An der Wiege des Weltkrieges

Erinnerungen des Großadmirals v. Tirpitz, Staatssekretär des Reichsmarineamts a. D.

Copyright 1919 by Dodd, Mead & Co.

(15. Fortsetzung.)

Auch die in verschiedenen Erdteilen stationierten einzelnen Kreuzer haben ihre Schuldigkeit voll getan. Dieser Kreuzerkrieg, der beim Mangel an Stützpunkten keine lange Dauer haben konnte, war vom Admiralstab sehr gut vorbereitet. Agenten, Kohlen- und Proviantversorgung klappten, solange das Prestige Deutschlands in der Welt nicht im Niedergehen war. Die Taten Kapitän z. S. v. Müllers auf der „Emden" und die der „Karlsruhe", waren ruhmreich und wirksam. Der Kommandant der „Karlsruhe", Kapitän z. S. Köhler, dachte nicht daran, die Erlaubnis zur Heimfahrt zu befolgen; mit vier Hilfsschiffen in Atlantik arbeitend, umschwärmt von englischen Kreuzern, aber bauend auf seine überlegene Schnelligkeit, strebte er nach neuen Erfolgen, bis ihn selbst und sein Schiff eine Explosion vernichtete, die wahrscheinlich von einem im Ausland gekauften unsicheren Sprengstoff herrührte. Die „Königsberg" unter Kapitän z. S. Loof ist nach scharfen Kämpfen gegen große Uebermacht erlegen. Der Kommandant und ein erheblicher Teil der Besatzung haben dann den Feldzug in Ostafrika unter General v. Lettow mitgemacht. Viel Ehre haben gute treue Deutsche auch von späteren Kreuzerfahrten heimgebracht. Kühnster Unternehmungsgeist führte die Hilfskreuzer „Meteor", „Greif", „Möwe", „Seeadler", „Wolf" durch die englischen Gewässer hindurch nach dem Ozean. Der Geist, den sie zeigten, war aber der Geist der Hochseeflotte, denn sie waren von deren Offizieren und Mannschaften besetzt. Nachhaltige Wirkung auf den Verlauf des Krieges konnten unsere Auslandschiffe nicht bringen, da sie ohne jede Hilfe durch eigene Stützpunkte in abgemessener Zeit erliegen mußten. Immerhin ist das, was wir an Verlusten dem Feind beigebracht haben, mindestens dreimal so groß, als das, was wir selbst dabei eingesetzt haben. Merkwürdig dabei ist die Erscheinung, daß das Erliegen unserer Schiffe nie auf offener See, sondern stets dann eintrat, wenn die Kreuzer notgedrungen mit dem Lande in Berührung kamen.

Wenn man sich diese Wirkungen unserer Flotte auf die Gestaltung des Krieges vor Augen hält, so wird man anerkennen müssen, daß ihre Taten groß und ruhmreich waren. Mir ist außer dem letzten Zusammensturz kein Fall bekannt, in dem das Personal sich nicht mit größter Tapferkeit und Hingabe geschlagen und bei dem unsere personelle und qualitative Ueberlegenheit sich nicht dargetan hätte. Man wäre nicht unberechtigt zu sagen, gegen eine fünffache Uebermacht ohne Stützpunkte draußen, in ungünstigster seestrategischer Lage daheim, sei nicht mehr zu verlangen gewesen. Und dennoch, unsere Marine war so gut, daß von ihr das Höchste hätte erreicht werden können, wenn es gefordert und nicht gehemmt worden wäre.

Damit komme ich auf die beiden wesentlichen Ursachen, weshalb das höchste Ziel für die Marine, das Erstreiten eines gerechten Friedens, nicht hat erreicht werden können. Die Hemmungen, welche der militärischen Leistung der Marine aus politischen Gründen während des ganzen Krieges auferlegt wurden, sind die eine schon früher besprochene Ursache ihres erschütternden Loses. Die andre Ursache ist der Mangel einer einheitlichen verantwortlichen Leitung der gesamten deutschen Seemacht.

3.

Die Operationspläne, welche ich in den neunziger Jahren niedergelegt und damals auch dem Einverständnis des Chefs des Generalstabes unterbreitet hatte, waren sämtlich von der wohlwollenden Neutralität Englands ausgegangen. Nachdem sich diese politische Voraussetzung seit Mitte der neunziger Jahre geändert hatte, war ich als Staatssekretär bei der Bearbeitung der Operationspläne ressortmäßig nicht mehr beteiligt. Doch habe ich je nach der Persönlichkeit des Admiralstabschefs die Ansichten mit ihm darüber ausgetauscht. Als Graf Baudissin 1908 Admiralstabschef war, hatte er den sofortigen rücksichtslosen Einsatz der aktiven Flotte zur Schlacht in den Vordergrund der Operation gestellt und dabei mein volles Einverständnis gefunden. In den letzten Jahren vor dem Krieg wurde aber der Operationsplan vom Admiralstab auch mir gegenüber als Geheimnis behandelt.

