der Kolonialtruppe war der Erfolg errungen. Als Erster sprang der junge „Schwalbe“-Leutnant Schelle ins Lager und — fiel. Der Feind hatte 80 Tote. Buschiri entwichte, erst später wurde er gefangen und endete am Galgen in Pangani. — Nun wird weiter in Gemeinschaft mit der Wissmann-Truppe vorgegangen, Pangani, das störrische, am 8. Juli 1889 genommen — nach einer schwierigen Landung. Dann wieder dampfen „Schwalbe“ und „Möwe“ nach Tanga, stellen ein Ultimatum, die anderen Schiffe folgen, und da der Feind sich nicht unterwerfen will, wird (diesmal ohne die Wissmann-Truppe) gelandet und mit Feuer und Schwert der Ort endgültig genommen. — Es würde ermüden und zu weit führen, wollte ich die weiteren Ereignisse eingehender berühren. Nur im Fluge soll es geschehen. So kam nochmals Saadani an die Reihe. Dort war der Rebell Bana Heri der Matador. Er entwichte meistens, aber unterwarf sich schließlich.

Wenn Wissmann mit seinen Sudanesen weiter ins Innere zog, wohin die Schiffsgeschütze nicht mehr hinlangten, dann wurden die Küstenstationen von der Marine besetzt, die Kolonialtruppe konnte also auf diese Weise entlastet werden. Der Norden Deutsch-Ostafrikas war nun unterworfen. Daresalam war schon anfangs des Jahres von der „Möwe“ und „Sophie“ hauptsächlich, im Verein mit dem tatkräftigen Chef Leue (D. D. A. G.), bezwungen worden.

Nun kam im Mai 1890 der Süden (Kilwa, Lindi, Mikindani) an die Reihe. Unter Zuhilfenahme von weiteren, aus der Heimat herangeholten Dampfern ging es bei stürmischem Wetter dem Mafiakanal zu. „Carola“ und „Schwalbe“ waren die beiden mitwirkenden Kriegsschiffe. Die Wissmann-Truppe war auf „Schwalbe“ und den herangezogenen Dampfern untergebracht. Seekranke Sudanesen sah man dem Meergott den üblichen Tribut zollen. Aber dann Landung in dem geschützten Kilwa Kisiwani. Ziel war Einnahme von Kilwa Kwindje.

Zunächst erfolgte Beschießung durch die „Carola“, dann wurde der Ort in Gemeinschaft mit der von Süden heranmarschierenden Wissmann-Truppe nach weiterer Beschießung durch die beiden Kriegsschiffe gestürmt. Der Tod der D. D. A. G.-Beamten Krieger und Hesse

war gerächt. Auch die originellen Araberkanonen konnten mit ihrem gut gemeinten, gegen die „Carola“ und „Schwalbe“ gerichteten Feuer an der Einnahme Kilwas nichts ändern. Nach Erstürmung von Kilwa Kiwindje ging es wieder auf die Schiffe und unter Führung des „Carola“-Kommandanten (Korv. Kapt. V a l e t t e) weiter nach V i n d i. „Carola“ bleibt draußen, säubert den Strand mit ihren Granaten, und dann landete der „Schwalbe“-Kommandant (Hirschberg) zusammen mit der Wiffmann-Truppe, um Vindi nach schwachem Widerstande zu nehmen.

Mikindani war der Schluß. Weiße Flaggen, überall aufgesteckt, zeigen der „Schwalbe“ beim Einlaufen, daß der Feind sich ergeben will. Und somit war der Süden bezwungen.

Aufstand 1905/06.

Nach einer ungefähr 16jährigen allgemeinen Ruhepause flammte 1905/06 wieder eine aufrührerische Bewegung in Ostafrika auf. Der kleine Kreuzer „Buffard“ (Kommandant Korv. Kapt. B a c k) hatte da 1905 als einziges Kriegsschiff an der Küste ein gut Stück Arbeit zu verrichten, mal hier — mal dort, mal in Vindi, mal in Daressalam, Saadani oder Kilwa. Bemerkenswert war der Umstand, daß diesmal unter Leutnant zur See P a a s c h e die blauen Jungen im Verein mit den Askaris sogar weit ins Innere (Muanja, Kilossa, Mwindji) vorstoßen mußten, um Ruhe zu stiften, ja einmal hatte Paasche sogar 1000 Rebellen vor sich.

Marineinfanterie wurde aus der Heimat, die Kreuzer „Thetis“ (Korv. Kapt. G l a z e l) und „Seeadler“ (Korv. Kapt. P u t t f a r d e n) wurden aus fernen Zonen herbeigerufen. Mit ihrer Hilfe konnte man allmählich die Bewegung meistern. Aber es ging nicht ohne Blutvergießen und Verluste durch tödliche Krankheit auch auf unserer Seite ab. Erst im März 1906 war wieder Ruhe, die bis zum Ausbruch des großen Weltkrieges nicht gestört wurde.

Gerade Ostafrika bietet mit den geschilderten Ereignissen ein schönes Beispiel für erfolgreiches Zusammengehen von „Kolonie und Flotte“.

Spricht man von jener Zeit, so denkt man an Namen wie Wiffmann, Gravenreuth, denkt an Deinhardts hohe Gestalt, an Hirschberg, Schelle und so viele mehr.

Kamerun.

Werfen wir nun den Blick auf Westafrika. Schon mit den ersten Flaggenhissungen und der Besitzergreifung der Küste war die Marine verbunden. Das kleine Kriegsschiff „Möwe“ brachte 1884 die Spezial-

kommission unter Dr. Nachtigal nach den westafrikanischen Gebieten, und dieses Schiff war es, welches bei dieser Gelegenheit auch im Kamerundistrikt (Belltown, Aquatown, Deidotown, Bimbia, Batanga, Kribi) die deutsche Flagge heißte. Es fehlte auch damals nicht an der Gegenarbeit Englands, das eifrigst bemüht war, die Eingeborenen gegen die Deutschen aufzuheizen. Aber da kam Admiral K n o r r im Dezember desselben Jahres mit seinem aus den Korvetten „Bismarck“, „Olga“, „Gneisenau“ und „Ariadne“ bestehenden Geschwader und ließ in den unruhigen Gebieten landen.

Dem Führer, Kapitän z. S. K a r c h e r, wurde befohlen, Josttown und Hickorytown zu nehmen und der Hauptrebellenfürher habhaft zu werden. Mit bekannter deutscher Gründlichkeit wurde der Kriegszug durchgeführt, eine Proklamation erlassen, die unter Androhung der Ausweisung weitere Ruhestörung, auch Waffen- und Munitionshandel verbot. Ein Vorstoß der „Olga“ bis nach Hickory und Kingbelltown, verbunden mit einem Bombardement, sorgte für den üblichen Nachdruck. Das half und brachte die Aufrührer zur Besinnung, die auch anhielt, als der englische Konsul auf dem Kanonenboot „Watchful“ erschien und allerhand Proteste erhob. Sie nützten nichts; denn Admiral Knorr war nicht der Mann, dem man etwas vormachen konnte. Am 1. April 1885 konnte er mit seinem Geschwader befriedigt weiterziehen, während unsere braven Stationschiffe „Habicht“ und „Möwe“ an der westafrikanischen Küste blieben und für völlige Beruhigung sorgten. Damit war aber die Mitwirkung der Marine in Kamerun nicht zu Ende. Im Jahre 1891 wurde ein Kriegszug gegen die aufständischen A b o l e u t e erforderlich. Unter Leitung des Kapitänleutnants M o r i z K r a u s e führten die Landungsabteilungen des „Habicht“ und der „Hyäne“ ihn in Gemeinschaft mit der Schutztruppe durch. Die letztere stand unter dem Kommando des bekannten früheren Ostafrikakämpfers G r a v e n r e u t h, der leider Ende 1891 bei der Bestrafung der Bakwiri am Kamerungebirge den Heldentod erlitt. Gegen zehnfache Übermacht erzwang die kleine Marineabteilung die Besitzergreifung des Hauptortes der Aboleute, M i a n g.

