Die deutsche Flotte im Weltkriege.

Nach der Gründung des Deutschen Reiches machte sich das Bedürfnis nach einem ausreichenden Küstenschutz umsomehr geltend, als man zur Erkenntnis gelangte, daß die Neuordnung der Dinge keineswegs nach dem Geschmack des meerbeherrschenden Englands war. Die Staatsmänner jenseits des Kanals hatten den deutsch-französischen Krieg gern gesehen, weil sie sich von ihm eine ausgiebige Schwächung des französischen Erbfeinds und damit die Beseitigung eines lästigen Durchkreuzens der eigenen Pläne erhofften. Frankreich war die einzige Macht, die England zu fürchten hatte. Waren dem gallischen Hahn die Federn ausgerupft, so konnte der britische Leu nicht nur in Europa, auch in den andern Teilen der Welt den Ton angeben und den Handel kontrollieren. Um diese Vorherrschaft haben England und Frankreich seit Jahrhunderten gekämpft, am erbittertsten seit der Zeit, da der Brite zur Ueberzeugung gekommen war, daß seine Zukunft auf dem Wasser lag. Letzten Endes richtete alles, was England in den 300 Jahren seit Elisabeth zur Befestigung seiner Seeherrschaft tat, seine Spitze gegen das mächtige Nachbarreich, dessen Konkurrenz man fürchtete. Von dieser Regel macht auch der gegenwärtige Krieg keine Ausnahme. „England wird unter allen Umständen aus diesem Ringen als Sieger hervorgehen," sagte bald nach Ausbruch ein alter englischer Offizier, „denn wenn es uns auch nicht gelingen sollte, Deutschland zu vernichten, so werden wir doch die Genugtuung erleben, daß unsere alte Rechnung mit den Franzosen endlich beglichen wird. Frankreich muß sich zu Tode bluten. Nach diesem Kriege wird es für uns keine Gefahr mehr bilden."

Die Erwartung, daß aus dem deutsch-französischen Kriege beide Kombattanten erschöpft und für lange Zeit zu jeder größeren Aktion untauglich hervorgehen würden, ist nicht in Erfüllung gegangen. Der Engländer, der sich so gern in der Rolle des lachenden Dritten gefallen hätte, mußte mit Ingrimm die Wahrnehmung machen, daß die politische Einigung Deutschlands den Auftakt zu einem nie geahnten wirtschaftlichen Aufschwung bildete, und daß die Flagge, von der noch kurz zuvor ein großsprecherischer britischer Minister gesagt hatte, er kenne sie nicht und er werde Schiffe, die unter solcher Flagge segelten, als Seeräuber beseitigen lassen, auf allen sieben Meeren sich immer öfter sehen ließ. Lord Palmerston, der vor mehr als fünfzig Jahren diesen verbrecherischen Ausspruch getan hat, fand zu Beginn des Weltkrieges in Churchill einen würdigen Nachfolger in der Kunst der Prägung großmäuliger Phrasen. So sicher, wie Churchills Ratten aus dem Loch gekommen sind, ohne daß man sie auszugraben brauchte, so sicher wird die deutsche, und irgend eine andere Flagge, wie klein das Land, dem sie gehört, immer sei, nach diesem Kriege die sieben Meere befahren, ohne befürchten zu müssen, als ein Abzeichen der Piraterie behandelt zu werden. Denn Deutschland kämpft für die Freiheit der See, nicht nur für sich, sondern auch für die andern, die bisher zu schweigen hatten, wo die „mistress of the sea" ihr tyrannisches Szepter schwang.

Das junge Deutsche Reich übernahm vom Norddeutschen Bund, resp. von Preußen, drei für die damalige Zeit recht achtbare Panzerschiffe, nämlich „Kronprinz" (5570 Tonnen), „Friedrich Carl" (6000 Tonnen) und den heute noch als Schulschiff verwendeten „König Wilhelm" (9760 Tonnen). Ferner waren vorhanden zwei veraltete Panzerfahrzeuge („Prinz Adalbert 1500 Tonnen und „Arminius" 1600 Tonnen), sowie sechs Schraubenkorvetten von je 2000 Tonnen und einige völlig gefechtsuntüchtige, also wertlose Schiffe und Schiffchen. Mit dieser Flotte, das sah man ein, ließ sich weder Staat machen, noch eine Verteidigung der Küste erfolgreich durchführen. Im Jahre 1873 nahm man denn auch einen Anlauf zum Ausbau der Seewehr und entwarf einen Flottengründungsplan, der an und für sich gut war, aber an dem Kardinalfehler litt, daß er weder für Regierung noch Reichstag bindende Kraft besaß, außerdem viel zu langsame Bauzeiten vorsah. Immerhin war man im Jahre 1883 der Zahl der im Plane vorgesehenen Neubauten ziemlich nahegekommen, als aber dann die Aera Caprivi kam und ein Infanterie-General Chef der Admiralität wurde, begann der stetige Abstieg, bis in der Entwickelung der deutschen Flotte beim Regierungsantritt des gegenwärtigen Kaisers der Tiefpunkt erreicht war.

Daß Deutschland heute eine Kriegsflotte besitzt, die an Größe nur der britischen, an relativer Leistungsfähigkeit keiner nachsteht, hat es Kaiser Wilhelm II. zu verdanken. Er ist der Schöpfer der deutschen Seewehr, und wenn er in den 28 Jahren seiner Regierung sonst nichts getan und errungen hätte, diese einzige Tat allein würde ihn zu einem der großen Männer der Geschichte stempeln. Der junge Kaiser brach sofort mit der bisherigen Flottenpolitik, die lediglich auf die Verteidigung der heimischen Küsten bedacht war. Der Marineetat von 1889, der erste in der Aera Wilhelm II., ließ schon den neuen Geist erkennen und zeichnete die Richtlinien der künftigen Entwicklung vor. Nicht die Verteidigung der Küste allein sollte die Aufgabe der Flotte sein, sie sollte auch dem Handel freie Bahn schaffen und den Feind von den Handelsstraßen fernhalten. Ferner sollte mit dem System der Indiensthaltung der Schiffe nun endgültig gebrochen und damit eine Flotte geschaffen werden, die stets auf dem qui vive, stets aktionsbereit ist und stets genügend gutausgebildetes Menschenmaterial zur Verfügung hat. Das Jahr 1889 ist das Geburtsjahr der deutschen Flotte. Das silberne Jubiläum ihrer Gründung fiel in die Kriegszeit und wurde festlich begangen mit Heldentaten sondergleichen.