Der Operationsplan, den mir nun gemäß dem später zu besprechenden Kabinettsbefehl vom 30. Juli 1914 der Admiralstabschef v. Pohl für den Fall einer englischen Kriegserklärung vorlegte, bestand zu meiner Ueberraschung aus einer kurzen Anweisung für den Chef der Nordseeflotte, vorläufig gegen England den Kleinkrieg zu führen, bis eine solche Schwächung des Gegners erzielt sei, daß man zum Einsetzen der Flotte übergehen könne; sollte sich vorher eine gute Aussicht auf Erfolg bieten, so könne auch dann schon geschlagen werden.

Für den sogenannten Kleinkrieg war in jener Zeit in der Presse, unter anderem auch von verabschiedeten Seeoffizieren stark geworben worden. Man übersah, daß dessen ganze Aussichten von dem durchaus unwahrscheinlichen guten Willen des Gegners abhingen, uns solche zu gewähren. Nur wenn die Engländer sich nach Ausbruch des Krieges sofort zu einer engen Blockade unserer Küsten entschlossen hätten, kam der Kleinkrieg in Betracht; ob er selbst in diesem Falle richtig gewesen wäre, sei dahingestellt. Die Nachrichten aus England, insbesondere die Anlage der britischen strategischen Manöver machten aber jene papierne Annahme einer engen Blockade der deutschen Bucht von vornherein unwahrscheinlich.

Der Admiralstabschef persönlich glaubte den Drang der Engländer, zum Schlagen zu kommen, höher einschätzen zu sollen und erwartete, daß es demgemäß zu einer Schlacht bei Helgoland kommen müsse, was, wenn es eintrat, natürlich für uns am günstigsten gewesen wäre. Wie ich später erfahren habe, gingen die Sonderbearbeiter im Admiralstab bei dieser Frage von dem Gedanken aus, daß das strategische Verhalten der Engländer in den ersten Wochen des Krieges sich klar herausstellen müsse und dementsprechend neue Direktiven gegeben werden könnten; sie waren auch der Ansicht, daß das Hinzutreten einiger Großkampfschiffe der Kaiserklasse und die mobilgemachten, aber zunächst noch nicht kriegsbereiten Reservegeschwader die Aussichten einer Schlacht vom Oktober ab noch günstiger gestalten würden, als in den ersten Wochen. An Hemmungen aus politischen Gründen wurde an keiner Stelle der Marine gedacht. Rein zahlenmäßig betrachtet, war jene Auffassung nicht unrichtig. Es lag nur das Bedenken vor, daß eine erste Direktive, welche Zurückhaltung empfahl, leicht dahin führen konnte, bei der Unberechenbarkeit der feindlichen Handlungen unwiederbringliche günstige Gelegenheiten zu versäumen und dem Feinde Vorteile zu bringen, die wir nicht zu übersehen imstande waren. Ich erhob deshalb Einwendungen gegen diesen Operationsplan, die vom Admiralstabschef nur insoweit anerkannt wurden, als eine Aenderung vorgenommen wurde, dahingehend, daß, sobald sich eine Gelegenheit böte, nicht geschlagen werden könne, sondern müsse. Ich glaubte, daß hiermit der Chef der Nordseeflotte noch genügende Freiheit zum Handeln behielte.

Für die sofortige Betätigung unserer Flotte sprach, abgesehen von den politischen Momenten der Umstand, daß wahrscheinlich nicht unerhebliche britische Schlachtkräfte für die Truppenüberschiffung über den Kanal festgehalten wurden, ferner, daß die Engländer für den modernen Seekrieg nicht wesentlich mehr Erfahrung besaßen als wir, endlich, daß sie bei Beginn des Kriegs die Ueberlegenheit unserer Schiffswaffen und unseres Materials noch nicht kannten. Auf die furchtbare, als Ueberraschungsmoment doppelt wirksame Kraft unserer Panzersprenggranaten sind sie wohl noch nicht einmal durch ihre Niederlage bei Coronel, sondern erst durch das Kreuzergefecht vom 24. Januar 1915 aufmerksam geworden. Für rasches Schlagen sprach endlich der heilige Kampfeseifer des gesamten Personals, das mit den Großtaten der Armee wettzueifern sehnlichst wünschte.