Nochmals mußte die Marine eingreifen, als im Jahre 1894 unter der Polizeitruppe an der Kameruner Küste ein ernstlicher Aufruhr ausbrach. Aber promptes deutsches Granatfeuer der Kriegsschiffe und die Entsendung einer Kompagnie Marineinfanterie brachte die Meuterer zur Besinnung.

Wir wenden uns nun zum Togogebiet, dem zu Beginn des Krieges so schnell verlorenen und dann viel und schmerzlich genannten wegen der in Dahomey gegen die Togo-Deutschen verübten schamlosen Schweißlichkeiten.

An der Küste von Loko wirkte Anfang 1884 S. M. S. „Sophie“ (Korv. Kapit. Stubenrauch) im kolonialtätigen Sinne. Der Bitte deutscher Kaufleute nach Schutz ihrer Interessen Folge gebend, schloß Kapitän Stubenrauch mit verschiedenen Häuptlingen Verträge ab. Nur ein „schwarzes Schaf“ namens Lawson kratzte fortgesetzt dagegen, bis er dingfest gemacht wurde. Auch sonst noch hat der genannte Kommandant in jener Zeit verschiedentlich vorbereitend gewirkt, bis am 5. Juli 1884 von Dr. Nachtigal, der mit „Möwe“ eingetroffen war, in Bagida, Lome und Loko-Stadt endgültig die deutsche Flagge geheißt werden konnte. In Porto Seguro geschah dies im September 1884 durch S. M. S. „Leipzig“. Hiergegen protestierten die Franzosen heftig; sie verlangten Klein-Popo und Porto Seguro; aber Admiral Knorr schritt auch dort mit Erfolg ein.

Auch S. M. S. „Olga“ (Kapitän Bendemann) hat sich seinerzeit um die Ruhe im Logogebiete viel Verdienste erworben, nicht zum mindesten im Vorgehen gegen ein sauberes englisches Brüderpaar Williams, das nicht aufhören wollte, gegen das deutsche Unternehmen Wühlarbeit zu verrichten. Das ist schon immer vornehme Britenart gewesen — man hat's nur nicht immer gemerkt.

Südwestafrika.

Auch in Südwestafrika war die Marine lebhaft im kolonialen Interesse tätig. Am 7. August 1884 wird nach dem Eintreffen der Korvetten „Elisabeth“ und „Leipzig“ in Angra-Pequena (Lüderitzland) die deutsche Flagge geheißt und kurz darauf seitens des Kanonenbootes „Wolf“ die ganze Küste bis Kap Frio annektiert. Bald darauf traf die „Möwe“ an der südwestafrikanischen Küste ein und setzte in Kap Troß die Spezialkommission unter Dr. Nachtigal an Land. Mitglied dieser gelandeten Gesellschaft war auch der spätere Sieger von Coronel, Graf Spee.

20 Jahre später, als der Hereroaufstand losbrach, mußte unser „Habicht“, der in Kapstadt im Dock lag, schleunigst die Reparaturarbeiten unterbrechen und nach Swakopmund eilen. Da Gouverneur Leutwein nach dem Süden aufgebrochen und so schnell nicht zu erreichen war, übernahm der „Habicht“-Kommandant, Korvettenkapitän Gudewill, einstweilen den Oberbefehl im Aufstandsgebiet. Er ließ das Landungskorps unter dem Ersten Offizier, Kapitänleutnant Gygass, ausschiffen und die Eisenbahn besetzen. Unter großen Schwierigkeiten drang Gygass bis Karibib vor, und er hat dann später in der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes nach Swakopmund mit Recht die Hauptaufgabe des nur kleinen Landungskorps erblickt. Konnte es naturgemäß auch keine ausgedehnten Züge ins Innere machen, so hatte der

tapfere und umsichtige Führer, Kapitänleutnant Gygass, doch im Laufe der Zeit verschiedentliche Kämpfe mit den Hereros zu bestehen, so z. B. am Liewenberge und bei Groß-Barmen. Inzwischen war Marineinfanterie aus der Heimat eingetroffen, zuerst der übliche Ablösungstransport, dann aber am 9. Februar Major v. Glasenapp mit einem Bataillon, einer Maschinengewehrabteilung, einer Eisenbahnabteilung und Ersatz für die „Habicht“-Leute.

Damit war die selbständige Tätigkeit der Marine beendet; aber Kapitän Gudewills Umsicht hat gerade zu Anfang des Aufstandes viel zu seiner späteren siegreichen Beendigung beigetragen. Schwer leidend, brach er dann zusammen und starb leider viel zu früh.

Südsee.

Erst Anfang der siebziger Jahre, nach Wiederaufrichtung unseres jetzt wieder von scheelsüchtigen, neidischen Feinden umtosten Deutschen Reiches, finden wir Kriegsschiffe unter der schwarz-weiß-roten Flagge in der inselreichen Südsee in kolonialer Tätigkeit wirkend. So z. B. die „Nymph“ (v. Blanc) 1872 im Fidji-Archipel, ein Jahr darauf die „Arkona“. Dann lesen wir von Besuchen der „Hertha“ (Knorr) und „Gazelle“ (Frh. v. Schleinitz) auf den Tonga-Inseln, die aber später englisch wurden. Unsere Schiffe fanden überall deutschen Handel im Gange und nach den großen deutschen Siegen auch bei den wildesten Häuptlingen die Kenntnis von der erfolgten Neugründung eines mächtigen deutschen Reiches und von dem Namen eines Bismarck. Das hat das Entstehen so manches Freundschaftsvertrages gefördert.

Samoa.

Eine Inselgruppe hat in den folgenden Jahrzehnten aber ganz besonders die Hilfe der Marine in Anspruch genommen und auch manches Seemannsblut gefordert: die Samoa-Inseln. Die Kolonialgeschichte Samoas ist ein Blatt eifrigster Pionierarbeit. Da leuchten die Namen Godeffroy, des tapferen Konsuls Weller, Direktor Godeffroys; aber wir finden nicht minder wohlbekannte Marinenamen: Knorr („Hertha“ und später Kreuzergeschwader), Deinhard („Bismarck“), v. Werner („Ariadne“) — alle der ersten Zeit angehörend.

Es war auf Samoa ein dauerndes Zerren um die Vorherrschaft, und diese ewigen internationalen Reibungen standen in innigem Zusammenhang mit den einheimischen Kämpfen der verschiedenen Häuptlingsparteien.

Den Leser will ich mit Schilderung der Einzelheiten nicht ermüden, die auch nicht hierher gehören. Aber dies ist aus der Geschichte der

Samoakämpfe zu entnehmen, daß im Einklange mit der deutschen Politik es stets das Bestreben unserer Kriegsschiffskommandanten gewesen ist, gegen das Mißtrauen der Engländer und Amerikaner die Gleichberechtigung des deutschen Handels und deutschen Unternehmungsgeistes sicherzustellen. Gerade die Amerikaner haben durch fragwürdige Persönlichkeiten (z. B. Klein — 1888) ein gut Teil Wühlarbeit gegen uns geleistet.

Unsere politische Arbeit auf Samoa begann Mitte der siebziger Jahre mit Verhandlungen mit den sich blutig befehdenden Parteien, die von dem deutschen Kommandanten und Konsul Weller geführt wurden. Sie schlossen Verträge mit den Parteien ab, die sich im allgemeinen auch bewährten, während von den anglo-amerikanischen Freundschaftspakten einer immer fauler als der andere war. Es war eine sehr ungemütliche Situation. Ihr machten 1878 Kapitän zur See v. Werner („Ariadne“) und Konsul Weller dadurch ein Ende, daß sie die beiden Häfen Saluafata und Falealili besetzen ließen. Das wirkte und führte zu einem internationalen Vertrage, wonach keine fremde Macht ohne weiteres Hand auf die vielbegehrte Inselgruppe legen durfte. Die deutsche Marine aber errichtete in Saluafata eine Kohlenstation.

Bemerkenswert ist später während Deinhard's Aufenthalt die Ausrufung des älteren Malietoa zum Könige, nachdem er verschiedene Verträge unterzeichnet hatte. Vorher schlichtete Deinhard Streitigkeiten und bewirkte die Räumung von Befestigungen der Tapuapartei auf dem neutralen Gebiet.

