

Der Seekrieg von L. Perſius

WB 18/1919

II.

Bluff-Taktik

Welches waren die Gesichtspunkte, unter denen die Flottenleitung den Krieg zu führen beabsichtigte? Herrschte von vorn herein die Erkenntnis, daß man sich gegen die starke Uebermacht defensiv verhalten müsse? Die Uebermacht war erdrückend. Deutschland besaß nach amtlichen Quellen 1914 an fertigem Material 1 019 417 t, an fertigem und im Bau befindlichem 1 245 405 t, England hingegen von jenem 2 205 040, von diesem 2 798 460 t. Der feindlichen Macht hinzugerechnet werden muß zum mindesten, falls man die französische Flotte als zum größten Teil im Mittelmeer gebunden erachten will, die russische Ostseeflotte, die von jenem Material 209 740, von diesem 526 920 t hatte. Oder war die deutsche Flottenleitung von rücksichtslosem Offensivgeist erfüllt, der im Angriff die beste Verteidigung sieht? Der britische Admiral Sir John Jellicoe, der Führer der britischen Flotte in der Skagerrak-Schlacht, schreibt in seinem kürzlich erschienenen Buch über ‚Die Tätigkeit der britischen Flotte im Kriege‘, es sei unbegreiflich, daß die deutsche Flotte nicht sofort in den ersten Kriegsmonaten, wo das Stärkeverhältnis am günstigsten für Deutschland war, die Entscheidung durch eine große Schlacht herbeigeführt habe. Ist für die Leser der ‚Weltbühne‘ die Andeutung überhaupt nötig, daß Jellicoe mit diesen Worten eine gar zu durchsichtige Politik betreibt? Den harmlosen Lesern der Bossischen Zeitung meinte der Admiral Solloweg

in einem Artikel zu Ehren von Tirpitz an dessen siebzigstem Geburtstag suggerieren zu sollen, Jellicoe hätte mit seiner Aeußerung angedeutet, daß die britische Admiralität mit großer Sorge einem deutschen Angriff entgegengesehen habe. Es heißt weiter in dem Artikel: „Fest steht und soll heut hier zum ersten Mal öffentlich ausgesprochen werden, daß Tirpitz bei Beginn des Krieges den Gedanken rücksichtsloser Initiative vertreten hat. Er hat sich in richtiger Erkenntnis der Verantwortung für das von ihm geschaffene Gebilde der Gesamtmarine sofort bei Kriegsausbruch erboten, mit dem Oberbefehl über alle Teile der Streitmacht zur See die Gesamtverantwortung zu übernehmen. Es wurde ihm abgeschlagen. Er hat sich nach guten Informationen im Herbst 1914 dem damaligen Chef des Admiralstabs gegenüber in denkbar klarster Weise darüber ausgesprochen, daß die Flotte bei Beibehaltung der ihr erteilten Instruktionen in die ernste Gefahr komme, den Krieg nutzlos hinter den Barrikaden der Flußmündungen zu verbringen.“ Die Richtigkeit dieser Ansicht läßt sich nicht nachprüfen. Es ist jedoch keineswegs unwahrscheinlich, daß Tirpitz dergleichen Pläne gehabt hat. Wären sie durchgeführt worden, so muß, wenn sachmännische Voraussicht zur objektiven Beurteilung aufgerufen wird, gesagt werden, daß der Verlauf einer solchen Entscheidungsschlacht gleich zu Beginn, wie sie Tirpitz im Sinne hatte, günstigstenfalls kein anderer gewesen wäre, als wir ihn 1916 vor dem Stagerrak erlebten. Beide Flotten hatten damals starke Verluste, die englische doppelt so viel wie die deutsche. Aber der Reiche vermag leichter eine Einbuße zu ertragen als der Arme! Die deutsche Flotte war nach dem ersten Juni 1916 für längere Zeit — besser: für „alle Zeit“ — außerstande, einen neuen Waffengang zu wagen, während die britische kraft ihrer enormen Reserven weiterhin mit imposanter Macht zum Schlagen bereit stand. Eine rücksichtslose Offensive wäre Tirpitz also wohl zuzutrauen gewesen — denn er verdient, wie Ludendorff, den Namen eines „Sazardeurs“ —, aber es ist sicher, daß sie uns gleich am Anfang des Krieges einen Stoß versetzt hätte, der höchstwahrscheinlich verhängnisvoll geworden wäre. Der ruhig abwägende Seeoffizier wird mir hierin beipflichten, auch wenn er, wie ich, dafür ist, zu wagen, um zu gewinnen; denn die Ueberlegenheit Englands in personeller und materieller Beziehung und die der Hilfsquellen für neuen Schiffbau und andres mehr waren zu erdrückend groß. Das mußte der Verstand erkennen, und an ihm hat es offenbar der obersten Stelle bei dieser Gelegenheit nicht gefehlt. Sie entschied sich für die Defensiv.