Ungünstig wirkte für eine sofortige Schlacht der Umstand, daß die gesamte englische Flotte bei Kriegsausbruch infolge der Probemobilmachung schon kampfbereit war, während dies bei uns nur auf die aktiven Geschwader zutraf. Ferner hatte Pohl zum Bedauern seiner Offiziere dem Drängen des Auswärtigen Amts nachgegeben, welches die Flotte bei ihrer Rückkehr von Norwegen der harmloseren Erscheinung willen zwischen dem Nord- und dem Ostseehafen zu teilen wünschte. Infolge dieses Schrittes, der zwar unsere Friedensliebe wiederum bekundete, aber die Kriegsbereitschaft schädigte, mußte die nach Kiel geleitete Flottenhälfte erst nach Auffüllung der Kohlen usw. den noch nicht einwandfreien Nordostseekanal durchlaufen, um sich mit dem Rest zu vereinigen. Der Flottenchef v. Ingenohl wurde durch diese Umstände gegen die Erwartung vieler Offiziere bestärkt zu einer streng defensiven Auffassung des Operationsbefehls bezüglich der Schlachtflotte. Einige kühne Minenunternehmungen an der englischen Küste veränderten die Lage nicht. Ingenohl erwartete die Engländer in der Helgoländer Bucht in defensiver Form, welche der Feind nach einiger Zeit herausfinden mußte. So kam der 28. August heran und mit ihm ein in seinen Nach- und Nebenwirkungen für die Leistung der Marine verhängnisvoller Tag.

Englische kleine Kreuzer und Torpedoboote neuester Art hatten gegen unsere zwischen Helgoland und der Küste stehenden Vorpostenlinien am frühen Morgen in diesigem Wetter einen Vorstoß gemacht und hierbei ein älteres Torpedoboot versenkt. Als die englischen Fahrzeuge sich darauf seewärts zurückzogen, wurde unseren in den Flußmündungen liegenden kleinen Kreuzern der Befehl gegeben, die Verfolgung aufzunehmen. Diese, über die Gesamtlage nicht unterrichtet, gingen von ihren Ankerplätzen allein und unter Zurücklassung der ihnen zugeteilten Torpedobootsflottillen mit dem ganzen Ungestüm des ersten Kampfes los und trafen etwa sechzig Meilen von Helgoland auf eine große Zahl feindlicher Aufklärungsstreitkräfte, darunter auch vier Schlachtkreuzer. Ob schwere Geschwader dahinterstanden, blieb zweifelhaft. „Köln" und „Mainz" wurden hier im Feuer der weit überlegenen Macht tapfer kämpfend zusammengeschossen, bis sie wegsanken.

Entscheidend scheint mir, daß beim Anmarsch der Engländer nicht sofort befohlen worden war: die ganze Flotte mit allem, was sie hat, heraus! Waren größere Kräfte der britischen Flotte in der Bucht, so konnte es Glücklicheres für uns gar nicht geben als hier in der Nähe unserer Häfen zum Schlagen zu kommen. Hatte der Engländer aber nur geringere Stärke und wich aus, so bekam die Flotte wenigstens die Möglichkeit einer einsichtigen Sammlung im Entwickeln der gesamten Seestreitkräfte aus den Flußmündungen und im Vereinigen mit dem Ausblick auf einen Kampf. Das geschah leider nicht und auch ein Nachschieben von Streitkräften fand nicht statt. Es wurde nur der Befehl für eines der Geschwader erteilt, sich in höhere Fahrbereitschaft zu setzen. Da ich im Hauptquartier den ganzen Vorgang zunächst nicht verstand, erbat ich mir schriftliche Aufklärung von einem Bekannten, der an ihm beteiligt gewesen war, und wies zugleich auf die Folgen hin, die entständen, wenn die Flotte nicht zum Schlagen käme. In der Antwort, die ich erhielt, wurde der Gedanke der Flottenleitung, die Engländer in der Helgoländer Bucht in Anlehnung an unsere dortigen Minensperren zu erwarten, als richtig anerkannt; der Verlust der Kreuzer wäre nur durch ihr Draufgängertum verschuldet. Im Gegensatz zu dieser Ansicht stand die Kritik der meisten Offiziere. Auch die Mannschaften waren enttäuscht, daß sie nicht zum Schlagen kämen, und ihr herbes Urteil machte sich stellenweise in bedenklicher Form Luft. Bemerkungen wurden mit Kreide an die Wand geschrieben, aus denen der Wunsch sprach, an den Feind zu kommen.