In die ersten Regierungsjahre des Kaisers fallen zwei Ereignisse, die für die Zukunft der Flotte, und damit des Reiches, von weittragendster Bedeutung werden sollten: Die Erwerbung Helgolands (1890) und der Bau des Kaiser Wilhelm Kanals (1887—1895). Helgoland, zu einer unüberwindlichen Festung ausgebaut, hat in diesem Kriege das numerische Uebergewicht Englands mehr als ausgeglichen. Ohne diese Trutzfestung und ihre Vor- und Seitenwerke Borkum, Wangeroog, Geestemünde, Lehe, Cuxhaven, Brunsbüttel hätten die Engländer schon längst vernichtende Streiche gegen die deutsche Flotte führen und die deutsche Armee zwingen können, von den Kriegsschauplätzen im Osten und Westen starke Truppenmassen zum Schutz der deutschen Küste abzuziehen. Und der Kaiser Wilhelm Kanal hat seine Aufgabe, der Flotte einen sicheren Weg zwischen Nordsee und Ostsee zu gewähren, ebenfalls glänzend gelöst. In einer einzigen Nacht kann die gesamte deutsche Flotte von Kiel nach Wilhelmshaven, und umgekehrt, dirigiert werden. Zur Verteidigung des Kanals baute man die acht Küstenpanzerschiffe der „Siegfried"-Klasse, brave 4000 Tonnen-Kästen, die heute noch als schwimmende Batterien trotz ihrer geringen Geschwindigkeit wertvolle Dienste leisten, indem sie im Raum zwischen Helgoland und der Festlandsküste treue Wacht halten.

Der schon im Marineetat für 1889 angedeutete Gedanke, eine Auslandsflotte zu bauen, die sich nicht lediglich mit der Abwehr feindlicher Angriffe begnügt, sondern im geeigneten Moment aus der Defensive in die Offensive übergeht, um dem Feinde möglichst viel Schaden zuzufügen, fand seinen endgültigen Ausdruck im Flottengesetz vom April 1898. Dieser „Risikogedanke", der ganz offen mit der Vorstellung eines Angriffskampfes gegen weit überlegene Streitkräfte kokettierte, fiel den Engländern besonders auf die Nerven. Sie sagten sich ganz richtig, daß der deutsche Vetter im Falle eines Krieges mit England sich nicht einen Augenblick besinnen würde, seine ganze Flotte zu riskieren, um John Bull gehörig zu schädigen. Und wenn dabei Schiff um Schiff draufgehe, d. h. wenn England für jedes versenkte deutsche Kriegsschiff ein gleichwertiges britisches hergeben müsse, dann würde es für eine Zeit lang, aber auch nur für eine Zeit lang, keine deutsche Flotte mehr geben, es würde aber auch keine ganze, sondern nur mehr eine halbe englische Flotte geben. Deutschland könne sich momentan ganz gut mit gar keiner Flotte behelfen, hingegen wäre es eine üble Sache, wenn England seine Vormachtstellung zur See, wenn auch nur für kurze Zeit, an eine andere Macht, beispielsweise an Frankreich, abgeben müßte. Das Flottengesetz von 1898 hat denn auch in der Folge zur Einkreisungspolitik des Königs Edward und zum Bau des neuen Typs der „Dreadnoughts", schließlich zur Auseinandersetzung geführt, die wir den Weltkrieg heißen.

Das Flottengesetz von 1898 hat den Ausbau der deutschen Flotte zum ersten Male auf eine reelle Basis gebracht, d. h. ihn von politischen Strömungen unabhängig zu einer durch Gesetz, nicht durch behördliche Verfügungen vorgeschriebenen Betätigung der im deutschen Volke schlummernden Energie gemacht. Neue Entwicklungen auf dem Felde der hohen Politik haben zu Erweiterungen des Gesetzes geführt, aber sein Grundkern ist derselbe geblieben. In seiner neuesten Form aus dem Jahre 1912 lautet das Gesetz:

„Es soll bestehen:

1. Die Schlachtflotte aus einem Flottenflaggschiff, 5 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen, 12 großen Kreuzern und 30 kleinen Kreuzern als Aufklärungsschiffen;
2. die Auslandsflotte aus acht großen Kreuzern, 10 kleinen Kreuzern.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen Linienschiffe und Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden."

Das heute in Kraft stehende Gesetz schreibt also vor, daß die deutsche Flotte aus 41 Linienschiffen, 20 großen und 40 kleinen Kreuzern bestehen soll. Dieser Sollbestand sollte im Jahre 1917 erreicht werden. Außer den großen Schiffen sollten noch 144 Torpedoboote und 72 Unterseeboote, nebst einer Reihe anderer, nicht zum Eingreifen in den Kampf bestimmter Fahrzeugen im Jahre 1917 auf der Liste der deutschen Kriegsfahrzeuge stehen.

