

V

Doggerbank

Trotz der Uebermacht der englischen Streitkräfte haben unsere Kreuzer den Kampf zu einem ehrenvollen und günstigen Ausgang gebracht“, so lautete der Kommentar der alldeutschen Presse über das Gefecht nahe der Doggerbank. Diese Vergehwaltung der Wahrheit ist nur dadurch zu entschuldigen, daß die amtlichen Stellen phantastische Nachrichten verbreitet hatten von Schäden, die dem Feinde zugefügt worden wären. Es wurde gefabelt von der Vernichtung eines, ja zweier englischer Schlachtkreuzer und mehrerer Torpedobootszerstörer. Alles, um die Oeffentlichkeit zu trösten über den Verlust des Panzerkreuzers ‚Blücher‘, der nicht verschwiegen werden konnte.

‚Blücher‘ war einer der zahllosen schiffsbaulichen Verfager des Herrn v. Tirpitz. 1908 lief dieses Monstrum von Stapel, das nur 15 800 t. groß und gar nur mit dem 21-cm.-Geschütz bestückt war. Schon 1907 hatten drei Vertreter der englischen ‚Indomitable‘-Klasse die Hellinge verlassen. Sie haben ein Displacement von 20 200 t. und tragen 30,5-cm.-Geschütze. Der englische Marineschriftsteller Alan Burgoyne äußerte in ‚The navy‘ über ‚Blücher‘: „It is not easy to define her métier in European waters“. Er hätte sagen sollen: Es ist nicht leicht, die Bestimmung des Schiffs überhaupt festzulegen. Aber Tirpitz wußte es. ‚Blücher‘, dessen Bau 28 Millionen gekostet hatte, wurde, nachdem er sich für einige Monate ein — natürlich unglückliches — Debut in der Hochseeflotte geleistet hatte, als Artillerie-Schulsschiff verwendet. Als Schulsschiffe braucht man gewöhnlich ganz alte Schiffe auf, die für die Front nicht mehr in Frage kommen. Bei Anfang des Krieges hätte man ‚Blücher‘ versenken sollen, da, wo das Meer am tiefsten ist, oder ihn allenfalls in der Ostsee stationieren. Ein böses Verhängnis ließ ihn statt dessen in die Nordsee gelangen. Wer für die Beteiligung des Kreuzers an dem Gefecht nahe der Doggerbank verantwortlich ist, der verdient, von einem Kriegsgericht zu harter Strafe verurteilt zu werden. Das würde anderstwo der Fall gewesen sein. Während des Krieges war es ja bei uns, unter der Militärknete, unmöglich, ein Wort der Kritik auszusprechen; wie viel weniger möglich, etwa zu fordern, daß Offiziere, die schwere Veräumnisse sich hatten zu Schulden kommen lassen, zur Verantwortung gezogen würden. Selbst im Reichstag war es verpönt, Rechenschaft zu verlangen. Niemals hörte man ein Wort des Tadelns aus dem Munde der Volksvertreter. Im englischen Unterhaus hingegen wurden öffentlich alle Fehler britischer Offiziere besprochen, und die Presse brachte selbstverständlich

diese Verhandlungen mit allen Details. So war die Möglichkeit gegeben, daß die Zustände besser wurden, und das Vertrauen des Volks zur Kriegsleitung hob sich ständig. Nach dem Untergang des Linienchiffs „Formidable“ — um ein Beispiel herauszugreifen — sagte der Admiral Lord Beresford im House of Commons von einem Admiralitätsbefehl am fünfzehnten Februar 1915: „It was either criminal negligence or crass stupidity, or it was dictated by amateur strategy.“ Man male sich aus, was dem Reichstagsabgeordneten passiert wäre, der von „verbrecherischer Nachlässigkeit“, von „krasser Dummheit“ unfres Admiralstabs gesprochen hätte! Allerdings: dort ein freies Volk, hier Knechtsseelen — die sich noch nicht einmal heute die Gründe für unsern Zusammenbruch klar machen lassen wollen.