Daß im Anfang eines solchen Krieges Fehler gemacht werden, ist natürlich. In diesem Falle waren offenbar Wirkungen der in defensivem Geiste gehaltenen Operationspläne zutage getreten. Es war nun Sache der Obersten Kriegsleitung hier einzugreifen und auf die zweifellos begangenen Fehler hinzuweisen. Dann war der eingetrene Schaden leicht ausgebessert.

Aber das Gegenteil trat ein. Der Kaiser wollte derartige Verluste nicht haben, und der Reichskanzler erhielt vermehrte Handhaben für die im vorigen Kapitel geschilderte grundsätzliche Zurückhaltung der Flotte. Ausdruck dafür, daß Bethmanns Auffassung Geltung gewann, waren die Anordnungen, welche der Kaiser nach Vortrag Pohls, zu dem ich wie stets nicht zugezogen wurde, erließ, um die Initiative des Chefs der Hochseeflotte noch weiter einzuschränken: Schiffsverluste müßten vermieden werden, Auslaufen der Flotte und überhaupt größere Unternehmungen müßten vorher die Zustimmung des Kaisers erhalten u. A.

Nachdem ich hiervon mündlich Kenntnis erhalten hatte, nahm ich die erste Gelegenheit wahr, um dem Kaiser das grundsätzliche Fehlerhafte einer solchen Knebelung darzulegen. Einen Erfolg hatte dieser Schritt nicht, im Gegenteil entstand von diesem Tage an eine wachsende und von verschiedenen Seiten geförderte Entfremdung zwischen dem Kaiser und mir. Wenig später lief in Berlin die Nachricht um, ich triebe aus parlamentarischen Rücksichten die Flotte in die Schlacht.

4.

Als Admiral Scheer Anfang Januar 1916 den erkrankten Admiral v. Pohl als Flottenchef ablöste, übernahm er mit dem von ihm erwählten Stabschef v. Trotha das Kommando in dem festen Willen, trotz der ungünstiger gewordenen Kriegslage die Flotte stärker zum Tragen zu bringen. Demgemäß trat er auch der durch die vorangegangene Untätigkeit der Flotte eingetretenen Ermüdung der Geister mit Erfolg entgegen. Die Absicht, zum Schlagen zu kommen, wurde 1916 schon erheblich erschwert durch den von England unter gewaltigen Anstrengungen unternommenen Versuch, unsere Nordseeecke von Borkum bis nach Jütland durch weite Minenfelder gegen unsere Hochseestreitkräfte und Uboote abzuschließen. Um diesen Zweck des Feindes zu vereiteln, mußten wir eine große Organisation schaffen aus Fahrzeugen, welche nach einem bestimmten System Fahrstraßen durch diese Minenfelder offen und gefahrlos halten mußten. Mit der Zeit entwickelte sich hieraus ein äußerst anstrengender, gefahrvoller Dienst, der manches Opfer gekostet, aber bis zum Kriegsende seinen Zweck im Wesentlichen erfüllt hat. Durch diese Fahrstraßen mußte die Flotte hindurch, um in die freie Nordsee zu gelangen und auf gleichem Wege den Rückmarsch bewerkstelligen. Man sieht, wie erschwert die Operationen der Flotte im Verhältnis zu den Vorjahren geworden waren.

Bei einem der weit ausholenden Vorstöße, der ursprünglich in der Richtung auf England geplant war, trafen unsere Kreuzerkräfte, die in ziemlicher Entfernung von unserem Gros standen, vor dem Skagerrak auf die an Zahl überlegenen Kreuzerkräfte der Engländer und griffen sofort an. Schon nach kurzer Zeit stellte sich in dem so entstehenden Kampf eine erhebliche Ueberlegenheit unserer Schiffe heraus. Es standen anfänglich sechs englische Schlachtkreuzer unseren fünf Schlachtkreuzern gegenüber. Die Luft war zu diesem Zeitpunkt kristallklar, die Gefechtsentfernung zu Beginn etwa 15,000 Meter. Achtzehn Minuten nach Feuereröffnen flog der Schlachtkreuzer „Indefatigable", zwanzig Minuten später die „Queen Mary" in die Luft.

(Fortsetzung folgt.)

An der Wiege des Weltkrieges

Erinnerungen des Großadmirals v. Tirpitz, Staatssekretär des Reichsmarineamts a. D.

