

P. Keyes, Sir Roger

3. Okt. 1934

Berliner Tageblatt

Nr. 467

England in Gallipoli

Die Memoiren des Admirals Keyes - Ihr „Wenn“

Bericht unseres Korrespondenten.

△ LONDON, 2. Oktober.

Seitdem die Engländer den Krieg gewonnen haben, zerbrechen sie sich den Kopf, weshalb sie so viele Schlachten verloren. Unter diesen Schlappen gibt es kaum eine, die den englischen Nationalstolz tiefer verletzte als das missglückte Unternehmen in den Dardanellen. Die niemals zum Schweigen gekommene Kontroverse über Gallipoli erhält jetzt frische Nahrung durch die gerade im Verlage Thornton Butterworth veröffentlichten „Naval Memoirs“ des Admirals Sir Roger Keyes; ein gewichtiger Kronzeuge, denn nicht weniger als dreimal war Keyes Stabschef der englischen Mittelmeerflotte. Keyes war nicht nur im Jahre 1915 ein leidenschaftlicher Befürworter der Gallipoli-Offensive, sondern er vertritt auch heute noch die Ansicht, dass

nicht diese Offensive, sondern ihre Einstellung einer der schwersten Fehler

war, den Englands Politik jemals begangen hat. Die Türken, so argumentiert Keyes, waren am Ende ihrer Kräfte. Ihre Moral war zerrüttet, ihre Munition verschossen. Ausgerechnet in diesem Augenblick, da ein kurzes weiteres Aushalten die Öffnung der Dardanellen erzwungen haben würde, wurde die englische Offensive abgeblasen. „Ein schändlicher Entschluss, für den nicht nur

die Politiker verantwortlich gemacht werden können. Denn diese hatten widerspruchsvolle Ratschläge von den Soldaten und der Marine erhalten.“ Das Ziel dieses Angriffs ist Lord Fisher, der dem Gallipoli-Unternehmen niemals gewogen war, und der deshalb nur zu bereitwillig für seine Beendigung eintrat. Dagegen teilt Keyes die bis jetzt unbekannte Tatsache mit, dass Kitcheners für die Aufrechterhaltung der Offensive war, dass aber

ein Telegramm Kitcheners, das sich für Fortführung des Unternehmens aussprach, von der Admiralität aufgehalten

wurde. Keyes ist aber nicht nur der Ansicht, dass England leichtfertig einen Sieg fortwarf, den es bereits in den Händen hatte. Wäre die türkische Armee durch die Forcierung des Dardanellenunternehmens abgeschnitten worden, so würde dies den ganzen Krieg entscheidend beeinflusst haben. Der Krieg würde um zwei Jahre verkürzt worden sein und Millionen von Leben wären gerettet worden. Dass dies nicht geschah, bleibe für alle Zeiten im Schuldkonto der englischen Politik stehen.

Dies wird auch heute von Winston Churchill in einem Artikel in der „Daily Mail“ unterschrieben. England, so führt Churchill aus, habe seine Schlappeheit in den Dardanellen mit einem jahrelangen Gemetzel und mit Opfern bezahlen müssen, die so gross waren, dass sein endlicher Sieg im Weltkriege kaum noch von einer Niederlage zu unterscheiden war.

The Times (London)
Nr. 48 614

SIR R. KEYES FOR BRUSSELS

Admiral of the Fleet Sir Roger Keyes has been appointed Additional Naval Attaché in Brussels with the object of affording special *liaison* with his Majesty the King of the Belgians.

Datum 21. Nov. 1941

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 568

Der unbequeme Keyes

Von unserem Berichterstatter

sp. Stockholm, 27. 11.
Im Unterhaus hat, wie gemeldet, der vor kurzem zurückgetretene ehemalige Chef der britischen sogenannten Sonderkommandos, Admiral Keyes, lebhaft Kritik an dem sogenannten Koordinationsausschuß der drei Wehrmachtzweige geübt. Dieser Ausschuß, der nach dem vorigen Weltkrieg eingesetzt wurde, hat sich nach Keyes fast diktatorische Macht über die britische Militärpolitik zu verschaffen gewußt. Indem er sich darauf konzentrierte, die Schwierigkeiten eventuell geplanter Unternehmungen aufzudecken, sei es ihm gelungen, die Durchführung aller Aktionen zu behindern, bis es zu spät gewesen sei. Rasche und geheime Beschlüsse und eine rasche Handlungsweise seien die wichtigsten Faktoren des Erfolges im jetzigen Kriege, meinte der Admiral.