Wer gab am vierundzwanzigsten Januar 1915 den Befehl, daß der „Blücher“ auslaufe? Erst geraume Zeit später erhielt der Admiral v. Ingenohl den sogenannten blauen Brief. Es widersprach von jeher preußischer Tradition — die auch in der „deutschen“ Marine hoch gehalten wurde! —, über einen ältern Offizier Strafe sogleich nach begangener Tat zu verhängen. Das hätte „die militärische Disziplin untergraben“! Ingenohl, den damaligen Chef der Hochseeflotte, hatte man also als Schuldigen herausgefunden. Wie er überhaupt auf den Platz des Oberstkommandierenden in der Front gestellt werden konnte, ist jedem urteilsfähigen Seeoffizier ein Rätsel geblieben. Dem Prinzen Heinrich, der in Friedenszeiten stets als Führer unsrer Schlachtflotte für Kriegsfall gepriesen und Großadmiral genannt wurde, dem war nur auf dem Papier ein Kommando übertragen worden: „Chef der Streitkräfte in der Ostsee“. Streitkräfte in der Ostsee gab es kaum; ein paar alte Rähne, bar jedes Gefechtswertes, lagen in Kiel. Wollte der Prinz eine Spazierfahrt machen, so mußte er, der Großadmiral, sich vom Chef der Hochseeflotte, dem Admiral Ingenohl, einige Schiffchen erbitten. Daß diese Regelung bestand, daß der Prinz bei Kriegsausbruch nicht etwa oberster Befehlshaber wurde, war ein Glück. Er war kein Flottenführer, an denen es überhaupt mangelte. Tirpitz hatte im Frieden dafür gesorgt, daß alle fähigern Admirale abgehalftert wurden, damit sie nicht als Ersatz für ihn in Frage kommen konnten. Nur „bequeme“ Zeitgenossen erfreuten sich des Aufstiegs zu den hohen Stellen. Ingenohl verdankte die Ernennung zum Flottenchef seiner langjährigen Stellung als Kommandant der „Hohenzollern“. Auf der Kaiserlichen Yacht, wo man Manager großen Stils für fürstliche Unterhaltung und andre Allotria war, da wurde die Kunst der Flottenführung unter der Regide des „Obersten Kriegsherrn“ mit Suppenlöffeln eingenommen. Derart vorbereitet stieg Ingenohl auf sein Flaggschiff, das sich hütete, je in Sichtweite des Feindes zu gelangen.

Die Kritik eines aktiven Seeoffiziers (ausgesprochen in der Broschüre ‚Halbmast, der deutschen Flotte Sterben‘) lautet: „ . . . Daß es zu solchen Verlusten kam, lag an dem völligen Versagen der damaligen Flottenleitung, die in den Händen des Admirals v. Ingenohl ruhte.“ Für einen aktiven Seeoffizier anerkennenswert offenherzig! Um Fehler, die bereits im August 1914 begangen wurden, handelt sich hier. Ende Januar 1915 sitzt Ingenohl noch immer in seiner Admiralskabine und schiebt den ‚Blücher‘ zusammen mit den Schlachtkreuzern ‚Seydlitz‘, ‚Derfflinger‘ und ‚Moltke‘ hinaus in die Nordsee. Hipper, der Geschwaderchef, weigert sich anfangs, den Droschkengaul mit seinen Vollblütern zusammen zu spannen. Der drei Schlachtkreuzer Geschwindigkeit beträgt 28,5 bis 29 Knoten. Sie haben 28-cm.-Geschütze an Bord. Aber der Befehl des Flottenchefs zwingt ihn, und das Pech will — oder trug die fehlende Aufklärung die Schuld? —, daß er am Morgen des vierundzwanzigsten Januar früh in der Nähe der Doggerbank dem weit überlegenen Feinde grade in die Arme rennt, das heißt: den britischen Schlachtkreuzern ‚Lion‘, ‚Tiger‘, ‚Prinzess-Royal‘, ‚New-Zealand‘, ‚Indomitable‘ undsoweiter, von denen die ersten über 30 Knoten laufen und mit 34,3-cm.-Kanonen bestückt sind. Hipper kehrte sofort um, als der Feind gesichtet ward. Das war das einzig Richtige. Diese Umkehr gibt der amtliche deutsche Bericht zu. Es heißt: „Mit westlichem Kurse strebte Hipper der englischen Küste zu. Der englische Verband kam dorthin. Unser Verband nahm nach dem Sichten des Feindes östlichen Kurs auf.“ Der Admiralstab verbot trotzdem der Presse, den deutschen Geschwaderchef dieser vernünftigen Tat für fähig zu halten. In amtlichen Veröffentlichungen las man: „Der Gegner brach das Gefecht ab und zog sich zurück. Ein englischer Schlachtkreuzer ist gesunken“. Das entsprach nicht den Tatsachen, und ferner wurde von ganz unwesentlichem Materialschaden und geringen Menschenverlusten auf unserer Seite gesprochen. Und doch hatte allein ‚Seydlitz‘ durch einen Volltreffer 168 Tote gehabt.

