

Der Seekrieg von L. Persius

WB 26/1919

X.

Vor dem Stagerraf

Ein Reich, dessen Landtruppen seit einhundertsechundsiebzig Jahren gigantischen Kriegsruhm um ihre Fahnen gewunden hatten, und das so aus dem Dunkel eines deutschen Kleinstaats zur europäischen Großmacht emporgestiegen war, nimmt den Kampf zur See auf mit dem seit mehr als zwei Jahrhunderten die Meere beherrschenden Tyrannen und knüpft den Erfolg — in der Schlacht! — an seine Flagge. Tatsächlich nämlich kann nicht von einem Sieg gesprochen werden, und auch von einem Erfolg nur in der Schlacht, nicht aber etwa von einem Erfolg überhaupt, das heißt: für die gesamte Lage auf den Seekampfpätzen oder gar für die Kriegslage im allgemeinen.

Am ersten Juni 1916 waren 60 720 deutsche und 117 150 britische Kriegsschiffstonnen in die graue Tiefe der Nordsee ge-

gangen. Die deutschen Flaggen senkten sich auf Halbmast über dem Grab von 2414 Seeleuten, und die Streiter unter dem Union Jack trauerten um 6104 gefallene Kameraden. Den graufigen Kampfplatz behaupteten weder die schwarz-weiß-roten Farben noch die weiß-rot-blauen. Bis zur Erschöpfung geschwächt, waren beide Flotten gezwungen, Kurs auf die heimischen Reparaturplätze zu nehmen. Frische Reserven gabs nur auf britischer Seite; aber es fehlte der Elan, sie einzusetzen. Ein Erfolg, ein unbestrittener Erfolg wars für des Deutschen Reiches junge Seemacht. Ziffern reden eine unumstößliche Sprache: 60 220 und 117 150. Die Banausen zogen zu leichtem Vergleich Trafalgar und Tsushima an den Haaren herbei, um das Rätsel der Schlacht vor dem Stagerrak zu lösen. Aber dem überragenden Genie eines Nelson hätten auch tüchtigere Gegner als die unter der Trifolore erliegen müssen, und die verwahrlosten, jeder Homogenität baren Geschwader Roschdestwenskys zu schlagen, wäre auch einem weniger Tüchtigen als Togo gelungen. Vom Stagerrak strebte am Abend des einunddreißigsten Mai ruhmlos mit tiefen Wunden bedeckt gen Westen die Flotte Albions. „Die Flotte Albions“! Und gen Süden umhüllte freundliches Dunkel die Fahrt deutscher Schiffe, die der weiß-rot-grünen Insel zueilten, und an deren Bord in tausenden von Herzen vor Stolz über den schwer, aber ehrlich errungenen Erfolg das Blut rascher pulsierte. Die materielle Unterlegenheit hatte diesen Erfolg nicht verhindert.

Wie war das möglich gewesen? Galt nicht die britische Kriegsschiffsmannschaft als Elite? Wurde nicht der britische Flottenführer von der Wiege an großgezogen? Triumphiert nicht englische Schiffsbaukunst auf den Werften des ganzen Erdenrunds, wo die getreuen Kopien ihrer Erzeugnisse auf den Hellingen liegen? Hatte der deutsche Seemann, der doch Schüler des britischen ist, sich in aller Stille über den Meister erhoben? Wars den emsigen Streben unsrer Admirale und Kapitäne gelungen, Tradition und mit der Muttermilch eingesogene englische Führerschaft zu übertrumpfen? Hatte Tirpitz Rähne gebaut und Kanonen konstruiert, die den Bedienungskräften den Sieg sichern mußten?

Fast gleichartig vollzog sich die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften diesseits und jenseits des Kanals, wenn auch nach landläufiger Meinung hier der Dienstpflicht genügt, dort ein Söldnerdasein geführt wurde. Es ist aber zu bedenken, daß der Kern der deutschen Schiffsbemannung, die Nummern 1 und 2 an den Geschützen und Torpedolanzierrohren, die Entfernungsmeßer, die Leute am Ruder, an den Maschinentelegraphen — kurz: daß die Inhaber aller wichtigen Posten Söldner waren, das heißt: lang dienende Freiwillige, die meist als Schiffszungen eintraten und sich zu mindestens zwölfjährigem Dienst verpflichten hatten.