Im Juli 1887, als Admiral Knorr mit dem Kreuzergeschwader in den samoanischen Gewässern weilte, gab's eine regelrechte Kriegserklärung mit dem Schlußbilde: Landung — Absetzung Malietoa's — Mataafa als König. Er war ein Günstling der Amerikaner und trat gegen die deutschfreundliche Partei unter Tamasese feindlich auf. Dieser wurde zweimal geschlagen, und Mataafa zog als Sieger in Apia ein, wo sich seine Krieger sehr feindselig gegen die Deutschen benahmen. Konsul Knappe rief schließlich die Hilfe des deutschen Geschwaderchefs, Korvettenkapitäns Friße, an; vor den gelandeten deutschen Mannschaften zog sich Mataafa in ein Bergfort östlich von Apia zurück. Dort sollte er mit seinen Landsleuten von den deutschen Landungstruppen eingeschlossen werden; Engländer und Amerikaner hatten dem zugestimmt; aber ein amerikanischer Agitator, Namens Klein, war von dem strategischen Vorhaben unterrichtet worden, und er warnte Mataafa rechtzeitig. Als in der Nacht vom 17./18. Dezember 1888 zwei Boote und ein Brahm mit 4 Offizieren und 140 Mann Apia verließen mit dem Bestimmungsort Bailele, wo gelandet werden sollte, verständigte ein in Apia abgegebenes Signal die Mataafa-Leute. Sie sammelten

sich unter Kleins Führung am Strande, beschossen die deutschen Boote und erzwangen die Landung der Leute im Brahm bei Fangalii, während die Boote nach dem drei Kilometer entfernten Bailele weitergefahren waren. Die beiden getrennten Abteilungen wurden jede heftig angegriffen und gerieten in schwere Bedrängnis; erst nach hartem Kampfe gelang die Vereinigung in Bailelestation. Dort wurde zwei Stunden verzweifelt gefochten, und schon drohte der Heldenschar die Munition auszugehen, als endlich die Kriegsschiffe „Eber“ und „Adler“ erschienen und durch Granaten die Samoaner verjagten. Unsere Verluste waren schwer. Leutnant zur See Sieger und 14 Mann waren gefallen, Leutnant zur See Spengler erlag später seinen schweren Wunden. Weiter waren 30 Mann schwer verwundet, darunter Leutnant zur See Burckhardt, 9 Mann leicht verwundet. Aus der geplanten Entwaffnung Mataafa's war nichts geworden; aber seine Verluste waren schwer, und der Mut der Deutschen hatte ihm mächtig imponiert. Das Häuptlingsdorf Matafapatele wurde eingeäschert.

Nun kam ein anderer Feind, jener schwere Samoa Sturm, der vom 15. bis 17. März 1889 über unsere und die anderen Kriegsschiffe im Apiahafen hinwegbrauste und gewaltige Opfer an Schiffsmaterial und Menschenleben forderte. Auch sie mußten im Interesse der Kolonialtätigkeit geleistet werden. „Eber“ zerstückelte, „Adler“ wurde auf ein Korallenriff geworfen und blieb dort als vollständiges Wrack liegen. Vom „Eber“ wurden nur ein Offizier und einige Mann gerettet; vom „Adler“ ertranken 20. Auch sie sind alle „gefallen“, wie es der oberste Kriegsherr besonders betonte.

Später finden wir „Buffard“ und „Falke“ auf der Samoagruppe tätig. Diesmal heißt der Rebell Tamasese der Jüngere. Sein Gegner ist der wieder in Gnaden aufgenommene Malietoa. Im Verein mit dem englischen Kreuzer „Curaçao“ wird die Macht Tamasese's d. J. gebrochen.

Das Jahr 1899 war insofern bemerkenswert, als damals durch das „Ansihalten“ des Kommandanten unseres Kleinen Kreuzers „Falke“ (Korvettenkapitän Victor Schönfelder) ein großer Konflikt mit den Engländern und Amerikanern vermieden wurde. Diese griffen nämlich, entgegen den Vereinbarungen der Mächte und trotz Protestes des deutschen Generalkonsuls, den wiedereingesetzten Mataafa an.

Unser Kommandant hatte die Nerven, das kleinere Übel zu wählen, die Ruhe zu bewahren, was ihm von seinem Obersten Kriegsherrn hoch angerechnet wurde. Der Tag selbst aber, der 15. März 1899, eine Probe der englisch-amerikanischen Rücksichtslosigkeit, blieb für das Deutschtum ein schmerzlicher.

Endlich konnte am 1. März 1900, während das vom „Cormoran“

(Kommandant Korvettenkapitän Emsmann) gestellte Landungskorps unter die Gewehre trat, auf U p o l u seitens des deutschen Gouverneurs, Dr. Solf, die deutsche Flagge geheißt werden.

Nicht allein in Samoa, sondern auch an vielen anderen Stellen der Südsee halfen deutsche Kriegsschiffe im engen Zusammengehen mit den deutschen Kolonialpionieren an der Förderung der kolonialen Sache. Mitte der achtziger Jahre besuchten „Elisabeth“, „Hnäne“ und „Marie“ den Bismarck-Archipel und heißen in Matupi und Mioko die deutsche Flagge; darauf erfolgte durch sie Flaggenhissung auch in Neuguinea (Friedrich-Wilhelm- und Finsch-Hafen). Besonders war auch „Albatros“ in jener Gegend tätig, und oft mußte er seine blauen Jungen in den Busch schicken zu heißem Gefecht. Dann werden die Marshall-Inseln einverleibt, und die Ankunft eines deutschen Geschwaders unter Kommodore Paschen macht gleichsam das Ausrufungszeichen zum Schluß: Deutsch!

Die Insel Yap (Karolinen) sah schon im Jahre 1885 das Heißen der deutschen Flagge durch die „Altis“-Besatzung (Kapitänleutnant Hofmeier); doch mußte nach dem bekannten Schiedspruch des Papstes der Schritt rückgängig gemacht und Spanien das Vorrecht eingeräumt werden. Erst später wurden die Karolinen deutsch.

Nicht alle Unternehmungen können hier genannt werden, nur sei bemerkt, daß 1883 auch auf den Hermit-Inseln Vergehen der Eingeborenen gegen deutsche Pflanzler seitens der Kriegsschiffe „Carola“ (Kapitän Karcher) und „Hnäne“ (Geiseler) geahndet wurden.

Als größere Aktion stellte sich das Vorgehen zur Niederkämpfung des Aufstandes auf Bonape (Ostkarolinen) dar, wo Ende 1910 der deutsche Bezirksamtman B ö d e r, zwei Europäer und fünf Eingeborene waren ermordet worden. Beteiligt waren an den Kämpfen die aus fernsten Punkten der Welt herbeigerufenen Kreuzer „Emden“ (Kapitän Bollerthun), „Nürnberg“ (Kapitän Karl Taegert), „Cormoran“ (Kapitän Siemens) und Vermessungsschiff „Planet“ (Kapitän Habenicht). Wegen des Fehlens von Kabeln und drahtlosen Stationen kamen die befohlenen Kreuzer erst nach und nach heran und konnte erst verhältnismäßig spät gegen den auf der Insel Dschokadsch verchanzten Feind vorgegangen werden. „Cormoran“ war zuerst zur Stelle; sein Kommandant entschied sich für das Abwarten der übrigen Schiffe. Erst nach ihrem Eintreffen begann der Kampf gegen die Rebellen. Sie saßen in Bergen und Felsenklüften, wo ihnen sehr schlecht beizukommen war, und es war sicherlich für unsere blauen Jungen etwas ungewöhnlich, als „Alpenjäger“ aufzutreten. Aber sie schafften es

unter Führung eines Freiherrn v. Spiegel, der als U-Bootkommandant jetzt von seinen Kriegsfahrten so spannend zu erzählen weiß.