In England hatte man die Erstarkung der Flotte Deutschlands schon seit langem mit Argwohn und Besorgnis verfolgt. Je mehr und je größere Schiffe der Deutsche auf Stapel legte, desto gewaltigere Anstrengungen machte der Brite, seine maritime Ueberlegenheit zu behaupten. Er fing an, die Zahl der großen Schiffsgeschütze zu verdoppeln, ja zu verdreifachen, und schuf in den Dreadnoughts einen neuen Typ, das „non plus ultra" in der Kunst des Konstruierens von Mordmaschinen. Er gewann damit einen Vorsprung, aber nur einen zeitweiligen Vorsprung; denn die Konkurrenz machte es ihm, nachdem sie sich von dem ersten Schreck erholte hatte, nach, und nun stellte es sich heraus, daß die Schaffung einer neuen Klasse von Großkampfschiffen, die drei- und viermal so viel kosten, wie die Schlachtschiffe älteren Typs, nicht nur ein äußerst kostspieliges, sondern auch ein gefährliches Experiment war. Gefährlich dadurch, daß man seinen bisherigen Bestand an Schlachtschiffen entwertete und überdies dem Gegner es ermöglichte, den gewaltigen Vorsprung, den Englands Flotte hatte, wenn nicht gerade einzuholen, so doch bedeutend zu verringern. Einen weiteren Anlaß zur Besorgnis bot die schnell wachsende Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffswerften. Man baute in Kiel, Stettin, Bremen, Danzig, Hamburg usw. ebenso solide Schiffe, wenn auch nicht mit solcher Geschwindigkeit, wie in Portsmouth, Devonport, Elswick, Birkenhead usw., und die Gefahr rückte immer näher, daß die [illegible] Staaten des Auslands von dem Brauche, ihren Bedarf an Kriegsschiffen in England zu decken, abkommen würden.

Diese und ähnliche Erwägungen führten schließlich dazu, daß der stolze Engländer sich herabließ, bei dem deutschen Michel um gut Wetter zu bitten. Churchill trat — es war nicht lange vor Ausbruch des Krieges — an Deutschland mit dem Vorschlage heran, im Ausbau der beiderseitigen Flotten eine Pause, ein Ruhejahr, eintreten zu lassen; denn der britische Steuerzahler fange an, über die ins ungeheuerliche gehende Steigerung des Marinebudgets Unzufriedenheit zu äußern. Dieser kindlich naive Vorschlag, der der Welt zum erstenmale und sozusagen offiziell die jedem Einsichtigen längst bekannte Tatsache enthüllte, daß Englands Rüstungen ausschließlich gegen Deutschland gerichtet seien, fand natürlich keine Gegenliebe, und so mußte denn das Verhängnis seinen Lauf nehmen. Wollte England, daß ihm der böse Nachbar nicht über den Kopf wachse, so war es gezwungen, sobald wie möglich loszuschlagen; denn jedes weitere Jahr des Zögerns bedeutete eine Verringerung der eigenen Erfolg-Chancen. Im Jahre 1914 schien die Gelegenheit günstig. England hatte 30, Deutschland nur 17 Großkampfschiffe dienstbereit. Ein rascher Schlag — so stellte man es sich vor — und von Wilhelms „lächerlicher" Flotte blieben nur mehr ein paar Appelkähne übrig. Um den Schlag ja recht prompt ausführen zu können, hatte man Ende Juli, also keine zwei Wochen vor Beginn der Feindseligkeiten, die britische Armada, d. h. alles, was neu und gut an ihr war, aus allen Richtungen der Windrose zusammengetrommelt. Am 23. Juli nahm der King über die vollständig ausgerüstete, kampfbereite Flotte von 216 Fahrzeugen die Revue ab, die bereits ein halbes Jahr vorher geplant war. Für uns ist diese längstgeplante Konzentration der britischen Flotte der überzeugendste Beweis, daß England den Krieg nicht nur gewollt, sondern sogar den Tag seines Beginns längst vorher festgesetzt gehabt hat. Wäre Deutschland das Karnikel gewesen, das angefangen hat, wie seine Gegner behaupten, so würde es schwerlich den größeren und besseren Teil seiner Handelsflotte in ausländischen Gewässern belassen haben. Es hätte sicherlich den Reedereien einen Wink gegeben, und wir hätten heute in amerikanischen Häfen keine 70, sondern kaum 7 Ozeanfahrer „interniert". Und die Kreuzer „Goeben", „Breslau" usw. wären rechtzeitig nach Hause beordert worden, damit man sie da habe, wo man sie am besten brauchen konnte. Nein, Deutschland hat den Krieg sicherlich nicht vom Zaune gebrochen.

Am 4. August erklärte England an Deutschland den Krieg. Wir geben die Zahl der Kriegsschiffe beider Mächte, die damals zur Verfügung standen, und zwar die deutschen Schiffe in Klammern: Dreadnought-Schlachtschiffe 21 (13); Schlachtkreuzer 9 (4); Schlachtschiffe älteren Typs 42 (20); Panzerkreuzer 34 (9); Geschützte Kreuzer 77 (34); Torpedoboote 286 (143); Unterseeboote 80 (28). Wie man sieht, war die englische Flotte zahlenmäßig der deutschen ums doppelte überlegen. Da aber die englischen Schiffe im allgemeinen nicht nur größer, sondern auch schwerer bestückt sind, als die deutschen, kann man ein Kräfteverhältnis von 2½ zu 1 annehmen.

Im Ausland befanden sich folgende Schiffe der deutschen Flotte: Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau", Geschützte Kreuzer „Nürnberg", „Leipzig" und „Emden", Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger" und „Luchs", Flußkanonenboote „Otter", „Tsingtau" und „Vaterland", sowie 2 Torpedoboote und ein Begleitschiff an der Ostasiatischen Station; der Ungeschützte Kreuzer „Geier", das Kanonenboot „Cormoran" und das Vermessungsschiff „Planet" mit 2 Peilbooten an der Australischen Station; der Geschützte Kreuzer „Königsberg" und das Vermessungsschiff „Möve" an der Westafrikanischen Station; die Kanonenboote „Panther" und „Eber" an der Westafrikanischen Station"; der Schlachtkreuzer „Goeben", der Geschützte Kreuzer „Breslau" und das Stationsschiff „Loreley" im Mittelmeer; die Geschützten Kreuzer „Karlsruhe" und „Dresden" an der Amerikanischen Station. „Goeben" und „Breslau" sind in türkischen Besitz übergegangen, die übrigen Schiffe, mit Ausnahme von ein paar internierten, haben einen ehrenvollen Untergang gefunden.