Wie wurde die defensiv Taktik begriffen? Man hielt die Politik der Nadelstiche für empfehlenswert, was an und für sich unter den gegebenen Verhältnissen als richtig gelten darf. Nur hätten die Nadelstiche, das heißt: die Aktionen schwacher Verbände

und einzelner Schiffe anders anschauen müssen, als es vielfach der Fall war. Häufig stand das eingegangene Risiko nicht mit dem Ertrag im Einklang, und mit ganz geringen Ausnahmen schädeten die Nadelstiche politisch wegen Verstoßes gegen das Völkerrecht weit mehr, als daß sie der militärische Erfolg hätte aufwiegen können. Einige Beispiele. Am zweiten August 1914, also bereits am ersten Mobilmachungstage, beschloß der Kreuzer ‚Augsburg‘, wie amtlich gemeldet wurde, Libau. Die Russen behaupteten, der Platz sei nicht befestigt. Sie beriefen sich später auf diesen Bruch des Völkerrechts und übten Vergeltung. Nebenbei bemerkt, lautete die Meldung des Kommandanten der ‚Augsburg‘, wie im Januar 1918 die Budgetkommission des Reichstags zur Sprache brachte: „Bin im Gefecht mit feindlichem Kreuzer“. Diese Meldung war nicht mit den Tatsachen im Einklang zu bringen, denn weit und breit ließ sich damals kein feindliches Schiff blicken! Die Beschießung Libaus war im übrigen recht harmlos. Keinerlei nennenswerter Schaden wurde angerichtet. Am vierten August wurden ferner die algerischen Häfen Bône und Philippeville von den Kreuzern ‚Göben‘ und ‚Breslau‘ bombardiert. Die amtliche Meldung bezeichnete beide Häfen als „Truppeneinschiffungsplätze“. Von französischer Seite wurde Einspruch erhoben, da dort keine Befestigungen vorhanden seien. Es waren auch keine vorhanden! Die weitere Tätigkeit der beiden Kreuzer, ihr Durchbruch durch die feindlichen Streitkräfte nahe Messina und ihr Einlauf in die Dardanellen war, vom militärischen und seemannischen Standpunkt aus beurteilt, eine Glanzleistung des Admirals Souchon, vom politischen jedoch hatte sie einen recht problematischen Wert. (Souchon handelte selbstverständlich auf höhern Befehl.) Sie hat die Türkei auf die Seite der Mittelmächte gedrängt. Hierdurch konnte freilich im deutschen Volk längere Zeit die Illusion wachgehalten werden, daß die Erschütterung des britischen Weltreiches dank der Besetzung des Suez-Kanals durch deutsche und türkische Truppen in Bälde herbeigeführt werden würde. Jeder Realpolitiker sagte sich, daß durch die Zersplitterung unsrer Kräfte der Kriegsführung auf den europäischen Schlachtfeldern zahllose Soldaten und gewaltiges Kriegsmaterial entzogen, daß unser schönes Gold in die türkischen — durchlöchernten und nicht sauberen — Taschen fließen würde, daß der Glaube an ein schlagfertiges und kampffrohes türkisches Heer, nach den Erfahrungen im Balkan-Krieg, auf schwankem Boden ruhe, kurz: daß uns von der Türkei nie Unterstützung kommen könnte. Aber unsre leitenden Militärs verrannten sich bis zum Schluß des Krieges immer mehr in die Anbetung des Phantoms, daß von Südosten her Bresche in die britische Widerstandskraft geschlagen werden müßte.

Die Bluff-Politik, die von der Flottenleitung gleich zu Beginn des Krieges betrieben wurde, feierte in seinem Verlauf

wahre Orgien. Die Zeppelin-Unternehmungen über englischem Boden dienten offensichtlich nur dem Zweck, das Volk mit der Zuversicht zu erfüllen, daß England bald „auf die Kniee gerungen“ sein werde; denn man darf auch Seeoffiziere nicht so niedrig einschätzen, daß man annehmen sollte, sie hätten sich irgendwelchen militärischen Erfolg versprochen. Die Angriffe hatten freilich einen Erfolg, nämlich den, die Erbitterung des englischen Volkes wegen der barbarischen Kriegsführung zu erhöhen und den Durchhaltegeist zu stärken. Nach jeder Marine-luftschiffs-Aktion, die sich gegen das gänzlich unbefestigte London oder andre völlig ungeschützte Städte richtete, las man in der englischen Presse, daß sich die Freiwilligen in den Rekrutierungsbüros drängten, und aus den ‚Eingefandts‘ war erkennbar, was für Propagandisten der englischen Armee in den Zeppelins erwuchsen.