„Am Anfang der Schlacht war die Feuerdisziplin auf den deutschen Schiffen vorzüglich. Später, nach Eintritt von Zerstörungen machte sich eine gewisse Unruhe bemerkbar.“ So heißt im englischen Bericht. „Auf dem stark überliegenden Achterdeck — des torpedierten Schiffes — „stand, während sich die Mannschaft mit Rettungsgürteln versah, der Kommandant, ein Kistchen Zigaretten in der Hand. Seinen Leuten rief er zu: „Hier, meine Jungen, steckt euch eine Pappros an, bevor Ihr ins kühle Bad steigt.“ So gab ein londoner Blatt die Erzählung eines Geretteten von einem britischen Torpedoboot wieder. Und die deutschen Flottenführer? Eifriges, echt preußisches Pflichtbewußtsein ließ im Drill ungezählter Manöver, in endlosen Stunden fleißigen Studiums von taktischen und strategischen Dienstschriften und Seekriegswerken den deutschen Seeoffizier eine Routine gewinnen, der gerechterweise die Palme nicht versagt werden kann. Was der Deutsche an theoretischem Wissen vielleicht voraus hatte, glich der Brite durch seine lange Seegewohnheit, sein Phlegma und seine angeborene Passion aus.

Das alles ist immer noch keine Erklärung, gewiß nicht. Der geistvollste der englischen Marineschriftsteller, Fred Jane, schreibt in seinem köstlichen Buch: ‚Rekereien über Seemacht‘, das vor etwa anderhalb Dezennien erschien: „Für die Ursachen von Sieg und Niederlage auf den Meeren, für den Zerfall von Seegeltung ließ sich noch nie eine völlig befriedigende Erklärung finden.“ Und Jane faßt sein Gesamturteil in die mystischen Worte zusammen: „Die Oberhand gewinnt, wer den Willen und die Geeignetheit zum Siegen hat.“ Bei der Untersuchung, in welchem Grade diese Qualität bei den verschiedenen Kriegsmarinen zu finden sei, sagt er, für uns recht schmeichelhaft: „Soweit man im Frieden urteilen kann, ist es sieghafter deutscher Geist, der viel Geeignetheit zum Siege vermuten läßt, wenn auch die deutschen Geschütze schwach und die deutschen Schiffe ärmlich sind.“ Dieses Manko wird eben aufgewogen durch die vorzügliche Ausbildung der Mannschaften, die ernste wissenschaftliche und gründlich praktische Durchbildung der Offiziere.

Die schwachen Geschütze! Tirpitzens Sündenregister trägt neben dem Wort: U-Boot die Zahl: 30,5. Mit 30,5-cm-Geschützen waren die „modernen“ (!) Tirpitz-Rähne bestückt; die ältern Linienschiffe trugen gar das 28-cm-Geschütz. Nur der alldeutsche Tirpitz-Apostel hat die Stirn, diesen Mangel „belanglos“ zu nennen, da der Nachteil schwächern Kalibers aufgewogen werde durch den Vorteil der bessern Haltbarkeit unsrer Rohre. Aber mit 28- und 30,5-cm-Geschützen kann man nicht so weit schießen wie mit 34,3- oder gar 38,1-cm-Geschützen, und den englischen Armstrong-Kanonen haften nur in der Phantasie Krupp'scher Aktionäre Konstruktionsfehler an. Und gesetzt selbst, dem Krupp'schen Rohr wäre stärkere Lebenskraft, eine höhere Schußzahl

verliehen — was nützt es dem Deutschen, sich auszurechnen: „Wenn ich nicht am Anfang der Schlacht durch die weiter tragenden feindlichen Kanonen totgeschossen worden wäre, dann hätten meine Geschütze wegen ihrer längern Lebensdauer vielleicht dem Gegner gefährlich werden können, nämlich dann, wenn er so dumm gewesen wäre, sich in ihren Bereich zu begeben.“