Bei Ausbruch des Krieges war die deutsche Flotte noch ein unbeschriebenes Blatt. Noch nie war ihr Gelegenheit geboten, ihre Kräfte mit einem ebenbürtigen Gegner zu messen, kleinere Aktionen, wie die Beschießung der Taku-Forts, Expeditionen gegen wilde Völkerschaften u. dgl. konnten nicht als Prüfstein ihrer Leistungsfähigkeit dienen. Alle Welt war gespannt, wie sie sich im Kampfe mit der größten und gefürchtetsten Seemacht bewähren würde, und alle Welt schien überzeugt zu sein, daß sie bald zu den gewesenen Dingen zählen werde. Denn sie hatte in den eigenen Gewässern nicht nur die britische, sondern auch die französische und russische Flotte gegen sich, und im Ausland gesellten sich noch die japanischen Kriegsschiffe den übermächtigen Gegnern zu. Und viele Hunde sind des Hasen Tod. Heute, an der zweiten Jahreswende des Kriegsbeginns, hat alle Welt ihre Ansicht über das, was die deutsche Flotte zu leisten imstande ist, sehr beträchtlich modifiziert.

Die Ehre, im Seekriege den ersten Schuß gefeuert zu haben, kann der Kreuzer „Augsburg" für sich in Anspruch nehmen. Am 2. August erschien er mit der „Magdeburg" vor dem russischen Kriegshafen Libau, legte Minen und bombardierte, nachdem er sich mit einem feindlichen Kreuzer erfolgreich herumgeschlagen, die Hafenmagazine, die bald lichterloh brannten. Drei Tage darauf tauchten „Goeben" und „Breslau" urplötzlich an der französischen Nordküste von Afrika auf und beschossen die befestigten Plätze Philippeville und Bone, den Transport algerischer Truppen empfindlich störend. Die beiden Kreuzer kehrten nach Messina zurück, ergänzten aus deutschen Dampfern ihre Kohlenvorräte, und am 6. August gelang es ihnen mit List und Mut den Kordon der auf sie lauernden englischen Kriegsschiffe zu durchbrechen und die offene See zu gewinnen. Auf ihrer Fahrt nach den Dardanellen hatten sie ein kurzes Gefecht mit dem britischen Kreuzer „Gloucester" zu bestehen, das mit dem beschleunigten Rückzug des bös mitgenommenen Engländers endete. Unvergessen wird die Heldentat des kleinen, von der kaiserlichen Marine nach Kriegsausbruch übernommenen Bäderdampfers „Königin Louise" bleiben. Am 5. August erschien das Schiffchen an der von feindlichen Fahrzeugen wimmelnden Themsemündung und legte eine Mine nach der anderen, bis es entdeckt wurde. Eine mehrstündige Verfolgung, an der sich der neue britische Kreuzer „Amphion" hervorragend beteiligte, endete mit der Vernichtung der sich bis zum letzten Moment tapfer wehrenden „Königin Louise", von deren Besatzung nur 28 Mann, alle ohne Ausnahme schwer verwundet, von den feindlichen Torpedobooten gerettet werden konnten. Aber die Engländer sollten sich dieses Sieges nicht lange erfreuen. Am nächsten Tage, auf der Rückkehr von der Verfolgung, geriet ihr schöner schneller Kreuzer „Amphion" auf eine von der „Königin Louise" gelegten Minen und sank. Das war der erste Schiffsverlust in diesem Kriege. Das erste Rekontre zwischen wirklichen Kampfschiffen spielte sich am 9. August ab, als eine Flotille deutscher U-Boote das erste leichte Kreuzergeschwader der Briten angriff. Der ungleiche Kampf endete mit der Zerstörung des deutschen Tauchbootes U 15, das von den eigenen Leuten versenkt wurde, damit es nicht, wenn auch beschädigt, in die Hände des Feindes falle. Einen weiteren Verlust erlitt die deutsche Marine am 26. August, als der Kreuzer „Magdeburg" bei einem Vorstoß im Finnischen Meerbusen in der Nähe der Insel Odensholm im Nebel auf Grund geriet. Da weit überlegene russische Streitkräfte in der Nähe waren und ein Abschleppen unmöglich war, sprengte der Kommandant das Schiff und sich selbst in die Luft.