Ebenso wie die Luftschiffangriffe, sind auch die Vorstöße unserer Flotte auf die schutzlosen Orte an der englischen Ostküste zu bewerten. Sie begannen am dritten November und sechzehnten Dezember 1914 mit dem Bombardement von Yarmouth, Hartlepool, Scarborough, Whitby. Keiner dieser Orte verfügte über Befestigungen. Militärischer Schaden konnte also nicht angerichtet werden. Tatsächlich wurden zumeist nur Wohnhäuser zerstört, friedliche Männer, Frauen und Kinder getötet, ganz wie es durch die Bomben der Luftschiffe geschah. Das Risiko, das von unserer Flotte bei ihren Streifzügen in Kauf genommen wurde, war groß. Mehrfache erhebliche Verluste bestätigten dies. Immer und überall arbeitete die Flottenleitung nach dem Grundsatz: Wie kann die zuversichtliche Stimmung wach bleiben?, und sie verabsäumte darüber, den militärischen Wert ihrer Unternehmungen zu berücksichtigen. „Wir werden England umzingeln und aushungern“, sagte bombastisch Herr v. Tirpitz vor Beginn des Handels-U-Boot-Krieges im Dezember 1914 zu dem Amerikaner v. Wigand. Die alldeutsche Presse klatschte Beifall: „Wir grüßen den Tag“ — „Deutschlands Rache“ — „Nieder mit dem perfiden Albion!“ Tirpitz wollte England umzingeln, das heißt: 3500 Seemeilen mit einer Kette von U-Booten bedecken, und er hielt doch nur wenige Duzende von Booten in der Hand, von denen für die Arbeit an der Front stets nur ein Fünftel bis ein Siebentel in Frage kamen. „Die Unterstützung Rußlands durch die Entente werden wir lahmlegen“, so hieß es von der amtlichen Stelle, und es wurden ein paar U-Boote ins Eismeer entsandt. Wir lasen überwältigende Schilderungen von ihren Erlebnissen, genossen mit ihnen die Pracht der Winternachts-sonne, hörten von einigen versenkten Dampfern, von schier fabelhafter Beute auf einem gekaperten Schiff: jedoch das Ergebnis, das uns versprochen war, das wir herbeisehnten, trat niemals zu Tage. „Die Blockade ist durchbrochen, die Engländer mögen auf den Meeren

herrschen, wir pfeifen darauf, unsre Handels-U-Boote schaffen uns alles zum Leben und zur Kriegsführung Nötige unter Wasser heran“: triumphierend kündeten es unsre Blätter auf amtliches Geheiß, als ‚U-Deutschland‘ am neunten Juli 1916 nach glücklich zurückgelegter Fahrt in Baltimore seinen Anker auswarf. ‚U-Deutschland‘ blieb eine Einzelercheinung; zwei Reisen wurden gemacht, dann hörte man nichts mehr von dem mit Riesenreklame angekündigten Unterwasserhandelsverkehr zwischen Deutschland und Nordamerika, für den Herr Lohmann in Bremen eine besondere Gesellschaft gegründet hatte. Knapp 2000 Tonnen an Waren brachten uns die beiden Fahrten ins Land. Stoff für die Presse hatten sie freilich überreichlich geliefert, und das war ja unter dem Zeichen der Bluff-Politik der Hauptzweck. Als ‚U 53‘ am achten Oktober 1916 im Hafen von Newport — Rhode-Islands — anlangte, da triumpierte die Zuversicht, daß Amerika aus Angst vor den U-Booten nie in den Krieg eingreifen würde. Graf Reventlow äußerte noch am Vorabend des Abbruchs der diplomatischen Beziehungen mit Washington, er glaube, nicht, daß Amerika, wenn es ernst würde, sich zur aktiven Beteiligung am Kriege aufraffen würde. „Nordamerika spürt jetzt am eigenen Leibe die U-Boot-Gefahr — Panik in Newport — Börsensturz — Stilllegung der gesamten Schifffahrt“: so schrieb es in allen Gassen, als zwei deutsche U-Boote im Juni 1918 an den nordamerikanischen Küsten auftraten. Die Versenkung einiger Kauffahrer war das karge Resultat der 7000 Seemeilen langen Fahrt. Billiger wäre es gewesen, ertragreicher hätte die Arbeit der U-Boote ausgesehen, wenn die Torpedos aus ihren Lanzierrohren in europäischen Gewässern entsandt worden wären. Aber die Bluff-Politik verlangte „die Sensation“!

(Fortsetzung folgt)