Den Heldentod erlitten auf deutscher Seite Leutnant zur See Erhardt, Obermatrose Kneidel und Obersignalgast Günther. Die Verwundungen waren zahlreich. Die Anstrengungen für unsere Leute waren groß; aber das Ziel wurde erreicht: der Rebellenführer Somatau stellte sich am 14. Februar 1911, und am 22. Februar konnte der Aufstand als erloschen betrachtet werden. Diese Ereignisse hatten gezeigt, daß Missetaten gegen unsere deutschen Brüder auch in den entlegensten Gebieten nicht ungesühnt blieben. Der deutsche Kreuzer fand auch dorthin seinen Weg und seine Matrosen schlugen sich in den Bergen ebenso brav wie sie an Bord auf ihrem platten Deck die Schiffsgeschütze zu bedienen verstehen.

Pachtgebiet Kiautschou.

Ohne Blutvergießen erwarben wir es am 15. November 1897; deutsches Herzblut um Kiautschou sollte erst fließen, als der Japaner den Weltkrieg benutzte, uns das Pachtgebiet zu entreißen.

Die Inbesitznahme erfolgte als Vergeltung für die Ermordung zweier deutschen Missionare 1897 durch Mannschaften der Schiffe „Kaiser“, „Prinzess Wilhelm“ und „Cormoran“ unter Befehl des damaligen Chefs des Kreuzergeschwaders, Konteradmiral v. Dieckmann. Der chinesische Befehlshaber an Land, ein General, wurde vollständig überrascht. Die Besatzung war geboten zur Wahrung unserer deutschen Interessen. Zur Stärkung unseres Ansehens wurden später unter Führung des Prinzen Heinrich weitere Schiffe („Deutschland“, „Kaiserin Augusta“ und „Gefion“) nach Kiautschou entsandt. Erster Gouverneur des Pachtgebietes wurde Kapitän zur See Truppel; er erhielt später noch ein zweites Mal diese Stellung. Ein besonders tatkräftiger Gouverneur war auch Kapitän zur See Jäschke. Bei Ausbruch des Weltkrieges hatte Kapitän zur See Meyer-Waldeck diese Stellung inne. Die bewaffnete Macht in Kiautschou bestand in letzter Zeit aus Matrosenartillerie, Marineinfanterie, Marinefeldartillerie. Dem Gouverneur unterstand ferner das für einen solchen Stützpunkt erforderliche Beamtenkorps. Man darf, zumal als Augenzeuge, ruhig behaupten: es war eine helle Freude zu sehen, wie alle Bevölkerungsteile in dieser Kolonie mit Verständnis und Einnütigkeit arbeiteten, und wie sie der Welt ein leuchtendes Beispiel von der Kolonisationsbefähigung der Deutschen gaben. Dort in Tsingtau war die Marine das vorherrschende Element, wie auch das Pachtgebiet der Marineverwaltung (Reichs-Marine-Amt) unterstand. Der Seeoffizier hat dort aber so

manche Beobachtungen und Kenntnisse praktisch verwertet, die er fraglos bei seiner Tätigkeit in anderen deutschen Kolonien, im Zusammenleben und im Gedankenaustausch mit dortigen Kulturpionieren, gesammelt hatte. Das Pachtgebiet Kiautschou hatte als Kolonie einen anderen Charakter denn unsere Tropengebiete, namentlich in Afrika; aber es war zweifellos ein wertvolles Stück unseres Überseebesitzes. Und dort konnte die Marine zeigen, daß sie auch zu verwalten verstand, während es in den anderen Kolonien mehr ihre Aufgabe war, als Machtfaktor zum Schutze einzuspringen. Doch schließlich mußte die Marine zur Verteidigung des angegriffenen Tjingtau eintreten, und dabei hat sie ihre Pflicht bis zum Äußersten erfüllt.

III. Vor dem Weltkriege.

Der obige Rückblick auf die Ereignisse in den verschiedenen Kolonialgebieten dürfte gezeigt haben, wie durch ein erfreuliches Zusammengehen von Marine und Landtruppen das Ziel der Besetzung und Sicherung der Kolonien erreicht wurde. Oft genug war das nur unter Einsatz schwerer Opfer möglich; aber nicht umsonst war das Blut der deutschen blauen Jungen und der Kolonialtruppen geflossen: die Schutzgebiete wurden deutsch und blieben deutsch; friedliche Koloniarbeit konnte ihren Anfang nehmen oder wieder fortgesetzt werden.

In den Küstengebieten half die Marine die Erfolge gewinnen und sichern, wenschon in Ansehung der nicht bedeutenden Mittel oft genug mit Schwierigkeit. Die eigentliche Kolonialtruppe beherrschte das Innere. Immer wieder konnte, allgemein gesprochen, die Wahrnehmung gemacht werden, daß das Zeigen der deutschen Flagge, das Erscheinen unserer Kriegsschiffe an der Küste auf die Eingeborenen großen Eindruck machte, und — als Kuriosum sei es erwähnt — hatten die Schiffe recht viele und dicke Schornsteine, dann war gleich leichteres Arbeiten mit den schwarzen Krausköpfen festzustellen. Ein so großes Schiff machte Aufsehen und verfehlte seine Wirkung nicht. Ganz besonders war dies der Fall, wenn gar ein Geschwader von mehreren, bisher nicht gesehenen großen Schiffen einlief, denn der dauernde Anblick der Stationschiffe „Möwe“, „Schwalbe“ oder „Wolf“ setzte auch in den Augen des Eingeborenen ihre Furchtbarkeit etwas herab, und es war gut, wenn gelegentlich andere und stärkere Schiffe gezeigt wurden.

Wer den Dingen in Übersee und der Marinezentralbehörde näher gestanden hat, weiß zur Genüge, daß es oft viel Kopfzerbrechen gekostet hat, den Wünschen unserer Kolonien nach Entsendung von Seestreitkräften gerecht zu werden. Da sollte umgehend ein Schiff nach Apia kommen, weil dieser oder jener Häuptling wieder bodenlos frech geworden war; aber noch dringender, so wurde wohl gleichzeitig behauptet, sei seine Anwesenheit in den Gewässern der Karolinen. Unbedingt erforderlich indes, so hieß es zur selben Zeit, war das Zeigen der deutschen Flagge in Südwest, und Kamerun wollte durchaus ein Schiff haben, weil sich schon so lange kein größeres Kriegsschiff gezeigt hätte. Da war oft schlecht Rat zu schaffen, und man wollte es doch so gern. Da haben denn häufig genug die Auslandskreuzer mehr leisten

müssen, als vielleicht bekannt geworden ist. Aber das anscheinend Unmögliche wurde geleistet, und Hand in Hand mit unseren Landsleuten haben die Schiffe immer wieder der deutschen Flagge Respekt verschafft.

Es ist bekannt, wie seit Berufung des Großadmirals v. Tirpitz zum Leiter des Reichs-Marine-Amtes der Ausbau unserer Flotte mit Weitblick und Großzügigkeit in die Hand genommen wurde. Natürlich kam die Heimatsflotte zuerst; die heimische Küste, vor der ein Seegegner schon am Tage nach der Kriegserklärung erscheinen konnte, bedurfte in erster Linie eines kräftigen Bollwerkes. Trotzdem hat der Flottenorganisator die Stärkung der Auslandsstreitkräfte nie außer acht gelassen. Es war aber doch an maßgebender Stelle erkannt worden, daß unsere Kolonien in noch ausgiebigerem Maße des Schutzes durch die schwimmende Macht bedurften. Man war ernstlich auf dem Wege, dem Gedanken näherzutreten — da aber brach der Weltkrieg aus.

Wie fand nun der Weltkrieg die Kolonien hinsichtlich der Verteilung der Seestreitkräfte? Das Kreuzergeschwader, bestehend aus „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Nürnberg“ und „Leipzig“, war, von China kommend, auf der Reise nach der Südsee; in den Kiautschou-Gewässern befanden sich „Emden“ und mehrere Kanonenboote. In Singapur lag kurz vor Ausbruch des Krieges das Kanonenboot „Geier“, dem es später geglückt ist, über die Palau- und Marshall-Inseln schließlich nach Honolulu zu gelangen. Im Nordatlantik waren die beiden kleinen Kreuzer „Karlsruhe“ und „Dresden“ stationiert, an der ostafrikanischen Küste der kleine Kreuzer „Königsberg“, das war an Kriegsschiffen alles, nicht viel, um einen wirksamen Schutz unserer Kolonien ausüben zu können.