Das erste größere Seegefecht, das diesen Namen verdient, spielte sich am 28. August bei Helgoland ab. Wenn es auch infolge der gewaltigen Uebermacht des Feindes einen für die Deutschen unglücklichen Verlauf nahm, so hat es doch der ganzen Welt, in erster Linie den Engländern selbst, die Ueberzeugung beigebracht, daß der Deutsche ein Gegner ist, mit dem nicht gut Kirschen essen ist, daß er kämpft bis zum letzten Augenblick und lieber mit seinem Schiff in die Tiefe fährt, als daß er es übergibt. Im Morgengrauen des genannten Tages hatten die britischen schnellen Kreuzer „Arethusa" und „Fearleß", zwei der neuesten und flinksten Schiffe der englischen Flotte, in Begleitung von mehr als 20 Torpedobooten ihre Basis verlassen, um in der Richtung auf Helgoland zu rekognoszieren. Um 8 Uhr wurden sie von sechs deutschen Torpedobooten bemerkt, die auf sie losgingen und um 8.30 das Feuer eröffneten. Es entspann sich ein lebhafter Kampf, in den bald auch die inzwischen herangedampften Kreuzer „Köln", „Mainz" und „Ariadne" mit solchem Erfolg eingriffen, daß die schlimm zerschossene, nur mehr über ein gebrauchsfähiges Geschütz verfügende „Arethusa" sich westwärts flüchten mußte. Den hartbedrängten Briten kam aber nun Admiral Beattys Kreuzergeschwader, bestehend aus den Dreadnought-Kreuzern „Lion", „Queen Mary", „Invincible" und „New Zealand", nebst einem Geschwader leichter Kreuzer zu Hilfe. Als das letztere eingriff und eine halbe Stunde später die schweren Panzer ihre Salven lösten, hatte das Gefecht bereits vier Stunden gedauert, waren „Arethusa" und „Fearleß", nebst den sie begleitenden Torpedobooten bereits auf dem Rückzug begriffen, wie aus Admiral Beattys eigenem Bericht hervorgeht. Die erste Hälfte des Gefechtes, die bis ½1 Uhr dauerte, hatte demnach mit einem deutschen Siege geendet. Als dann die großen Briten den Kampf aufnahmen, war es um die kleinen deutschen Schiffe, die der lange Kampf sehr geschwächt hatte, geschehen. Sie hätten sich vielleicht noch retten und unter den Schutz der Kanonen von Helgoland zurückkehren können, aber sie blieben und feuerten, bis das Wasser über ihnen zusammenschlug. Zuerst sank, von zwei Schlachtkreuzern aus nächster Nähe mit Salvenfeuer aus den größten Geschützen überschüttet, „Ariadne", es folgte Torpedoboot V 187, zuletzt gingen „Köln" und Mainz" in die Tiefe. „They fought their ships till they sank beneath them, and more than this no man can do", heißt es von den Deutschen in einem englischen Bericht. Dieses erste Seegefecht hat sein gutes gehabt: Die Engländer hüteten sich künftighin wohlweislich, in der Richtung auf Helgoland zu rekognoszieren.

Die Verluste der Deutschen sollten bald durch weit größere der Engländer wettgemacht werden. Am 3. September verloren sie das Kanonenboot „Speedy", das auf eine Mine lief, und am 5. September ging der Kreuzer „Pathfinder", als erstes Opfer eines deutschen U-Bootes, in die Tiefe. Den schwersten Schlag aber erlitten sie am 22. September, als Kapitänleutnant Weddigen mit seinem „U 9" den Panzerkreuzern „Hogue", „Aboukir" und „Cressy", Schwesterschiffen von je 12,300 Tonnen, den Garaus machte und damit den Beweis erbrachte, daß die Tauchboote kein Spielzeug mehr, sondern eine furchtbare Waffe in der Hand eines geschickten Gegners sind. Die Tat der „U 9" wirkte auf den britischen Unternehmungsgeist förmlich lähmend ein und trug nicht wenig dazu bei, daß sich die britische Schlachtflotte in den Buchten der Orkney Inseln verkroch. Die U-Boote wagten sich sogar bis zur Höhle des Löwen, in deren Nähe sie am 15. Oktober den Kreuzer „Hawke" in den Grund bohrten, während sein Schwesterschiff „Theseus" nur mit knapper Not demselben Schicksal entging. Drei Tage später, am 18. Oktober, verloren die Engländer ihr erstes Unterseeboot, die „E 3", das auf eine deutsche, von einem Torpedoboot ausgeworfene, schwimmende Mine lief. Am 27. Oktober stieß der 27,000 Tonnen Dreadnought „Audacious" auf eine Mine und sank. Diesen Verlust haben die Engländer bis auf den heutigen Tag nicht zugegeben, aber auch nicht abgeleugnet. Am 31. Oktober wurde der Kreuzer „Hermes" mit einem deutschen Torpedoschuß zum Sinken gebracht, am 11. November das Torpedo-Kanonenboot „Niger". Ein schwarzer Tag war für die Briten der 26. November, als das Schlachtschiff „Bulwark", ein Fahrzeug von 15,000 Tonnen, im Hafen von Sheerneß in die Luft flog. Von den 750 Mann der Besatzung entgingen nur 14 dem Tode. In den Kriegsmonaten des Jahres 1914 haben die Engländer in europäischen Gewässern noch mehrere kleinere Schiffseinheiten verloren, die wir aber hier nicht mit Namen anzuführen brauchen.

Wenn die Engländer geglaubt hatten, die Deutschen würden sich nach dem Gefecht bei Helgoland nicht mehr aus ihrem „Rattenloch" herauswagen und sich auf den U-Bootkrieg und die Bewachung ihrer Küsten beschränken, so sollten sie bald eines besseren belehrt werden. Der September verlief zwar, abgesehen von den Tauchbootaktionen, ohne bedeutende Ereignisse, aber schon zu anfangs Oktober begannen die Deutschen eine verdächtige Rührigkeit zu entwickeln und namentlich den Eingang zum Kanal unsicher zu machen. Es kam da verschiedentlich zu Vorpostenplänkeleien, die für die Deutschen nicht immer glücklich abliefen. So verloren sie am 6. Oktober durch einen Torpedoschuß Torpedoboot „S 116", und dessen vier Schwesterschiffe „S 115, „S 117", „S 118" und „S 119" gingen am 17. Oktober nach heldenmütigem Kampfe mit dem britischen Kreuzer „Undaunted" und drei Zerstörern gegenüber der holländischen Küste zugrunde. Die S-Boote waren kleine Fahrzeuge alter Bauart von je 420 Tonnen und mit je drei 5-Zentimeter Geschützen und mit zwei Maschinengewehren bestückt. Der britische Kreuzer „Undaunted" dagegen, ein 3560 Tonnen Schiff, das einige Tage vorher erst in Dienst gestellt worden war, und mit seinen 29 Meilen Geschwindigkeit die der deutschen Boote um mindestens drei Meilen übertraf, trug zwei 15.2 und sechs 10.2 Zentimeter Geschütze und vier Maschinengewehre. Er allein war also stärker armiert, als seine vier Gegner zusammengenommen. Er hatte aber noch drei Begleiter mit sich, die Zerstörer „Lance", „Legion" und „Loyal", ganz neue 980 Tonnen Schiffe von 30 Knoten Geschwindigkeit mit je drei 10.2 Geschützen an Bord. Die Engländer haben da wieder einmal durch ihre gewaltige Ueberzahl gesiegt. Wenn sie nicht mindestens nochmal so stark sind, wie der Gegner, lassen sie es auf einen Kampf überhaupt nicht ankommen, oder sie werden geschlagen. Wenn das Kräfteverhältnis einigermassen ausgeglichen ist, dann haben sich immer die Deutschen als die Tüchtigeren erwiesen. Die Ostseeflotte war inzwischen auch nicht müßig gewesen und hatte verschiedene wichtige Operationen zur Unterstützung des Landheeres ausgeführt. Am 11. Oktober brachte ein U-Boot im Finnischen Meerbusen den russischen 8000 Tonnen Panzerkreuzer „Pallada" zum Sinken.