„Also Albions Flotte hatte die weiter tragenden Geschütze und trotzdem keinen Erfolg? Wir warten noch immer auf die Erklärung.“ Nach Aufhebung der Zensur schrieb ich: „Vor dem Stagerrak behütete die geschickte Führung unsrer Flotte durch Scheer und die ungeschickte vornehmlich strategische der englischen Flotte durch Jellicoe sowie unsichtiges Wetter uns vor einem bösen Schicksal. Hätte klares Wetter geherrscht und hätte ein entschlossener Führer auf der Gegenseite gestanden, so hätten die viel weiter tragenden britischen Geschütze unsre schwach armierten Schiffe in Grund und Boden geschossen. Unserer Flotte lächelte Fortuna gnädigst. Aber es war am ersten Juni 1916 keinem Wissenden ein Geheimnis, daß diese Schlacht die einzige bleiben würde, bleiben müsse. Das ist von maßgebender Seite ja auch ausgesprochen worden!“ Wie eine Meute gieriger Wölfe fiel die nationalistische Presse ob dieser Worte über mich her. In Grund und Boden wurde meine Auslassung kritisiert. „Bewusste Unwahrheit ist's, von unsichtigem Wetter zu reden“, so schrien die Alldeutschen. „Der Anglomane wagt sogar, weils ihm in den Kram paßt, seine geliebten Engländer zu schmähen. Kein ernst zu nehmender Seeoffizier wird je von ‚ungeschickter‘ Führung britischer Admirale sprechen“, so höhnte es aus diesem Lager. Gemach, ihr Herren! Der Stellvertretende Vorsitzende des Alldeutschen Verbandes, Admiral z. D. v. Grapow, schrieb am vierzehnten Februar 1919 in der Täglichen Rundschau: „Der unzweifelhafte Erfolg unsrer Hochseeflotte in der Schlacht vor dem Stagerrak ist meines Erachtens zwei Umständen zu danken: erstens dem, daß Admiral Beatty, aus Ehrgeiz oder falscher Einschätzung seines Gegners, das Einleitungsgefecht der Schlachtkreuzer auf südlichem (statt auf nördlichem) Kurs — also von seiner Reserve und seinem Gros absteuernd — begann; zweitens dem, daß sich die Schlacht am späten Nachmittag entwickelte, so daß Jellicoe seine dreifache Uebermacht nicht vor Dunkelheit zur Entscheidung ansetzen konnte. Denn der Einbruch der Dunkelheit zwang beide Flotten, die Gefahr nächtlicher Torpedoboots-angriffe zu vermeiden und auseinanderzugehen.“ (Bemerkt sei dazu rein sachlich, daß die Torpedoboots-angriffe sich überhaupt nicht vermeiden ließen, und daß die Nacht, trotzdem die Flotten auseinandergegangen waren, verschiedene Torpedoboots-angriffe — von beiden Seiten — gebracht hat.)

Also nicht leichtfertig führte ich als Grund des Mißerfolgs der englischen Flotte die der Initiative bare Führung des Admi-

rals Jellicoe an. Bin ich nun Anglomane oder — Anglophobe, wie die „Times“ vor kurzem von mir schrieben? „Ich habe“, sagt Bismarck in seinen ‚Gedanken und Erinnerungen‘, „was das Ausland anbelangt, in meinem Leben nur für England und seine Bewohner Sympathien gehabt“, und Tirpitz sprach zu dem amerikanischen Korrespondenten v. Wigand die Worte: „Ich bin in Freundschaft zu England groß geworden.“ Aus der einzigen bisher auf Grund amtlichen Materials — vom Korvettenkapitän Scheibe — bearbeiteten Schilderung der Schlacht vor dem Staggerrak ist's nützlich eine Stelle vor der Vergessenheit zu bewahren: „Bereits in dieser Phase — der zweiten — der Schlacht machte sich die zunehmende Unsichtigkeit unangenehm fühlbar.“ In Privatberichten finden sich immer wieder die Sätze: „Wir lagen unter dem schweren Feuer der feindlichen mächtigen Artillerie. Unsere Geschosse gingen sämtlich zu kurz, da unser Kaliber nicht ausreichte. Es war zum Verzweifeln.“ So las man in einem kleiner Blatt am achtundzwanzigsten November 1918 von einem Kampfteilnehmer: „Auch unsere modernsten Schiffe der König-Klasse fuhren eine halbe Stunde lang nur als Zielscheibe für die bedeutend weiter tragenden 38-cm.-Geschütze der englischen Queen-Elizabeth-Klasse. Unsere 30,5-cm.-Geschosse reichten bis 19 Kilometer, während der Engländer spielend bis 20,5 Kilometer schoß. Unsere Geschosse waren 8½ Zentner schwer, seine dagegen 17 Zentner.“