Für die Regierung antwortete Minister ohne Portefeuille, Greenwood, der sich hinter die Redensart zurückzog, er könne nicht durch eine ins einzelne gehende Antwort dem Gegner Informationen von großer strategischer Bedeutung geben. Keyes sei zwar in seinem vollen Recht, als Unterhausmitglied zu sprechen, wie er getan habe. Aber er, Greenwood, hoffe, daß das Parlament nicht seine Aufmerksamkeit abwenden lassen werde von dem größten Ziel: den Krieg und den Frieden zu gewinnen.

Wenn Keyes in Admiralsuniform erscheint

Die Unterhauskritik an der britischen Admiralität

Von unserem Berichterstatter

sp. Stockholm, 2. 3.

In der Unterhausdebatte vom 26. Februar war nach der Rede des Marineministers Alexander behauptet worden, daß die Admiralität die Initiative der ihr unterstehenden Offiziere lähme. Der vornehmste Kritiker der Admiralität war auch hier wie schon bei früheren Gelegenheiten Admiral Sir Roger Keyes, der bereits im Dezember im Unterhaus anlässlich des Verlustes der „Repulse“ und des „Prince of Wales“ über die veralteten Ansichten der britischen Marine in bezug auf die Luftwaffe eine aufsehenerregende Anklagerede gehalten hatte. Admiral Keyes ist, seit er als unbehaglicher Untergebener vor einigen Monaten gezwungen wurde, sein militärisches Kommando niederzulegen, einer der erbittertsten Gegner des Marineministers Alexander und des Flottenchefs Sir Dudley Pound.

Immer wenn Keyes im Unterhaus in Admiralsuniform erscheint, weiß man, daß er einen neuen Vorstoß gegen die führenden Persönlichkeiten der britischen Seekriegsführung vorhat. So auch diesmal. Keyes begann mit einer Kritik der Rede des Marineministers Alexander. „Der Marineminister hat seine besondere Zufriedenheit mit der Lage auf den Werften und Docks der Königlichen Flotte ausgedrückt. Wenn er wirklich meinte, was er gesagt hat, dann schlage ich vor, daß er seine Besuche häufiger wiederholt. Ich bin nämlich dort gewesen und kann versichern, daß auf keiner unserer Schiffswerften die hundertprozentige Arbeitskapazität erreicht wurde. Die Besatzungen unserer Kriegsschiffe, die zu Reparaturen einlaufen, sind verzweifelt über den langsamen Gang der Arbeit. Das schafft eine böse Stimmung. Es ist ganz dasselbe wie im vorigen Kriege.“

Ich gebe dem Marineminister auch keinen Blumenstrauß für den Rat, den er oder andere Sachverständige dem Premier gegeben haben müssen, die „Repulse“ und den „Prince of Wales“ nach Ostasien zu schicken. Er paßt schlecht zu den Regeln der modernen Seekriegsführung. Aber unsere Admiralität ist auch gebunden durch eine ganze Anzahl von Komitees. England hat bei der letzten Regierungsumbildung gehofft, daß auch die Admiralität eine Erneuerung erfahren würde. Jetzt rate ich dem Marineminister, da er offenbar im Amte bleiben soll, lieber in der Admiralität aufzuräumen. Sie muß

wieder für einen echten Angriffsgeist gewonnen werden. Es ist höchste Zeit, daß die Flotte eine Aktion, von wirklich sprühender Lebendigkeit unternimmt, und sie muß dabei die volle Kontrolle über ihre Flugzeuge erhalten.“

Vizeadmiral Beamish, ein konservatives Unterhausmitglied, erklärte ebenfalls, daß die Teilung der Kompetenzen in bezug auf den Luftarm der Flotte eine der Hauptursachen für die letzten Mißerfolge sei. Die Admiralität sei z. B. vom Luftfahrtministerium abhängig gewesen, um die Wasserflugzeuge für den Angriff gegen die „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ zu erhalten.