Das englische Volk hatte in seiner grenzenlosen Selbstüberhebung den Krieg als ein Unternehmen aufgefaßt, das durchzuführen man getrost der Regierung und bezahlten Mietlingen überlassen könne. Seit undenklichen Zeiten waren die Kriege Englands im Ausland geführt worden, und außer einigen professionellen „Preparedneß-Hetzern" hatte vor 1914 kein Mensch in Großbritannien im Ernst von der Möglichkeit einer feindlichen Invasion, ja selbst eines Angriffs auf die Küste gesprochen. Wozu hatte man die teure Flotte, die so stark war, wie die aller als Feinde eventuell in Betracht kommenden Mächte zusammengenommen, wenn man sich nicht unbedingt auf ihren Schutz verlassen konnte! Das Gefühl der Sicherheit vor feindlichen Aktionen auf dem eigenen Grund und Boden hatte in jedem Engländer feste Wurzeln gefaßt und in ihm jenen Hochmut großgezogen, der, bei Individuen wie bei Staatswesen, schließlich zur Mißachtung fremder Rechte, zur Brutalisierung Schwächerer führt. Von diesem Wahn der Unverletzlichkeit ist das Britenvolk durch den bisherigen Gang der Kriegsereignisse einigermaßen geheilt worden. Heute liegt über dem ganzen Inselreiche wie ein graues Gespenst die Angst vor einem feindlichen Einfall, den viele als den Anfang vom Ende der Weltmachtstellung Britanniens hinstellen. Eins steht fest, und in England selbst ist es gesagt worden: Hätte man vor zwei Jahren gewußt, was man heute weiß, keine Lockungen und keine Versprechungen, keine zehn Belgien und keine irgendwie geartete Humanitätsduselei wären imstande gewesen, England zur Aufgabe seiner Neutralität zu bewegen und ihm das Schwert in die Hand zu drücken gegen ein Volk, dem es stammverwandt ist, mit dem es tausend Jahre lang in Frieden und gutem Einvernehmen gelebt hat.

Das britische Sicherheitsgefühl erhielt den ersten Stoß, als am 3. November 1914 ein deutsches Kreuzergeschwader, bestehend aus den Schlachtkreuzern „Seydlitz", „Moltke" und „Von der Tann", den Panzerkreuzern „Blücher" und „York" und den Kleinen Kreuzern „Kolberg", „Graudenz" und „Straßburg", vor der britischen Ostküste auftauchte und den befestigten Hafen von Yarmouth bombardierte. Durch ganz England ging ein Schrei des Entsetzens beim Vernehmen der Kunde, daß die britische Flotte ihre Hauptaufgabe, das eigene Haus zu beschützen, nicht erfüllte. An und für sich hatte ja das Husarenstückchen der Deutschen keinen sonderlichen Wert, es wurde kein strategischer oder taktischer Vorteil errungen, nicht einmal angestrebt, aber durch die Demonstration wurde der Nachweis erbracht, daß die Unangreifbarkeit Albions eben nichts war, als ein schöner Traum. Das neutrale Ausland freute sich köstlich über den Reinfall John Bulls, dessen Ansehen unter dem Spotte der Schadenfrohen ganz erheblich litt. Bei dem Rencontre büßten die Engländer das Unterseeboot „D. 1", sowie ein paar Patrouillenboote ein. Der deutsche Panzerkreuzer „York" hatte das Unglück, am folgenden Morgen, kurz nach Ankunft in heimischen Gewässern, im Nebel auf eine Mine zu laufen, die ihn zum Sinken brachte. Da das Wasser an der betreffenden Stelle nicht sehr tief ist und ein Teil des gesunkenen Schiffes sechs Meter über die Wasseroberfläche emporragte, konnte mehr als die Hälfte der Mannschaft gerettet werden. Ob der Kreuzer inzwischen wieder gehoben worden ist, was immerhin im Bereich der Möglichkeit war, läßt sich nicht in Erfahrung bringen, da von dem, was in deutschen Binnengewässern und auf den Werften geschieht, seit zwei Jahren nicht ein Sterbenswörtchen in die Außenwelt dringt.

Die Prahlerei der britischen Presse, es werde dafür gesorgt werden, daß der heilige Boden „Old Englands" nicht ein zweites Mal von den „Hunnen und Barbaren" entweiht werden könne, wurde bereits am 16. Dezember ad absurdum geführt. Am Morgen dieses Tages erschienen mehrere deutsche Kreuzer vor der Yorkshire-Küste und beschossen die Städte Scarborough, Whitby und Hartlepool mit erheblichem Erfolg, auch versenkten sie zwei britische Zerstörer, übrigens die ganze Schiffsgattung der britischen Flotte, die sich blicken ließ. Die Engländer erhoben ein großes Geschrei über die deutschen Barbaren, die „harmlose, unbefestigte" Ansiedelungen überfallen hätten. Dabei wird in den ersten Depeschen der britischen Admiralität ausdrücklich von der „Festung" „Hartlepool" gesprochen, und weitere Depeschen geben zu, daß die Deutschen in Scarborough das Kastell, die Militärbaracken und die drahtlose Station, in Whitby die Küstenwache und andere militärische Objekte bombardiert haben.