Aber wie kam's, daß gleich beim ersten Anhieb drei Britenschiffe ins Meer versanken, während bei uns nur die „Lützow“ in die Tiefe ging? Nun, eines haben deutsche Schiffe vor den englischen voraus: ihre Panzerung, die den Leib sichert, und die stärker ist als die der Gegner. Auf nahe Entfernung, die durch diesige Luft — unser Glück, der Engländer Pech — bedingt war, richtete das deutsche Vollgeschosß bößern Schaden an als umgekehrt, das heißt: die Granaten der schweren britischen Artillerie vermochten nicht eine Zerstörung herbeizuführen, deren Resultat das Leben des Schiffs beendete. Von unzähligen Treffern durchsiebt waren die deutschen Schiffe, aber sie hielten sich schwimmend, dank ihrem dick mit Stahl umgürteten Kumpf, während die englischen Kreuzer die Schwäche ihrer Panzerung mit dem Tode bezahlen mußten. Aber hier wärs anders gewesen, hätte der Kampf auf weite Entfernungen ausgefochten werden müssen.

Das unsichtige Wetter, das die englischen und deutschen Geschwader zeitweise auf allernächste Entfernung einander gegenüber stellte, ließ die überlegene, weit tragende Artillerie auf den britischen Schiffen nicht zur Wirkung kommen. Die hereinbrechende Dunkelheit verhinderte außerdem die Fortsetzung der Schlacht, die für die deutsche Flotte verhängnisvoll geworden wäre, da ja allmählich die Hauptmacht der Engländer herankam. Beatty vermochte sein angeborenes Temperament nicht zu zügeln.

Gar zu impulsiv stürzte er sich auf den Gegner. Er vergaß, daß sein Kamerad, der Admiral Christopher Cradock in seinem prächtigen Büchlein „Wispers of the fleet“ geschrieben hatte: „Never let your boat go faster than your brain.“ Aus Jellicoes Gesamtführung ging Mangel an Initiative, vor allem strategischer, hervor. Er hätte das dritte, von Süden kommende Geschwader, anstatt es mit nördlichem Kurse zu seiner unmittelbaren Unterstützung zu beordern, auf mehr östlich gerichtetem Kurse nördlich Helgoland dirigieren müssen. Dann hätte es hier der stark geschwächten deutschen Flotte den Rückzug abgeschnitten. Unsere Flotte wäre somit, falls Jellicoe, anstatt sich auf den Heimweg zu begeben, abermals vorgestoßen wäre, in die Mitte genommen und wahrscheinlich vernichtet worden. Unser Glück war: daß diesige Luft am späten Nachmittag des einunddreißigsten Mai, als die Schlacht begann, über der Nordsee lag; daß die Dunkelheit rechtzeitig einsetzte — rechtzeitig für die Rettung der deutschen Flotte —; daß Beatty's Draufgängertum sich in taktischen Fehlern austobte; daß Jellicoe, von einem bei ihm unverständlichen Wankelmüt befallen, das Signal zum Abbruch der Schlacht heißen ließ, statt aus dem Westen herankommenden Geschwader von modernsten Großkampfschiffen den Befehl zu geben: „Ran an den Feind!“ und gleichfalls den aus Süd nahenden Flottenteilen zu funken: „Östlich steuern!“

Der Objektivität halber muß ich hinzufügen, daß mein Glaube an die „geschickte“ Führung unserer Flotte durch Scheer nicht allgemein geteilt wird. So spricht der Admiral Fock in seinen „Enthüllungen über den Zusammenbruch“ vom Mangel an Energie bei Scheer und sagt, daß unsere Flotte vor dem Skagerrak von ihm „taktisch schlecht“ geführt worden sei. Freilich, die Admirale streiten unter einander. Der Auffassung von Fock steht diametral entgegen die des Kontreadmirals Meier, der in der Kreuzzeitung vom siebzehnten März 1919 schrieb: „Von der Skagerrak-Schlacht wird behauptet, daß nur die geschickte Führung von Scheer im Gegensatz zu der ungeschickten von Jellicoe unsere Flotte vor einem bösen Schicksal bewahrt habe. Jellicoes Führung ist aber bisher noch nie von berufenen Fachmännern als mindertwertig beurteilt worden. Die geschickte Führung von Scheer ist allerdings mit eine der Ursachen unsres Waffenerfolges gewesen.“