In friedlichen Weltläufen, auch selbst während eines Krieges Deutschlands gegen Rußland und Frankreich hätten diese bescheidenen schwimmenden Streitkräfte im Verein mit den Kampfmitteln der Kolonien genügt, die Schutzgebiete und Siedlungspunkte gegen französische Angriffe und etwaige Aufstände der Eingeborenen zu behaupten. Aber gegen eine „Welt von Feinden“, das haben sich selbst die Aufsteller der Armierungs- und Verteidigungspläne Tsingtaus gesagt, waren diese Abwehrmittel nicht ausreichend. Konnte nicht einmal Tsingtau in diesem lodernden Weltbrande der schwimmenden Macht Rückhalt gewähren, um wieviel weniger waren die sogenannten Küstenbefestigungen Ostafrikas, die ich seinerzeit noch entstehen sah, dazu imstande. Das waren keine „Stützpunkte“ für unsere Kriegsschiffe. Gegen Angriffe der Eingeborenen genügten sie wohl; das war alles.

IV. Der Weltkrieg. Kampf in den Kolonien.

Als es zur Gewißheit wurde, daß unsere Feinde den Feuerbrand auch in die Kolonien schleudern würden, da sahen sich die draußen befindlichen Kriegsschiffe einer Riesenaufgabe gegenüber. Die Überzahl der feindlichen Kräfte war schließlich zu groß, als daß auf Erfolg gerechnet werden konnte. Trotzdem war sich jeder Kommandant dessen bewußt, daß er alles zu versuchen hatte, der kolonialen Sache zu nützen und dem Feinde Abbruch zu tun. Danach ist getreu verfahren worden; nirgends draußen in den Tropen ist die deutsche Flagge in Unehren gesunken. Vorgeheißt bis zum Flaggenknopf, hat sie immer bis zum völligen Ende geweht.

Kiautschou.

„Einstehe für Pflichterfüllung bis zum Äußersten“, drahtete der Gouverneur von Kiautschou bei Ausbruch des Krieges mit Japan an den Obersten Kriegsherrn. Diesem Gelöbniß getreu wurde dort mit allen Mitteln bis zum bitteren Ende gekämpft. In Tsingtau lag die Verteidigung lediglich in den Händen der Marine, von der dies Gebiet auch verwaltet wurde. An Schiffsmaterial standen nur die Kanonenboote „Cormoran“, „Iltis“, „Jaguar“, „Luchs“, „Tiger“ und einige Torpedoboote zur Verfügung, denen sich das gerade dort anwesende österreichisch-ungarische Kriegsschiff „Kaiserin Elisabeth“ in treuer Waffenbrüderschaft anschloß.

Auch dort ein Hand-in-Hand-Gehen von schwimmender Macht und Landtruppe, der kolonialen Macht, die in Tsingtau durch unsere wackeren Matrosenartilleristen, Seesoldaten, Marinefeldartilleristen und sonstige Waffen, die zur Behauptung eines solchen befestigten Ortes nötig sind, dargestellt wurde. Aber — was ist da viel zu erklären — gegen „ganz Japan“ und die in Ostasien befindlichen britischen Kriegsschiffe, gar nicht zu reden von den sonstigen eigens nach jenem Kriegsschauplatz entsandten indischen oder anderen Streitkräften, gegen einen derartigen Anprall konnten, wie früher schon ausgeführt wurde, die Befestigungen dieses Gebietes auf die Dauer nicht gehalten werden. Unsere Machtmittel würden hingereicht haben, Aufstände im Pachtgebiet niederzuschlagen, vielleicht auch einem einzelnen Seegegner das Gegenwicht zu halten, — nie aber einer solchen Hochflut von Angreifern. Ein kriegsstarke deutsches Regiment gegen dreißigtausend Feinde, das ging nicht.

Es war zu bewundern, wie eine Schar von nur 1000 Mann das Borgelände gegen die von der Landseite angreifenden Japaner so lange halten konnte, bis nach Abschneiden der Wasserleitung, am 28. September, diese Verteidiger nach dem Innern der Festung zurückgezogen werden mußten. Nun folgte die schwere Beschießung Tsingtau durch die feindliche japanische Flotte, der sich der englische „Triumph“ angeschlossen hatte. Der Feind hielt sich in so weiter Entfernung, daß er gegen die Schußwirkung unserer 28-cm-Haubitzen und der 24- und 21-cm-Kanonen gesichert war; unerreichbar für unsere Verteidigung überschüttete er Tsingtau mit 30,5-cm-Granaten. Ein Höllengeheul ergoß sich über den schwerbedrängten Platz, dessen Verteidiger aber durch die anfeuernden Kaiserworte immer wieder ermutigt wurden: „Mit mir blickt das gesamte deutsche Volk voll Stolz auf die Helden von Tsingtau, die getreu den Worten ihres Gouverneurs ihre Pflicht erfüllen. Seien Sie alle Meines Dankes sich bewußt!“

Wie schon kurz erwähnt, beteiligten sich verschiedene unserer Kanonenboote an der Hafenverteidigung, wurden schließlich aber, nachdem man ihre Geschütze an Land geschafft hatte, versenkt. Dieses tragische Ende wurde dem einst im fernen Osten so ruhmvollst gefeierten „Itis“. Er teilte dies Geschick mit „Cormoran“, „Luchs“ und „Jaguar“, während der österreichisch-ungarische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth“ nach dem Verfeuern der letzten Munition gesprengt wurde. Es kam der 7. November 1914 heran. Tsingtau fiel. Gott sei's geklagt. Denn damit ging ein echt deutsches Kulturwerk zugrunde, das der Welt gezeigt hatte, wie der Deutsche zu kolonisieren versteht. Hab's selber damals mit eigenen Augen beobachtet, mit welcher Begeisterung die ersten Bausteine zusammengetragen wurden. Sicherlich ein weher Gedanke, daß nun der Japaner einheimst, was der fleißige Deutsche, der nimmermüde, einst gesäet hat. Was Menschen möglich machen konnten, das hat Gouverneur Meyer-Waldeß mit seiner tapferen Schar sicherlich vollbracht; aber Kiautschou hätte doch noch in ausgedehnterem Maße als Festung ausgebaut sein müssen, um sich gegen eine zehnfache Übermacht halten zu können.

So wie die Verhältnisse lagen, hätte auch unser aus nur zwei nicht sehr starken Panzerkreuzern und zwei leichten Kreuzern bestehendes Kreuzergeschwader das Schicksal Kiautschous nicht abwenden können. Daher war seine Heimfahrt um Südamerika beschlossen worden, auf welcher ihm bekanntlich das glorreiche *Coronel* — freilich auch das bittere aber dennoch ruhmvolle *Falkland* beschieden sein sollten.

Doch wie anders würde sich wohl die Heimfahrt gestaltet haben, hätten dem Geschwader vollwertige Stützpunkte zum Anlaufen zur Verfügung gestanden, und hätte der Geschwaderchef nicht durch die Ver-

hältnisse gebotene Rücksicht auf die Troßschiffe nehmen müssen. Mit ihnen als Last und ohne einen sicheren Hafen zur Kohlenübernahme, Verpflegungsergänzung, mußte sich Graf Spee durch den Stillen Ozean schleppen. Um so mehr muß man seine erfolgreiche Reise bis zum letzten Kampfe mit der englischen Übermacht bewundern.