Ehe wir in der Aufzählung der Taten deutscher Schiffe in den heimatlichen Gewässern fortfahren, müssen wir der Auslandsflotte und ihres kurzen, aber die Welt in Erstaunen versetzenden Wirkens gedenken. Von den Auslandkreuzern war es namentlich die kleine, schnelle „Emden", die durch ihre unglaublich kecken „Raubzüge" im Indischen Ozean den Ruhm der jungen deutschen Marine begründen half. Bald da, bald dort unvermutet auftauchend, wurde sie bald der Schrecken der Handelsfahrzeuge der Alliierten, von denen sie in der kurzen Zeit von sechs Wochen an die zwanzig aufbrachte und versenkte, ohne daß es dem Feinde gelungen wäre, sie unschädlich zu machen. Statt den Engländern auszuweichen, fuhr ihr Kommandant, Kapitän Karl von Müller, ihnen manchmal in den aufgesperrten Rachen hinein, so als er plötzlich vor Madras auftauchte und, unbekümmert um das Feuer von Fort George her, die Oelmagazine in Brand schoß. Noch kühner war das Stückchen, das die „Emden" auf der Reede von Pulo Penang ins Werk setzte. Durch Anbringung eines vierten, falschen, Schornsteins unkenntlich gemacht, näherte sie sich dem Ankerplatz der feindlichen Schiffe und brachte durch Torpedoschüsse den russischen Kreuzer „Schemtschüg", sowie den französischen Torpedobootzerstörer „Mousquet" zum Sinken. Kurz darauf, am 10. November, wurde die „Emden" nahe Keeling Cocos Island von dem weit größeren und besser bestückten australischen Kreuzer „Sydney" zusammengeschossen. Einem ihrer Offiziere, Kapitänleutnant Mücke, der mit einem Kommando an Land weilte, um die drahtlose Station zu zerstören, gelang es, auf dem in aller Eile gekaperten Segelschiff „Ayesha" zu entkommen und nach einer höchst abenteuerlichen Fahrt die arabische Küste zu erreichen.

An der ostafrikanischen Küste war es der Kreuzer „Königsberg", der den Engländern und ihren Handelsfahrzeugen viel Schaden zufügte, aber auch als wackerer Kämpfer sich erwies. Kurz nach der Kriegserklärung hatte der britische Kreuzer „Pegasus" den deutschen Hafen Dar-Es-Salaam gegen alles Völkerrecht, und in Mißachtung bestehender Verträge beschossen und das harmlose Vermessungsfahrzeug „Möwe" versenkt. Dem „Pegasus" wurde aber bald mit gleicher Münze heimgezahlt. Am 20. September wurde er im Hafen von Sansibar von der „Königsberg" überrascht, die ihn nach kurzem Gefecht in Fetzen schoß. Später mußte die „Königsberg", verfolgt von einem starken feindlichen Geschwader, in einer Bucht des Flusses Rufigi einen Unterschlupf aufsuchen, aus dem sie lange Zeit nicht vertrieben werden konnte. Erst am 11. Juli 1915 vermochten die Briten nach riesigen und kostspieligen Vorbereitungen, auch dieses edle Wild zur Strecke zu bringen und den letzten noch in „Freiheit" befindlichen deutschen Kreuzer endgültig außer Gefecht zu setzen. Aber die Geschütze und die überlebenden Mannschaften des braven Schiffes sollen heute noch den Verteidigern der immer noch unbezwungenen ostafrikanischen Kolonie eine wertvolle Stütze sein.

Dem Geschwader der Ostasiatischen Station und seinem unvergeßlichen Kommandanten Vize-Admiral Grafen von Spee sollte es beschieden sein, den Briten die erste empfindliche Niederlage zur See zuzufügen. Das Geschwader hatte nach der Kriegserklärung Japans den Hafen Tsingtau des deutschen Schutzgebietes Kiautschou mit Zurücklassung der kleineren Kanonenboote usw. verlassen, um die Fahrt ins Ungewisse, vielmehr die Fahrt dem unausbleiblichen Ende zu, anzutreten. Der Kurs ging der südlichen Westküste Südamerikas zu. Unterwegs stattete man der französischen Insel Tahiti einen Besuch ab, beschoß die Hafenwerke von Papeeta und versenkte das im Hafen liegende Kanonenboot „Zelee" mit ein paar Volltreffern. Auch die Osterinseln wurden zwecks Ergänzung der Fleisch- und Süßwasservorräte angelaufen. Den Bedarf an Kohlen deckte man zum teil von aufgegriffenen feindlichen Kauffahrern. Im übrigen vertrieb man sich die Zeit mit wachsamem Warten auf die Kriegsschiffe des Feindes.

Am 1. November 1914 kam es auf der Höhe der chilenischen Hafenstadt Coronel, südlich von Valparaiso, zum ersten großen Zusammenstoß mit den Engländern, zur Seeschlacht von Coronel. Das deutsche Geschwader, das ursprünglich aus den Panzerkreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau" und den Kleinen Kreuzern „Nürnberg" und „Leipzig" bestanden hatte, war durch das Hinzukommen des früher an der Ostküste Südamerikas mit Abfangen von Handelsschiffen beschäftigt gewesenen Kleinen Kreuzers „Dresden" verstärkt worden. Die Engländer unter dem Befehl des Rear Admirals Sir Christopher Cradock hatten die Panzerkreuzer „Good Hope" und „Monmouth" (14,300 resp. 9950 Tonnen), den Geschützten Kreuzer „Glasgow" (4900 Tonnen) und den Hilfskreuzer „Otranto" (12,000 Tonnen) zur Verfügung. Auf deutscher Seite nahm aber die „Nürnberg", die von Admiral Spee kurz vorher mit einer Mission betraut worden war, am Kampfe nicht teil.