Die britische Admiralität gab Berichte heraus, die auf jeden objektiv Denkenden den Eindruck der Wahrheit machten. In einem liest man: „Von dem unter Befehl des Admirals Beatty stehenden Kreuzergeschwader wurde der Feind, der sich anscheinend nach der englischen Küste begeben wollte, um 9 Uhr 30 erblickt. Der Feind kehrte sofort um, als er unsere Schiffe gesichtet hatte. Seine Verfolgung wurde aufgenommen. ‚Blücher‘ blieb bald wegen seiner geringen Geschwindigkeit zurück, die andern Schiffe fuhren mit äußerster Kraft davon. So verringerte sich die Entfernung nur sehr langsam zwischen den deutschen und unsern Schiffen. Zwei deutsche Kreuzer wurden schwer beschädigt. Das Gefecht mußte abgebrochen werden, als

der Feind ein Gebiet nahe Helgoland erreicht hatte, wo die Anwesenheit von deutschen U-Booten und Minen uns die weitere Verfolgung nicht ratsam erscheinen ließ. Kein englisches Schiff ist verloren gegangen. Nur ‚Lion‘ und ‚Tiger‘ wurden vom feindlichen Feuer erreicht. ‚Lion‘, der die Linie anführte; dann folgte ‚Tiger‘, hatte 11 Verwundete, ‚Tiger‘ 1 Offizier und 7 Mann an Toten und 12 an Verwundeten. Von der Besatzung des ‚Blücher‘, die 885 Köpfe stark war, retteten wir 123 Mann.“ Dies Beattys Bericht.

Das Gefecht nahe der Doggerbank, das für uns keineswegs ein Erfolg war — auch wenn man die verhältnismäßig recht guten Treffergebnisse der deutschen Artillerie nicht unbeachtet läßt —, wohl aber einen herben Verlust mit sich brachte, war eines der Resultate der Bluff-Taktik, die von unsrer Flottenleitung so gern verfolgt wurde. Unsere Kreuzer hatten die zwecklose Aufgabe, wieder einmal über die Nordsee zu stürmen, um einige Granaten auf unbefestigte englische Küstenorte zu werfen. Aber weiter enthüllte das sich aus dem mißglückten Vorstoß ergebende Gefecht die Minderwertigkeit des Tirpitzschen Schiffsmaterials und endlich die leichtfertige Auffassung des Flottenchefs von seiner Pflicht. ‚Blücher‘ war kein modernes Kampfinstrument. Daß er hinausgeschickt wurde, bleibt ein Verbrechen. Man hat dem Admiral Hipper den Vorwurf gemacht, er habe den ‚Blücher‘ im Stich gelassen, habe nur an sich selbst, an seine Rettung gedacht. Er hätte das ihm unterstellte Schiff nicht dem Feinde preisgeben dürfen, hätte zu seinem Schutz den Kampf aufnehmen und bis zum Aeußersten durchfechten müssen. Das ist ein unsachgemäßer Vorwurf. Hipper, unser fähigster Admiral, noch jung — 1881 in die Kriegsmarine eingetreten — hat vor dem Stagerrat am einunddreißigsten Mai 1916 gezeigt, aus welchem Holz er geschnitzt ist, hat bewiesen, daß Draufgängertum, wenn erforderlich, ihm nicht fremd ist. Aber hier, nahe der Doggerbank, wäre Draufgängertum sinnlos, ja verbrecherisch gewesen. Sollten etwa der Bluff-Taktik noch mehr Schiffe geopfert werden? Es ist ziemlich sicher, daß Hipper, wenn er, statt umzudrehen, dem Feinde entgegengelaufen wäre, um ein Passiergefecht herbeizuführen, oder wenn er mit langsamerer Geschwindigkeit, um den ‚Blücher‘ nicht allein zu lassen, zurückgegangen wäre, alle seine Schlachtkreuzer verloren hätte. Der Gegner war mit seinen modernen Schiffen und ihren 34,3-cm.-Geschützen zu sehr überlegen. Als „unverantwortlich“ muß schließlich bezeichnet werden, daß Ingenohl mit seiner Hochseeflotte nicht bei Helgoland bereit lag, daß er von dort nicht sofort vorstieß, um das Kreuzergeschwader aufzunehmen, ihm Deckung zu geben. Hier war Gelegenheit, den Engländern eine Schlacht zu liefern, von denen es doch immer hieß, daß sie dauernd bei Skapa Flow in sicherer Bucht zu Anker lägen, sich

nicht in die Nordsee hinauswagten. Wo war der deutsche Flottenchef am Vormittag des vierundzwanzigsten Januar, als jedenfalls Funktspruch über Funktspruch mit der Bitte um Hilfe von Hipper einlief, wo befanden sich unsere Linienschiffe? Saß Herr v. Ingenohl im Kasino, und lagen die Linienschiffe sicher an den Molen vertäut in Wilhelmshaven?

(Fortsetzung folgt)