Die britische Admiralität hat auf diese Beschwerden hin mitgeteilt, daß sie ein Komitee eingesetzt habe, um den Arbeitstag bei den Werften und Docks der Flotte zu prüfen. Auch sie sei der Ansicht, daß er mindestens um 20 Proz. beschleunigt werden könnte. Ferner hat sie ein weiteres Komitee eingesetzt, daß sie Verletzbarkeit der britischen Kriegsschiffe im Vergleich zu den feindlichen Kriegsschiffen überprüfen soll. Die Anregung hierfür geht auf eine besonders scharfe Rede des Großadmirals Lord Chatfield im Oberhaus zurück. Auch Chatfield hatte sich über den Arbeitstag der britischen Schiffswerften beklagt. „Vor dreieinhalb Jahren, als ich abging, waren sieben Schlachtschiffe und fünf Flugzeugmutterschiffe im Bau. Soweit mir bekannt ist, sind bisher nur drei Schlachtschiffe fertiggestellt worden. Wo sind die anderen?“

9. Juli 1943

Datum

Berliner Börsen-Zeitung

Nr. 319

Praktische Erinnerung an Dieppe

Broschüre eines englischen Admirals — Der Preis für die Erfahrung zu hoch

Drahtmeldung unseres Korrespondenten

Lin Madrid, 8. Juli.

Dem Madrider Morgenblatt „Ya“ wird aus London folgende Inhaltsangabe einer Broschüre von Admiral Sir Roger Keyes übermittelt, die den „amphibischen Krieg und die kombinierten Operationen“ behandelt und die durch den Zeitpunkt ihres Erscheinens ebensoviel Interesse erweckt wie durch ihren Inhalt. Die fünf Kapitel der Schrift behandeln die „kombinierten Operationen“ von 1759 im St. Lorenzstrom, den Chinakrieg von 1900, den Dardanellenfeldzug des ersten Weltkrieges, die kombinierten Operationen von 1918 an der belgischen Küste und schließlich die des gegenwärtigen Krieges. Der Verfasser verurteilt die Planung des Landungsversuches in Dieppe. Dieses Unternehmen barg, wie er sich ausdrückt, große Gefahren in sich, die keinerlei unvorhergesehene Verzögerungen gestatteten und die zu katastrophalen Ergebnissen führten nicht nur für das britische Kommando, sondern auch für die Operation als ganze. (Das dritte Kommando hielt nicht die verabredete Zeit ein, weil es auf der Ueberfahrt mit einem deutschen Tanker zusammenstieß, dessen Eskorte von bewaffneten Patrouillenschiffen die kanadischen Landungsboote zerstreute.)

Keyes stützt sein Urteil auf seine eigenen Erfahrungen bei Gallipoli. Wie der Verlauf der Dinge bewies, wurde in Dieppe die Hauptlandung vor einer starken Verteidigungsstellung nicht früh genug vollzogen, um den Strand zu sichern und zu ermöglichen, daß die Tanks, die nach dem Morgengrauen gelandet werden sollten, den richtigen Zeitpunkt ausnutzten. Die Tanks wurden sämtlich

durch Flakfeuer aus gut gewählten Stellungen heraus außer Gefecht gesetzt. Das deutsche Flakfeuer konnte weder aus der Luft, noch von der See her unterbunden werden. Allem Anschein nach produzierte die englische Luftwaffe ausgezeichnete Rauchsleier, aber diese konnten naturgemäß nur von zeitweiliger Wirkung sein und nicht die Zerstörung der Tanks und die Lahmlegung der Verstärkungen verhindern, die nach Tagesanbruch am Strand gelandet wurden. Nach Keyes' Ansicht hätte das Unternehmen nur gelingen können, wenn der Strand derart vorbereitet worden wäre, daß er eine erfolgreiche Landung zur Nachtzeit erlaubt hätte. Der Verfasser spendet der englischen Luftwaffe und der Flotte, jeder für sich, ein gut Teil Anerkennung, fügt aber hinzu: „Die Tatsache, daß ein deutscher Tanker mit leichter Eskorte in den kritischen Augenblicken vorbeifahren konnte, bewies, daß die Deutschen auf den Angriff gegen Dieppe nicht vorbereitet waren; aber wir haben nie eine Erklärung dafür bekommen, warum dieser Geleitzug nicht dem diensttuenden Flottenbefehlshaber gemeldet wurde, damit er ihn anhalte und mit anderen Streitkräften angreife, bevor die deutsche Eskorte unsere Landungsboote zerstreute und die Küstenbesatzung von dem Herannahen starker feindlicher Truppenkontingente verständigt werden konnte. Das letztere ist offenbar geschehen, und die Folgen waren katastrophal . . . Der Verlust von mehr als 3000 Kanadiern mit ihren sämtlichen Tanks war ein hoher Preis für die Erfahrung, die, wie uns gesagt wird, bei diesem schlecht geplanten und unglückseligen Unternehmen gewonnen wurde.“

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 345

„Schlecht geplant, schlecht ausgeführt.“

Ein englischer Admiral über das Unternehmen von Dieppe.