Der Stolz der Engländer war durch diese Niederlage auf tiefste verletzt, und die öffentliche Meinung schrie nach Rache für Coronel. Am 8. Dezember ist es denn auch gelungen, das Rachegefühl zu befriedigen und den Feind zu vernichten. Allerdings haben die Briten wenig Veranlassung auf die Schlacht bei den Falklands-Inseln sonderlich stolz zu sein, denn den Sieg haben sie nicht durch hervorragende Tapferkeit oder Strategie, sondern vermöge ihrer überwältigenden Uebermacht an Schiffen und Geschützen über einen Feind errungen, der durch monatelanges Herumzigeunern in tropischen Gewässern naturgemäß geschwächt war, außerdem nicht mehr viel Munition übrig hatte.

Am 8. Dezember kämpften unter dem Kommando des britischen Admirals Sturdee folgende Schiffe: Die Schlachtkreuzer „Invincible" und „Inflexible" (je 20,300 Tonnen), das Schlachtschiff „Canopus" (13,150 T.), die Panzerkreuzer „Carnarvon" (11,000 T.), „Kent" und „Cornwall" (je 9950 T.), die geschützten Kreuzer „Glasgow" und „Bristol" (je 4900 T.), und der Hilfskreuzer „Macedonia". Einer der Schlachtkreuzer allein hatte stärkere Artillerie, als die fünf Schiffe des Grafen Spee zusammengenommen. Was kommen mußte, kam. Nach einem Kampfe, der von 9 Uhr 20 früh bis nach 7 Uhr abends andauerte, lagen vier deutsche Schiffe auf dem Meeresgrund, das fünfte, die „Dresden", war entkommen. Sie wurde einige Wochen später in neutralen Gewässern von den verräterischen Engländern zerstört. Diese völkerrechtswidrige Handlung „begründete" der Brite mit den cynischen Worten: „Ob mein Vorgehen recht oder unrecht war, darüber sollen sich die Diplomaten zanken." Es war dies nicht das erstemal, daß die Engländer durch Mißachtung der Rechte Neutraler das Völkerrecht verletzten. Am 27. August hatte ihr Kreuzer „Highflyer" den Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große", als dieser in einem Hafen der spanischen Goldküste sich von den Strapazen einer erfolgreichen Tätigkeit als Handelszerstörer erholte, nach heftiger Gegenwehr schachmatt gesetzt. Das schwer beschädigte Schiff wurde von seinem Kommandanten in die Luft gesprengt.

Die deutschen Hilfskreuzer, d. h. Handelsschiffe, die erst nach Ausbruch des Krieges in den Dienst der kaiserlichen Marine übernommen wurden, haben sich als Handelszerstörer vorzüglich bewährt und den Alliierten riesigen Schaden zugefügt. In Dollars und Cents ausgedrückt, beträgt dieser Schaden ein vielfaches des Wertes, den die in ausländischen Gewässern zugrunde gegangenen deutschen Kriegsschiffe und Hilfskreuzer hatten. Die deutschen Handelszerstörer haben auch die feindlichen Seemächte gezwungen, für lange Zeit einen beträchtlichen Teil ihrer Kreuzerflotten in fernen Meeren zu verwenden. Einer dieser Hilfskreuzer, die „Cap Trafalgar", ging am 14. September an der südamerikanischen Küste nach einem heftigen Kampf mit der „Carmania" ehrenvoll unter. Zwei andern, „Prinz Eitel Friedrich" und „Kronprinz Wilhelm", gelang es, nachdem sie eine Menge Handelsschiffe versenkt hatten, mit leeren Kohlenbunkern die englische Blockade der amerikanischen Küste zu durchbrechen und in den sichern Hafen von Norfolk einzulaufen. Kein einziges der für Kriegszwecke ausgerüsteten deutschen Auslandsschiffe ist von den Alliierten gekapert worden. Was aus der „Karlsruhe" geworden ist, dem einzigen Kreuzer, der nach der Schlacht bei den Falklands-Inseln und der Zerstörung der „Dresden" noch freie Fahrt vor sich hatte, vermögen wir nicht zu sagen. Einige behaupten, sie sei nach einer ruhmreichen Karriere und nachdem sie über ein Dutzend Alliiertenschiffe versenkt, während eines Sturmes an einer kleinen westindischen Insel gescheitert.

Andere dagegen wollen wissen, daß es ihr mit vieler List gelang, die wachsame britische Kreuzerkette in der Nordsee zu übertölpeln und den Heimatshafen zu erreichen. Die in Tsingtau eingeschlossenen kleineren Fahrzeuge, darunter der alte österreichische Kreuzer „Kaiserin Elisabeth", wurden von der eigenen Besatzung vernichtet, damit sie nicht in die Hände des Feindes fallen sollten. Dem Torpedoboot S 90 war es vorher noch gelungen, den japanischen Kreuzer „Takatschio" durch einen wohlgezielten Torpedoschuß in die Tiefe zu befördern. Der ungeschützte Kreuzer „Geier" erreichte Hawaii und ließ sich internieren. Das Kanonenboot „Cormoran" ist im amerikanischen Hafen von Guam interniert. Ueber den Verbleib der Kanonenboote „Panther" und „Eber" der westafrikanischen Station ist nichts bekannt geworden. Vom „Panther" hieß es einmal, er halte sich in einem kleinasiatischen Hafen auf. Rudolf Amort.

(Ein zweiter Artikel folgt.)

— Eine Bienenkönigin legt in einer Saison 100,000 Eier.