Copyright 1919 by Dodd, Mead & Co.

(16. Fortsetzung.)

Im weiteren Verlauf des Gefechtes erhielten die Engländer eine wesentliche Verstärkung durch fünf neueste, erst im Kriege fertig gewordene Liniienschiffe der Queen-Elisabethklasse, deren Heizmaterial, gänzlich aus Heizöl bestehend, diesen Schiffen eine so hohe Geschwindigkeit gegeben hatte, daß sie sich an dem Kreuzergefecht beteiligen konnten. Sie hängten sich an die englischen Kreuzer an und griffen auf hohe Entfernung in den Kampf ein. Bis zu dem Augenblick, wo der englische Admiral Beatty, unsere Schlachtschiffe sichtend, eine Kehrtschwenkung machte und auf nördlichen Kurs ging, hatte sich die Kampfkraft unseres Geschwaders so gut wie nicht verändert. Das meistbeschädigte Schiff, die „Seydlitz", hatte drei schwere Treffer erhalten, davon einen 38 Zentimeter, wie sich später aus den Geschoßsprengstücken feststellen ließ. Auch ein Torpedotreffer, den dieses Schiff später von einem englischen Zerstörer erhielt, hatte so gut wie keinen Einfluß, da seine Wirkung durch das Torpedolängsschott aufgefangen wurde. In den kommenden Phasen der Schlacht konnte die „Seydlitz" einen zweimaligen Stoß auf das englische Gros mit Höchstgeschwindigkeit mitmachen, wobei sie noch weitere zwanzig schwere Geschoßtreffer erhielt. Trotzdem ist sie mit eigener Maschinenkraft in den Hafen eingelaufen. Aus dem frischen Gefühl der überstandenen Gefahr heraus schickte mir der tapfere Kommandant, Kapitän v. Egidy, zu meiner Freude im Namen der Offiziere und Mannschaften ein warmes Danktelegramm für das ausgezeichnete Schiffsmaterial.

Admiral Scheer und sein Stabschef v. Trotha entnahmen aus den Funkenmeldungen, daß das Kreuzergefecht zu einem Zusammenstoß mit der Grand Fleet führen mußte, deren numerische Ueberlegenheit und in diesem Stadium einheitliche Zusammensetzung aus Linienschiffen der Großkampfklasse sie voll übersahen. Es bleibt ihr großes historisches Verdienst, daß sie mit äußerster Kraft der Maschinen zur Schlacht drängten. Sie schätzten die personellen und materiellen Eigenschaften unserer Flotte richtiger ein, als es bisher geschehen war.

Als demgemäß unsere Schlachtflotte die nach Norden ablaufenden englischen Schlachtkreuzer und Linienschiffe unter Feuer nahm, konnten infolge der „vorlichen" Position des Gegners außer den Schlachtkreuzern, die sich der Flotte vorgesetzt hatten, nur die Spitzenschiffe der „König"-klasse unter Admiral Behncke zu Schuß kommen. Der englische Admiral zwang, allmählich von nördlichem Kurse auf östlichen gehend, unsere Spitze gleichfalls zum Abbiegen. Nachdem diese noch vorher in wenigen Minuten den neu hinzugekommenen Schlachtkreuzer „Invicible" und zwei Panzerkreuzer der „Warrior"klasse niedergekämpft hatte, stieß sie plötzlich auf das in Qualm und Dunst liegende, in langer Linie entwickelte Gros der englischen Flotte, die sofort mit sämtlichen Schiffen ein schweres Feuer eröffnen konnte. Die Lage war durch Zufall für unsere Flotte taktisch sehr ungünstig geworden. Nicht nur hätten unsere Schiffe unter dem Feuer der ganzen feindlichen Flotte aufmarschieren müssen, wenn sie in gute taktische Position hätten gelangen wollen, sondern die Beleuchtung war jetzt aus derartig, daß die deutschen Schiffe sich gegen den westlichen Abendhimmel als Silhouetten abhoben, also in den vorübergehenden Augenblicken guter Sichtigkeit ausgezeichnet für die artilleristische Beobachtung dastanden, während umgekehrt der Dunst, der im Osten lag, die Schiffsrümpfe der Engländer so verbarg, daß ihre Stellung fast nur aus dem Aufblitzen der Geschütze erkennbar wurde. Admiral Scheer entzog sich seiner auf diese Weise gefährlich gewordenen Lage, indem er durch gleichzeitige Kehrtwendung mit unserer ganzen Flotte zunächst zurückging, ein Manöver, das im tobenden Geschützfeuer wohl nur wenige Flotten der Welt auszuführen imstande gewesen wären. Er wurde bei diesem Manöver unterstützt durch zwei unserer Torpedobootsflottillen unter Kapitän z. S. Heinrich, welche die gefährliche Lage unserer Flotte erkannten, das Gros der englischen Flotte angriffen und das gesamte Feuer des Feindes auf sich lenkten. Als Admiral Scheer die erforderliche neue Gefechtsformation mit seiner Flotte gebildet hatte, drehte er nochmals auf den Feind zurück, um den Angriffsstoß zu wiederholen. Die eintretende Nacht machte überlegte Kampfformationen alsdann unmöglich. Wenn die englische Flotte in dieser Phase ein Gefühl der Ueberlegenheit gehabt hätte, so würde sie unserer Flotte unter allen Umständen an der Klinge geblieben sein, denn da wir noch ein älteres Geschwader der Vordreadnoughtperiode bei uns hatten, die englische aber ausschließlich aus neuen Großkampfschiffen bestand, so waren sie der unserigen auch an Gesamtflottengeschwindigkeit überlegen und verfügten außerdem auch noch über eine Gruppe von Schlachtschiffen mit besonders hoher Geschwindigkeit.