(Drahtmeldung unseres Korrespondenten.)

MADRID, 8. Juli. Der englische Admiral Sir Roger Keyes, der bis zu seinem Rücktritt aus dem aktiven Dienst (1935) mehrere Posten in der englischen Kriegsmarine innehatte, hat eine kleine Schrift unter dem Titel „Amphibischer Krieg, kombinierte Operationen“ herausgegeben. Darin wird nach einem Rückblick auf Landungsoperationen im St. Lorenzstrom 1759, im China-Krieg 1900, bei den Dardanellen im Weltkrieg und gegen die belgische Küste 1918 eine kritische Untersuchung über den Landungsversuch bei Dieppe angestellt. Keyes bemängelt aufs schärfste die Planung dieser Operationen, die, wie er sagt, große Risiken eingeschlossen habe und deshalb von vornherein auf alle unvorhergesehenen Vorfälle hätten vorbereitet sein müssen. Tatsächlich sei aber die Ausführung des Unternehmens in dem Augenblick gefährdet gewesen, als das britische Kommando zu spät die Küste erreicht habe, weil es auf einen deutschen Tanker gestoßen sei, dessen Begleitschiffe die Landungsboote sofort angegriffen, zerstreut und die sich nähernden britischen Kräfte dem deutschen Küstenkommando weitergemeldet hätten. Außerdem sei der Angriff zeitlich zu spät angesetzt worden. Gegenüber der stark verteidigten Küste hätte der Landungsversuch so zeitlich noch in den letzten Nachtstunden ausgeführt werden müssen, daß im Morgengrauen bereits alle Kommandos mit vielen Panzern an der Küste gestanden hätten. Diese Verzögerungen hätten dazu geführt, daß die sehr geschickt eingebaute Panzerabwehr die britischen Angriffsbewegungen habe niederhalten können. Weder von der Luft, noch von der See aus seien diese deutschen Hindernisse wirklich wirksam zu bekämpfen gewesen. Die britische Luftwaffe habe wohl versucht, Nebelschleier vor die Landungsboote zu legen, aber die Wirkung sei so gering gewesen, daß die Zerstörung aller britischen Panzer, die nach Tagesanbruch erst an Land gebracht worden seien, nicht habe verhindert werden können. Es habe wohl viele

tapfere Einzelleistungen gegeben und vor allem ein Kommando habe gute Anfangserfolge erreicht, aber, so schreibt Keyes, der Verlust von 3000 Kanadiern mit allen Panzern sei gewiß ein zu hoher Preis für diese, wie man es ausgedrückt habe, „bewaffnete Aufklärung“ gewesen, die schlecht geplant und ebenso schlecht ausgeführt worden sei.

09466-0003-B7C

*g. J. Keyes
Louis Keyes*

Nr.

The Manchester Guardian

31366 23 April 47

A ROGER KEYES MEMORIAL

To the Editor of the Manchester Guardian

Sir,—The time has come when the friends and admirers of the late Admiral of the Fleet Lord Keyes should take steps to raise a memorial to his commanding and inspiring personality and the sixty years of devoted service, continuously adorned by acts of personal prowess or warlike skill, which he gave to the Royal Navy and to the British nation he loved so well.

No date could be better chosen for this appeal than St. George's Day, which is also the anniversary of the splendid feat of arms conceived and conducted by Roger Keyes twenty-nine years ago, when the canal entrance to the submarine base of Zeebrugge, from which the U-boats sallied forth to attack us, was blocked and rendered useless. But this outstanding example of audacity and organisation in the long life of Roger Keyes is matched at every period and in every rank and position he held by all the finest qualities which the Navy and his fellow-countrymen admire, which seem to many to revive in our own generation the vivid personality and unconquerable spirit of Nelson himself.