„Königsberg.“

Wir werfen nun den Blick wieder auf Ostafrika. Dort „schlügte“ also nur der kleine Kreuzer „Königsberg“, ein Schiff von 3400 Tonnen Displacement, mit zehn 10,5-cm-S. K. und kleineren Maschinenwaffen armiert, außerdem Torpedoausrüstung, die Küste. Kommandant war Fregattenkapitän Looff. Dieses Schiff führte nach Ausbruch der Feindseligkeiten zunächst im Golf von Aden den Kreuzerkrieg und ging dann später, den Handel der Engländer an der britisch-ostafrikanischen Küste schädigend, in die Zanzibar-Gewässer. Von Kapstadt nämlich kam der Feind, die britischen Kreuzer „Pegasus“ und „Albatros“. „Pegasus“ tat sich dadurch hervor, daß er die offene Stadt Bagamoyo mit 30 Granaten bewarf und andauernd die Häfen Tanga und Daresalam belästigte. Aber in der Frühe des 19. September ereilte den Kreuzer sein Schicksal. Von der „Königsberg“, die in den ostafrikanischen Gewässern den Engländern unvermutet eingetroffen war, wurde das Schiff auf der Reede von Zanzibar überrascht und durch ein wohlgezieltes Feuer aus 6000 Meter Entfernung in den Grund geschossen. Damit hatte „Königsberg“ der Kolonie Ostafrika einen wesentlichen Dienst geleistet, hatte sie von einem Quälgeist befreit. Natürlich folgte seitens des Briten der Gegenzug. Mit einem mächtigen Linienschiff („Goliath“), zwei 5500-Tonnen-Kreuzern („Challenger“ und „Weymouth“), dazu einem Troß von Spezialschiffen, rückte er an, diese das „Rule Britannia“ so wenig achtende „Königsberg“ zu fangen. Das deutsche Schiff dachte aber an den Spruch von den Nürnbergern und ging nicht in der Engländer Reize. Erst Ende Oktober wurde die „Königsberg“ in der Rufidji-Mündung entdeckt und von starken Gegnern bedroht. Der einzige Ausweg war, den Fluß aufwärts zu dampfen. Entschlossen nahm Kapitän Looff die Barre und brachte das Schiff weiter stromauf in Sicherheit, wohin der Begner mit seinen tiefer gehenden Schiffen nicht folgen konnte. Es wurde aber ein englischer Kohlendampfer in der Mündung versenkt, um den deutschen Kreuzer festzuhalten. Und nun begann der heldenhafte Verteidigungskampf unserer „Königsberg“ im Kitunja-Mündungsarm, wo noch nie ein solch großes Schiff zu Anker gegangen war. Wenn man bedenkt, daß es den Engländern erst nach vier größeren Angriffen mit immer wachsender Schiffszahl gelang, die

„Königsberg“ zu bezwingen, so muß man die übermenschliche Ausdauer unserer Helden bewundern. Nach einem erfolglosen Fliiegerangriff versuchte Anfang Dezember 1914 der englische Kreuzer „Fox“ mit dem Hilfskreuzer „Kinfauns Castle“ und den armierten Dampfern „Duplex“ und „Adjutant“ (dieser war ein Küstendampfer der D. O. L., der bei einem Versuch, die Blockade zu durchbrechen, aufgebracht worden war) einen Angriff. Vergebens. Ende Januar und Anfang Februar 1915 wurden die Angriffe mit denselben Mißerfolgen wiederholt. „Adjutant“ geriet infolge des Feuers aus einer Landstellung auf Grund und wurde von den Deutschen genommen. Seine Kanonen und Munition waren eine willkommene Beute. So also konnte man unserer tapferen „Königsberg“ nicht beikommen. Es folgte ein halbes Jahr Pause. Dann sollte ein Vizeadmiral es machen, der zunächst auf der Insel Mafia eine Basis schuf und dann erst, im Juli 1915, gegen die kleine, zähe „Königsberg“ mit folgender Macht vorging. (Man höre und staune:)

Panzerkreuzer „Cumberland“ (9950 Tonnen),

Kreuzer „Weymouth“ (5500 Tonnen),

= „Pyramus“,

= „Asträa“,

= „Hyazinth“,

drei armierte Walfischfänger,

vier armierte Schleppdampfer,

drei Hilfskreuzer, darunter „Kinfauns Castle“,

der bewaffnete Dampfer „Duplex“,

Monitoren „Severn“, „Mersey“,

Wasserflugzeuge.

Zusammen: ungefähr 70 englische Geschütze gegen zehn deutsche, ungefähr 3000 Engländer gegen 332 Mann an Bord des deutschen Kreuzers.

Nachdem man sich eingehend auf das indirekte Schießen unter Zuhilfenahme der Fliiegerbeobachtungen eingeübt hatte, ging am 6. Juli die große Expedition vor sich. Die beiden Wasserflugzeuge eröffneten den Reigen, die beiden Monitoren, die Kreuzer „Weymouth“ und „Pyramus“ und kleinen Schiffe folgten. Die Monitoren „Mersey“ und „Severn“ liefen in die Flußmündung ein und nahmen das Feuergefecht mit „Königsberg“ auf, unterstützt von den vor der Mündung liegenden Kreuzern; aber das schlecht geleitete Feuer der Engländer konnte dem deutschen Schiffe nichts anhaben. Nach mehrstündigem Feuergefecht zog sich der Feind zurück.

Am 11. Juli wurde der Hauptangriff unternommen. Gegen Mittag liefen die Kreuzer „Weymouth“, „Pyramus“, „Asträa“ und die

beiden flachgehenden Monitoren in die Rifunja-Mündung ein, und die Monitoren näherten sich der „Königsberg“ bis auf 4000 Meter. Das im Ufergrün versteckte Schiff war aber immer noch schwer zu erkennen. Die Engländer konnten es nicht treffen; desto sicherer aber schoß die „Königsberg“-Artillerie. Der Monitor „Mersey“ erhielt sehr bald zwei Treffer, die ihn für einige Zeit manövrierunfähig machten. Dann durchschlugen mehrere deutsche Granaten das Oberdeck des Monitors „Severn“, dessen Lage kritisch wurde. Sehr bald aber änderte sich das Bild. Der Panzerkreuzer „Cumberland“ (9950 Tonnen groß, mit vierzehn 15-cm-Geschützen armiert) legte sich dicht vor die Mündung des Rifunja-Armes, und von ihm stiegen zwei Fliieger hoch. Sie hatten bald die Lage der „Königsberg“ festgestellt, und von 12 Uhr 30 nachmittags ab überschüttete der Feind den Kreuzer mit einem Hagel von Geschossen, die besonders im Vorschiff große Verheerungen anrichteten, wo Geschütze und Mannschaften außer Gefecht gesetzt wurden. Zweimal wurde der tapfere Kommandant schwer verwundet. Dann folgten Explosionen, das Feuer wütete überall. Aber immer noch feuerte das schwer bedrängte Schiff, holte zu guter Letzt noch einen der Fliieger herunter, aber dann ging es nicht mehr. Um 1/2 2 Uhr gab der zum zweiten Male verwundete Kommandant Befehl, das Schiff zu opfern. Die Sprengung erfolgte nachmittags 2 Uhr durch Entzündung eines Torpedokopfes. Das Schiff legte sich mit wehender Flagge und Wimpel auf die Seite und versank alsbald bis zum Oberdeck. Mit dreimaligem Hurra wurden gegen Sonnenuntergang Flagge und Wimpel niedergeholt. Der Kampf war beendet. „Königsberg“ hatte aufgehört zu sein. Aber damit hatten die Leistungen des Schiffes und seiner Besatzung nicht ihr Ende erreicht. Mit dem geretteten Artilleriematerial der „Königsberg“ stellten sich die Überlebenden dem Gouverneur zur Verfügung, und an den nun folgenden ruhmvollen Landkämpfen gegen eine erdrückende Übermacht nahmen die „Königsberg“-Leute hervorragenden Anteil bis auf den heutigen Tag.

Die „Königsberg“ hat es verdient, in dieser Schrift eingehender behandelt zu werden, ist sie doch, wenn wir von Kiautschou absehen, das auch eigentlich nicht den Charakter einer Kolonie hatte, das einzige Kriegsschiff gewesen, welches in engstem Zusammenhange mit einer unserer Kolonien gekämpft hat. Und wie gekämpft! Gegen zehnfache Übermacht, wie der gehegte Keiler gegen die Meute. Wer die Örtlichkeit des Kampfes aus eigener Erfahrung kennt, ist mit Begeisterung den Kampfeschilderungen gefolgt, und wehmütiges Bedenken steht trauernd bei dem Brack im Hauptarm des Rufidji.