Admiral Scheer, wie auch die ganze Flotte erwarteten unter diesen Verhältnissen mit Bestimmtheit eine Erneuerung des Kampfes am nächsten Morgen. Sie zogen es aber vor, diesen Kampf in größerer Nähe der von Minen freien Fahrstraße zu bestehen, und beschlossen deshalb, in der Nacht sich dorthin in die Nähe von Hornsriff zu begeben. Als der Tag anbrach, war weit und breit die See leer, bis ein Luftschiff meldete, daß ein neuerer größerer Flottenteil weit westwärts im Anmarsch sei. Es hat sich später herausgestellt, daß es sich in Wirklichkeit um das Gros der englischen Flotte handelte, welches aber bald nach Norden abdampfte. Für die Bewegung der englischen Flotte ist wahrscheinlich, daß sie nach Eintreten der Dunkelheit beim Abdampfen nach Westen den Stand unserer Flotte südlich passierte und daß in etwas weiterem Abstand die Nachhut, bestehend aus Kreuzern und einem großen Teil der englischen Torpedobootsstreitkräfte folgte. Durch die zwischen Gros und Nachhut so entstehende Lücke muß dann unsere Flotte bei ihrem Abmarsch nach Süden durchgestoßen sein. Dadurch entstand aber für die Massen der englischen Torpedoboote unterstützt durch Kreuzer das Glück einer unvergleichlich günstigen Angriffsmöglichkeit auf unsere in langer Linie geschlossen dampfende Flotte. Der Angriff erfolgte mit Tapferkeit, aber wenig Geschick. Unsere „Pommern", ein Vordreadnoughtschiff, ging dabei verloren. Aber mehrere englischen Kreuzer und mindestens sechs Torpedoboote gingen unter dem Feuer unserer Schiffe in hellen Flammen auf, die hoch über die Masten der Schiffe gen Himmel schlugen. Es war, so schrieb mir ein hoher Offizier des Flottenstabes, als ob wir durch eine brennende Allee fuhren. Dazu leuchteten die Scheinwerfer und spielte die Funkentelegraphie. Es ist daher nicht möglich, daß das noch nicht abstehende englische Gros im Unklaren über das Verbleiben unserer Flotte war.

Unseren eigenen Torpedobooten wurde eine ähnliche Angriffsmöglichkeit vom Schicksal nicht gewährt, sie fanden in der Nacht die englische Flotte nicht. Ihre große Schulung für solche Lage kam nicht zum Tagen.

Am 1. Juni nachmittags traf unsere Flotte in den Flußmündungen ein, das Personal gehoben und in gewisser Weise überrascht von dem Erfolg und von der bewiesenen personellen und materiellen Ueberlegenheit. Die meisten hatten gar nicht gewußt, wie gut unsere Flotte war. Sie dachten nach dieser Schlacht, wo die Gunst der Verhältnisse nicht einmal auf unserer Seite war, und wo von der ganzen Flotte nur die Panzerkreuzer und die Spitzenschiffe eines Geschwaders voll zum Tragen gekommen sind, nun an den Erfolg, den wir hätten erwarten können, wenn wir im Anfang des Krieges eine gute Stunde suchten und dann die Flotte einsetzten. Trotz Minderzahl und taktischer Ungunst der Umstände betrug unser Verlust nur ein Drittel des britischen.