From the year 1900, when he first gained widespread distinction as a young lieutenant who, acting on his own initiative, stormed with thirty men the Chinese fort up the Pei-Ho River, to attack which four thousand Allied troops had been deemed insufficient, and thus opened the channel to the relief of the European garrisons besieged in Tientsin—from then down to the last period of his life he sought glory in the face of danger, and his intense impulse for action was always guided by the highest degree of naval skill. The tale of his exploits afloat and ashore will long be read with delight by the youth of Britain, and will require the careful study of aspiring naval officers and seamen. He was always in the van of naval progress and lent an invaluable stimulus to the tactical development, especially in their offensive aspect, of the destroyer flotillas, of our submarines, and, most of all, of the Fleet Air Arm.

In the late world war, as chief of combined operations, his work was of the first importance in two main aspects of amphibious operations. First, there radiated from him the Commando spirit, from which flowed so many fruitful achievements, and, secondly, he animated and impelled from its earliest days all that vast design and construction of landing craft of all kinds without the timely

preparation of which the greatest victories of the Allies could not have been gained. Many of his qualities he transmitted to his son Geoffrey, who, at the cost of his life, gained the Victoria Cross in an enterprise of the utmost hazard.

A space has been reserved by the Dean and Chapter of St. Paul's Cathedral for the erection of a tablet in memory of this gleaming naval figure, so well beloved by his friends and by those who served under him. We now have the opportunity to subscribe to the fund for the cost of the tablet: and, in order that our tribute to him shall not only be expressed in stone and bronze but be preserved in a living form, any surplus there may be will be devoted to the endowment and furnishing of a ward, to be known as the "Keyes Memorial Ward," in Princess Christian's convalescent home for ex-Service men at Portsmouth. This home is maintained by the Incorporated Soldiers', Sailors', and Airmen's Help Society and the Lord Roberts' Memorial Workshops, of which society Lord Keyes was for many years the honorary treasurer.

Subscriptions should be sent to the Soldiers', Sailors', and Airmen's Help Society, 122, Brompton Road, London, S.W. 3, and marked "Keyes Memorial Fund."—Yours, &c.,

WINSTON S. CHURCHILL.

Chartwell, Westerham, Kent,
April 23.

[This letter is referred to in our leader columns.—Ed. "GUARD."]

P.

Keyes

Signatur.....

Lord, Rogers.

Keyes,

The Manchester Guardian

31366

23 April 1947

05466-0010-BEC

Keyes of Zeebrugge

This is already a generation that scarcely knew Roger Keyes, at least as we knew him a quarter of a century ago. Though his great reputation in the Navy survived the gap between the two wars and he came out of retirement to serve once more for a time as a leader of Commandos, it is as a sea-going sailor with the Nelson touch that he is best remembered, and most vividly so when we hark back to the darker months of 1918. The Zeebrugge raid was not one of the world's decisive battles, but it was something like a clear-cut victory, coming in quite the darkest days of the Western Front deadlock when we were badly short of a "V" sign. The moral effect must have been much the same when Drake singed the King of Spain's beard, and the Admiral newly appointed to Dover, who had planned the blow and who led the ships that delivered it, became, as did Drake, something of a national hero. But Zeebrugge was only of a piece with the rest of Lord Keyes's long and brilliantly sustained service in the Navy, as Mr. Churchill points out in the letter we publish to-day. His enduring reputation is a professional one, based on his part in the development of modern offensive tactics and of the equipment as well as the operation of the destroyers and submarines and of the Fleet Air Arm. It is fitting that his name should be inscribed with that of the greatest of his forerunners in St. Paul's, and no less appropriate that his memory should also be preserved in the naval charity at Portsmouth with which he was so long associated.

09466-0011-Bel

**The Christian Science
Monitor Boston**

No 146 •

17. Mai 1947

**Keyes to Replace Clark
On Council for Austria**

WASHINGTON, May 17 (P)—President Truman today appointed Lieut. Gen. Geoffrey Keyes to be United States High Commissioner on the Allied Council for Austria, effective at once.

General Keyes will replace Gen. Mark W. Clark, who has been assigned to a new command in this country.

General Keyes is in command of United States armed forces in Austria and is now acting as High Commissioner. No Senate confirmation of his appointment is required.