V. Ausblick.

Bufunftspläne zu machen, wird häufig müßig sein; aber nicht immer sind sie unnötig. Zuweilen sind sie gewissermaßen notwendig, wenn es nämlich gilt, sich klar zu machen, auf welcher Grundlage man beim Eintritt wichtiger Wendungen vorzugehen, welche Forderungen man zu erheben hat. Natürlich kann man unmöglich von vornherein sich alle Einzelheiten vor Augen halten; aber in großen Zügen zukünftiges planmäßiges Handeln festzulegen, ist doch immer von Vorteil.

„Wir wollen unsere Kolonien wieder haben“ — dieser Satz birgt auch schon die Forderung nach einem noch innigeren Zusammengehen von „Flotte und Kolonien“ als in der Vergangenheit in sich. Und dabei sollte von vornherein auf ein „Anpassen“ in dem Sinne Bedacht genommen werden, daß Schutz- und Trugmittel des einen Teiles diejenigen des anderen ergänzen oder ihnen in ihrer Wirkung entgegenkommen müßten. Mit einem Augenblickserfolg, so schön und hehr er auch sein mag, mit einer ruhmvollen Episode, so unvergeßlich sie bleiben soll, damit allein würde dem *fortdauernden* Schutze einer Kolonie nicht gedient sein. Ein noch so draufgängerischer, vor keinem Hindernis zurückschreckender Kreuzer (wer dachte da nicht unwillkürlich an eine „Emden“ oder „Königsberg“) schwebt schließlich doch in der Luft, wenn ihm nicht an der Küste, die er mit zu beschützen hat, Gelegenheit gegeben werden kann, vor feindlichen Granaten gesichert seine Kohlen- und Munitionsvorräte wie die sonstigen zu seinem und seiner Mannschaft Dasein nötigen Mittel aufzufüllen. Kann das nur an einem Plage fern der zu schützenden Küste geschehen, so muß die Kolonie eine Zeitlang auf die Mitwirkung des Kreuzers verzichten und er gerät selber in Gefahr, von überlegenen feindlichen Streitkräften abgeschnitten zu werden. Also ist, wie oben schon gesagt, es nötig, daß die Schutz- und Trugmittel von Kolonie und Schiff einander ergänzen, daß dem Schiff Ausrüstungs- und Ergänzungsmöglichkeit an der Küste der zu schützenden Kolonie gegeben sind. Über diese Punkte soll weiter unten noch besonders gesprochen werden.

„Kolonie und Flotte“ — wir können uns vorstellen, daß nach den Lehren dieses Krieges die Notwendigkeit von Kolonialbesitz und der Aufrechterhaltung seiner Lebensfähigkeit erkannt wird, und daß damit erhöhter Schutz verlangt wird. Daß dieser Schutz durch eine größere

Zahl von Auslandkreuzern auf den Stationen, unter denen die gepanzerten nicht zu spärlich vertreten sein dürfen, bewirkt werden könnte, kann man sich denken. Hierbei soll der hohe Wert von sogenannten „fliegenden Geschwadern“ nicht verkannt werden. Ich verweise dazu auf das Kapitel der „Rückblicke“, wo durch Beispiele aus der Kolonialgeschichte bewiesen wird, wie wichtig solches Erscheinen mehrerer Schiffe ist. Wenn ein Knorr, ein Deinhard mit einem ganzen Geschwader einliefen, dann wickelten sich die Geschäfte sofort glatter ab. Bewiß kann solch ein Verband immer nur an einem Punkte drücken. Doch hat der Fortschritt in der Technik, im Schiff- und Maschinenbau gegen früher immerhin etwas Wandel geschaffen: er kann viel schneller als sonst wieder zur Stelle sein. So würde denn nach wie vor auf das Zeigen der deutschen Flagge im größeren Verbände gerade wegen einer guten Wirkung auf die farbige Rasse Wert zu legen sein.

Noch ein Wort über die Frage des dauernden Schutzes der Kolonien. In einem langen Kriege wird dies „dauernd“ seine Grenzen haben, weil ein über so viele Jahre sich hinziehendes Völkerringen, wie das heutige, nie voraussehende, immer neue Schwierigkeiten auslösen wird, die bei kürzerer Dauer schlummern. Also wird die Länge eines Krieges bei der Frage des Schutzes eines viel umstrittenen Objektes ein gewichtiges Wort mitsprechen, wie ja auch gegenwärtig die Schwierigkeiten draußen in Übersee wachsen, je weiter der Tag des Beginnes von Friedensverhandlungen sich in die Ferne schiebt. Alle Wahrscheinlichkeitsberechnungen beim Kriegführen bergen sehr häufig Enttäuschungen, wie eben der jetzt tobende Weltkrieg zur Genüge zeigt, in sich. Aber trotzdem hat die Nation die Pflicht, das Gebäude, welches sie in Übersee auführt, so fest wie möglich zu fügen, unbekümmert darum, ob es jedem Orkan Trost bieten kann.

VI. Flottenstützpunkte.

Die Betrachtungen im vorhergehenden Kapitel führen nun zu dem ungemein wichtigen Thema, das in diesem Abschnitte unter dem Titel „Flottenstützpunkte“ behandelt werden soll.

Solche Flottenstützpunkte haben wir in gewissem Sinne zu Beginn des Weltkrieges gehabt; sie waren aber nicht zu halten, weil eben an der einen Stelle gewisse Vorbedingungen fehlten, und an anderer Stelle ein Erfolg von Dauer wegen der Beringfügigkeit der zu Gebote stehenden Mittel nicht zu erwarten war.

a. Im allgemeinen.

Fassen wir zunächst den Schutz von Kolonialbesitz durch unsere schwimmenden Machtmittel ins Auge, so leuchtet wohl ohne weiteres ein, daß der Besitz geräumiger Hafenbecken, groß genug, einer ganzen Flotte Aufnahme zu gewähren, natürlich am besten den bestehenden Wünschen entsprechen würde. Eine Bagamoyo-Reede ist nicht mit dem herrlichen Hafen von Daressalam zu vergleichen, ein Liegeplatz vor Kilwa-Kiwindje bietet nicht die Vorteile wie der Hafen von Kilwa-Kisiwani. In den ersten Fällen ein nach allen Seiten offenes Revier, das von einem herannahenden Feinde sofort übersehen werden kann, ein Liegeplatz, der, unter dem seemännischen Gesichtswinkel betrachtet, recht viele Schwierigkeiten verursachen kann (schwieriger Bootsverkehr, schlechtes Quankerliegen, Gefahr des Treibens u. ä.); — in den anderen Fällen etwas, das man wohl mit „Abrahams Schoß“ zu bezeichnen pflegt. Aber abgesehen von den rein seemännischen Rücksichten muß die Forderung gestellt werden: Eine solche Auswahl der Stützpunkte, daß durch natürlichen Schutz dem Feinde die Einsicht in den Hafen entzogen ist. Flottenstützpunkte mit hügeligem oder bewaldetem Gelände zwischen Ankerplatz und See würden also die erwünschten Vorteile bieten. Doch da schweift der Gedanke gerade zur Belagerung von Port Arthur und auch zu der von Tsingtau. Mit der Sichtentziehung allein ist es nicht getan, wenn man nicht auch etwas „im Rücken“ hat. Diese Rückendeckung aber gibt ein gut Stück deutsches Land, das genügende Machtmittel zur Verfügung hat und dadurch den Stützpunkt zu einem Plage macht, wo die Schiffe vom Lande her, zumal von hohen Bergen aus (Port Arthur), nicht so leicht beschossen werden können.

Als guter Flottenstützpunkt ist nur ein solcher anzusehen, wo sich die Schiffe in Ruhe zu weiteren Unternehmungen ausrüsten, Kohlen und Munition ergänzen können. Auf Kolonialbesitz übertragen, bedingt dies sofort wieder ein Hand-in-Hand-Gehen von Flotte und Kolonie; denn die Kolonial- oder Landtruppe würde den rückwärtigen Schutz zu übernehmen haben, während die Schiffe nach Erledigung ihrer zeitweiligen Überholungstage in Verbindung mit den Küstenforts den Seeschutz ungemindert aufrechterhalten könnten.