Admiral Scheer hat im Laufe des Jahres 1916 noch mehrmals ernstlich versucht, die englische Flotte zum Schlagen zu bekommen. Sie vermied aber ganz offensichtlich eine „costly und precipitated action", und um bei Scapa Flow oder vor Dover eine Schlacht zu schlagen, dazu war die zahlenmäßige Unterlegenheit unserer Hochseeflotte zu groß und die Verhältnisse für uns zu ungünstig.

Besonders bemerkenswert ist ein Vorstoß, der unsere Flotte bis auf dreißig Seemeilen ab von Sunderland heranführte und in Fühlung mit der englischen Flotte brachte; sie ging unsererseits durch eine schwere Regenböe verloren. Als es darauf aufklarte, war von der englischen Flotte nichts mehr zu sehen.

Der Unterseeboots-Krieg.

1

Je mehr England nach den Vorgängen der ersten Kriegswochen seine Seestreitkräfte zurückhielt, um uns die Gelegenheit zur schnellen militärischen Entscheidung zu entziehen und mit allen Mitteln wirtschaftlich zu erdrosseln, um so mehr erwuchs unserer Marine die Notwendigkeit, den Gegner mit gleichen Waffen zu bedrängen. Das wirksamste Kampfmittel, das wir gegen den englischen Handel besaßen, war das Unterseeboot. Bei seiner Verwendung gegen den feindlichen Frachtraum war von vornherein klar, daß die bisherigen Seerechtsbestimmungen, die im wesentlichen aus der alten Seglerzeit stammten, nicht genau für die neuen Verhältnisse paßten. Am ehesten konnten die Regeln der alten Blockade zur Anwendung gebracht werden. Im amerikanischen Sezessionskriege waren die Blockadebrecher von den Schiffen der Nordstaaten auch einfach niedergeschossen worden, freilich mit Kanonen, weil man Torpedos damals noch nicht hatte. Ebenso wie die Engländer von ihrer Kriegsgebietserklärung sagten, sie wäre „in effekt a blockade adapted to the conditions of modern warfare und commerce", konnten auch wir für eine Uboots-Blockade ohne Zweifel ein formales Recht in Anspruch nehmen. Allerdings mußte in der Aufnahme seitens der Neutralen mit einem Unterschied zwischen Handlungen Englands und solchen Deutschlands gerechnet werden. Infolge der Seemacht, Ueberlieferung und diplomatischen Geschicklichkeit der englischen Machthaber wird von den Neutralen nahezu alles hingenommen, was England auf See tut; wenn Deutschland aber entsprechend vorging, mußte mit ganz anderem Widerstande der nicht kriegführenden Staaten gerechnet werden. Bei einem Krieg mit England waren wir von vornherein stärker „gehandicapt", als den meisten Deutschen klar war.

Die Hauptschwierigkeit war aus den Beziehungen zu Amerika zu erwarten, besonders nachdem dieses Land, entgegen dem Wesen der Neutralität, sich bald nach Ausbruch des Krieges zu einem Arsenal für unsere Feinde entwickelt hatte. Da im Nordatlantik der Frachtverkehr meist unter englischer Flagge geht, so mußte jeder Kampf gegen englischen Frachtraum die amerikanischen Kriegslieferungen schädigen. Wir hatten schon bei unseren Auslandskreuzern, die auf das Gewissenhafteste nach den Regeln des alten Seerechts verfuhren, beobachten können, eine wie wenig unparteiische Haltung die Vereinigten Staaten uns gegenüber einnahmen.

Aus dieser Erwägung heraus habe ich, um die Stimmung drüben zu sondieren und vorzubereiten, im November 1914 den amerikanischen Journalisten v. Wiegand empfangen und ihn gefragt, was wohl Amerika, nachdem es die skrupellose englische Durchbrechung des bisherigen Seerechts geduldet hätte, sagen würde, wenn wir mit einer Unterseeboots-Blockade antworteten, wozu wir ja doch zweifellos berechtigt wären. Die Unterredung wurde mit Genehmigung des Auswärtigen Amts veröffentlicht. Später ist die Behauptung aufgestellt worden, der Gedanke des Unterseebootskriegs sei dadurch verraten, die Engländer unnötig gereizt worden. Beides ist unzutreffend und bedeutungslos. Die Verwendung der Unterseeboote gegen englischen Frachtraum war in der Presse schon während der ersten Zeit des Krieges, ja bereits vor dem Krieg erörtert, und wenn überhaupt noch eine Aussicht vorhanden war, die britische Regierung dahin zu bringen, daß sie sich in der Außerachtlassung des Seerechts Schranken auflegte, so war dies nur dadurch möglich, daß man ihr eine geladene Flinte vor Augen hielt. Politische Folgen konnten nur dann entstehen, wenn man losschoß.

Schon vom Beginn des November ab hatten bei den leitenden Marinebehörden Erörterungen über einen etwaigen Unterseebootskrieg eingesetzt. Am 7. November 1914 stellte der Chef des Admiralstabes den Entwurf einer Unterseeboots-Blockadeerklärung der ganzen Küsten Großbritanniens und Irlands zur Erörterung. Ich machte darauf aufmerksam, daß bei der Neuheit der Waffe die Ubootsblockade völkerrechtlich bisher nicht behandelt wäre. Den Zeitpunkt für die Blockadeerklärung dürfte man nicht früher wählen, als bis eine einigermaßen hinreichende Anzahl von Ubooten zur Stelle wäre. Es schien mir fraglich, ob nicht besser der kommandierende Admiral des Marinekorps in Flandern die Blokkadeerklärung ausspräche, damit nicht Kaiser und Regierung in dieser Angelegenheit festgelegt würden. „Die Blockade von ganz England", so schloß ich mein kurzes Votum, „klingt zu sehr nach Bluff. Blockade zunächst der Themse scheint mir besser." Ich hielt es für richtiger, erst einmal im Kleinen anzufangen und zu sehen, wie die Dinge militärisch und politisch laufen würden. Eine solche Beschränkung hätte unseren Mitteln besser entsprochen und die Welt allmählich an den neuen Sperrgedanken gewöhnt. Wir hätten Amerika geschont, insbesondere die stets auf Liverpool fahrenden atlantischen Passagierdampfer nicht berührt und so die Gefahr verringert.

Admiral v. Pohl machte sich meinen Standpunkt nicht zu eigen.

Nach eingehenden Erörterungen mit dem Auswärtigen Amt und auf Grund einer Denkschrift des dortigen Ministerialdirektors Kriege habe man sich entschlossen, an der Form der Kriegsgebietserklärung festzuhalten und nicht diejenige der Blockade zu wählen. Das Auswärtige Amt wäre durchaus bereit, diese neue Form zu vertreten. Juristischdoktrinäre Erwägungen gaben also den Ausschlag.

Im weiteren Verlauf empfahl ich dem Chef des Admiralstabes noch, sich wegen des Unterseebootskrieges vor Unterredung mit dem Reichskanzler das Einverständnis des Generalstabschefs v. Falkenhayn womöglich schriftlich zu sichern. Soweit mir bekannt, blieb auch dieser Rat unbeachtet.

Am 27. Januar 1915 wurde ich vom Reichskanzler zu einer Unterredung über diese Frage aufgefordert. Ich legte dar, daß wir England gegenüber nur vorwärts kämen, wenn wir ihm selbst den Krieg fühlbar machten; die Uboots-Blockade würden wir in irgendeiner Form m. E. nicht vermeiden können. Ueber die juristische und politische Seite der Angelegenheit sei ich nicht hinreichend unterrichtet, um die Zweckmäßigkeit der Form ohne weiteres abschließend beurteilen zu können. Der Reichskanzler lehnte in diesem Gespräch die Möglichkeit und Notwendigkeit eines Unterseeboots-Handelskrieges nicht grundsätzlich ab. Politische Verhältnisse erlaubten jedoch nach seiner Ansicht nicht, vor Frühjahr oder Sommer 1915 eine Entscheidung zu fällen. Ich war mit einem solchen Aufschub der noch nicht genügend durchgearbeiteten Ubootsfrage unbedingt einverstanden. Unter anderem hielt ich es für richtig, die Fertigstellung der Unterseeflotte für Flandern und der dortigen Werfteinrichtungen abzuwarten.

Im übrigen sagte ich bei dieser Gelegenheit Herrn von Bethmann auf eine dahingehende Frage, daß bei der Neuheit des Kampfmittels vom militärischen Standpunkt aus eine unbedingte Zusicherung seiner Wirksamkeit natürlich nicht gegeben werden könnte. Ich war jedoch überzeugt, daß unsere Maßnahme einen gewaltigen Eindruck machen und daß sehr viele Handelsschiffe durch die ihnen drohende Gefahr abgeschreckt werden würden.

(Fortsetzung folgt.)