Der Flottenstützpunkt in der Kolonie dient eben zweierlei Zwecken: er hilft das deutsche Überseegebiet schützen durch Aufnahme schwimmender Machtmittel; sodann bietet er diesen, den Schiffen, die Möglichkeit, die Flottenstützpunkte zur Basis von Angriffen auf den feindlichen Handel zu machen. Sie schweben nicht mehr in der Luft, wie es bei Ausbruch dieses Weltkrieges von unseren Kreuzern in den verschiedenen Weltmeeren letzten Endes gesagt werden mußte. Die Schädigung des feindlichen Handels wird dann in noch ausgedehnterem Maße möglich sein, und weite Perspektiven eröffnen sich, wenn wir uns vor Augen halten, was z. B. der Kreuzer „Emden“ ohne eine solche Basis geleistet hat.

Wie muß solch Flottenstützpunkt weiter beschaffen sein? Es muß genügend Platz zur Anlage der erforderlichen Werkstätten zum Ausbessern und Ausrüsten der Schiffe vorhanden sein; ferner darf der Platz keine zu großen Terrainschwierigkeiten aufweisen. Es muß möglich sein, von Land her schnell an den Liegeplatz der Schiffe heranzukommen. Vor allen Dingen sollen die Fahrwasserverhältnisse, der Zugang von See aus, zum schnellen Einlaufen auch zur Nachtzeit, keine zu großen Schwierigkeiten bieten. Ihnen wird man ja durch künstliche Mittel, wozu die schwimmenden Seezeichen (Fahrwassertonnen) und Leuchtfeuer zu rechnen sind, zum Teil begegnen können; es verbleibt aber immer der Wunsch nach der natürlichen Geeignetheit des Hafenzuganges. Denn man muß sich vorstellen, wie es Lagen geben kann, in denen sofortiges, eiligstes Einlaufen von Seestreitkräften geboten ist. Die Wassertiefe wird da ein wichtiges Wort mitsprechen, wenn z. B. schwerbeschädigte, infolge von Vollaufen einiger Abteilungen tiefer gehende Schiffe den schützenden Hafen schleunigst erreichen müssen. Um bei den Wasserverhältnissen zu bleiben, ist noch zu bemerken, daß das Hafenwasser auch zum Auslegen von *M i n e n* geeignet sein muß. Sehr stark strömende Gewässer, sehr große Wassertiefen würden natürlich ein Hindernis bilden. — Auch diejenige Waffe, die erst mit diesem Weltkriege sich zu einer furchtbaren entwickelt hat, das *U - B o o t*, wird in einem solchen Flottenstützpunkt eine große Rolle spielen, wird gar die Verbindung mit der Heimat herstellen können, wenn die sonstigen Mittel versagen sollten. Und gerade für unsere *U-Boots* Waffe ist ein deutscher Stütz-

punkt in fernen Zonen von großem Werte. Da könnten die Boote, den von feindlichen Streitkräften stärker bewachten europäischen Gewässern entrückt, ungestörter den gegnerischen Handel schädigen, so manches mit Bannware beladene Schiff verschwinden lassen und — selbstredend — den feindlichen Kriegsschiffen das Leben sauer machen. Zweifellos können wir uns zukünftige Flottenstützpunkte in unseren Kolonien ohne U-Boote nicht vorstellen und — wollen es auch nicht. So haben wir auch in diesem Falle bei Betrachtung der Seekampfmittel im engeren Sinne die Wechselwirkung insofern, als das U-Boot dort draußen dazu beiträgt, den Stützpunkt zu halten und damit ein „Stück Kolonie“, während der Stützpunkt wieder das U-Boot befähigt, in hervorragendem Maße seine vernichtende Tätigkeit auch auf andere Ziele, wie Schädigung des feindlichen Handels und feindlicher Zufuhren, auszudehnen. Somit auch in dieser Hinsicht „Kolonie und Flotte“ — Hand in Hand.

b. Im besonderen.

Es ist nun interessant, zu sehen, welche Orte an der westafrikanischen Küste von den fremden Mächten als Stützpunkte auserwählt sind. Da würde z. B. von den britischen Besitzungen im Gambia-Gebiet der Hafenplatz *Bathurst* zu nennen sein, der einen geschützten Ankerplatz hat. Dort können die größten Schiffe einlaufen. Die Engländer haben den Ort durch Küstenwerke befestigt.

An sonstigen mehr oder weniger geeigneten Plätzen wäre *Free town* (Sierra Leone), auch noch *Lagos* (Nigerien) zu nennen. Am letzteren Orte ist freilich wegen der Barre das Landen schwieriger.

Auf französischem Gebiete, an der Senegalküste, finden wir *Dakar* bereits als Flottenstützpunkt ausgebaut. Dort haben die Franzosen an der *Gorée*-Bucht einen künstlichen, nordöstlich der Stadt liegenden Hafen geschaffen. Zwei Dämme schützen die Einfahrt, die Wassertiefen von 9 bis 10 Meter aufweist. Ein Trockendock und Kaianlagen mit auspringenden Molen gestatten ein bequemes Laden, Löschen und Überholen der Schiffe. In der Marinewerft ist im besonderen ein geräumiges Hafenbecken für Torpedoboote geschaffen. Da gibt es auch noch sonstige für den Kriegsschiffbetrieb erforderliche Werkstätten und Anlagen.

Telegraphentabel verbinden *Dakar* mit *Brest*, *Pernambuco* und *Konakry* (Französisch-Guinea), während eine Funkspruchstation die Verbindung mit Frankreich herstellen soll. Landtelegraph führt ins Innere. Zum Schutze dieses Flottenstützpunktes sind bereits verschiedene Küstenwerke vorhanden.

In Französisch-Guinea erscheint den Franzosen *Konakry* mit den

beiden vorgelagerten *Los-Inseln* als Stützpunkt für kleinere Kriegsschiffe brauchbar.

An der ostafrikanischen Küste haben die Engländer den geschützten Hafen von *Port Kilindini* an der Südwestseite der Insel *Mombasa*, der von Schiffen jeder Größe angelassen werden kann. (Der eigentliche Hafen von *Mombasa* ist nur kleineren Schiffen zugänglich.) — Im übrigen gibt es an der britisch-ostafrikanischen Küste sonst nur noch offene Reeden und ungeschützte Ankerplätze.

An unserer eigenen ostafrikanischen Küste könnte man *Kilwa Kisiwani* als Stützpunkt für besonders geeignet ansehen; denn auf seinem Ankerplatz vor dem alten Araberschlosse haben viele Schiffe Platz, und gewähren die Ausläufer der Riffe in der Einfahrt Schutz vor der Dünung aus See. Mittlere Schiffe könnten noch weiter in die Bucht hinaufgehen und auf 26 Meter Wassertiefe gegenüber *Ras Mischindo* zu Anker liegen. Von da sind es 7 Seemeilen gleich ungefähr 13 Kilometer bis zur Außenreede. Befestigungen ließen sich in *Kilwa Kisiwani* gut errichten, auch können Minensperren bequem ausgelegt werden. U-Boote fänden dort gute Schlupfwinkel.

Man kann sich vorstellen, daß sich manches in Afrika günstiger gestaltet haben würde, falls ein Platz wie *Kilwa Kisiwani* als vollwertiger Flottenstützpunkt bei Ausbruch des Weltkrieges bereits ausgebaut gewesen wäre, eine Betrachtung, die z. B. auch hinsichtlich *Dualas* (Kamerun) gestattet sei.

Es gehört nicht zur eigentlichen Aufgabe der vorstehenden Ausführungen, zu ergründen, ob Deutschland seinen Kolonialbesitz nicht auch auf weitere Orte und Gegenden, z. B. Südsee, Indischen Ozean, ausdehnen sollte. Tatsache würde aber sein, daß durch Schaffung weiterer Stützpunkte auf einem Weltschiffahrtswege nach dem fernen Osten dem Handel, der kolonialen Sache und dem Marineinteresse ein großer Nutzen bereitet würde.