Die Wahrheit wird sein, daß vor dem Skagerrak Jellicoe Bech und Scheer Glück hatte. Nicht eine Verkleinerung deutscher Leistung ist es, das auszusprechen. Die bleibt riesengroß. Verkleinert wurde sie durch die törichte vorschnelle, unwahrhafteste Verkündung deutscher Erfolge, durch die Verschweigung unsrer Verluste. Erst teilte die Nachrichtenstelle des Admiralstabs nur mit, daß ‚Pommern‘ und ‚Wiesbaden‘ verloren gegangen seien. Der Engländer gesamte Flotte hätte sich am Kampf beteiligt. Die

neusten Dreadnoughts wie ‚Warspite‘ und ‚Prinzeß Royal‘ seien vernichtet. So kam, daß das Wirken der deutschen Marine-
skribifage nationalistischer Marke in diesen Tagen ekelerregend
war. In berliner Blättern las man erstaunt: „Großbritanniens
Weltherrschaft steht vor dem Verfall.“ (Wahrscheinlich unter dem
Eindruck der Rede Wilhelms des Zweiten in Wilhelmshaven.)
„Nachdem wir den größten Teil der britischen Flotte so erheb-
lich geschwächt haben, können wir es nun auch ganz getrost mit
dem Rest aufnehmen.“ Der offene Bekennermut der britischen
Admiralität zwang dann zur Besinnung und unsern Admiral-
stab zum Eingeständnis seiner Falschmeldungen. Die britische
Admiralität hatte berichtet: „In den Kampf gerieten die
Schlachtskreuzergeschwader, einige Kreuzer und vier schnelle
Linienfahrer. Die deutsche Flotte vermied einen längern Kampf
mit unsern Hauptstreitkräften. Unsre Verluste sind schwer. Ge-
sunken sind die Schlachtskreuzer ‚Queen Mary‘, ‚Indefatigable‘,
‚Invincible‘, die Kreuzer ‚Defence‘ und ‚Black-Prince‘. Die Ver-
luste des Feindes: ein Schlachtskreuzer versenkt . . . und so weiter.“

Endlich, am siebenten Juni — nachdem Wilhelm der Zweite
in seiner bombastischen Art von dem ersten gewaltigen Hammer-
schlag gesprochen, der den Nimbus der britischen Weltherrschaft
zertrümmert habe, und von der freien Bahn, die wir nun er-
langt hätten! — wurde dem deutschen Volk die Hiobsbotschaft
nicht länger vorenthalten. Unsre Verluste waren — nach An-
gabe des Admiralstabs! —: der Schlachtskreuzer ‚Lützow‘, unser
neuster, der erst kurz zuvor frontbereit geworden war, mit 27 520
Tonnen, das Linienfahrer ‚Pommern‘, die Kreuzer ‚Wiesbaden‘,
‚Elbing‘, ‚Frauenlob‘, ‚Rostock‘ und fünf Torpedoboote.

Unverhohlen äußerte die britische Presse ihre Mißstimmung
über die erlittene Schlappe. ‚Daily Telegraph‘ schrieb:
„Unser ganzes Land wird mit schwerer Sorge erfüllt. Die ver-
lorenen Schiffe können wir allenfalls entbehren, nicht aber ver-
schmerzen den Verlust an Offizieren und Leuten.“ Offen wurden
die Fehler der Führer gerügt. Die ‚Times‘ sprachen von dem
„Draufgängertum“, das sie an den Matrosen sehr bewunderten,
das sich jedoch bei dem Führer der Schlachtskreuzer in unzuweck-
mäßig starkem Grade entfaltet habe. Am fünften Juni: „Gar
zu ungestüme Angriff (Beatty) wird leicht der Frucht beraubt,
wenn die Unterstützung (durch Jellicoe) nicht rechtzeitig eintrifft.
Es muß gesagt werden, daß die Führung der Flotte einen
Mangel an Zusammenarbeit und an Geschicklichkeit verbunden
mit übermäßigem Selbstvertrauen erkennen läßt.“ Und am sechsten
Juni: „Gemäß den Regeln der Seekriegsführung war es die Auf-
gabe des Kreuzergeschwaders, den Feind entweder in die Arme
unsrer Hauptflotte zu treiben oder ihn von seiner Basis abzu-
schneiden.“ Darf ich bescheiden fragen, was ich über britische
Führerschaft gesagt hatte?

In einer schlichten, kurzen Ansprache, die der Britenkönig Georg an die Mannschaften der Flotte hielt, hieß es: „Ungünstiges Wetter und die eintretende Dunkelheit verhinderten ein vollständiges Ergebnis, das Ihr Alle erwartet hattet. Aber Ihr habt Alles getan, was unter den Umständen möglich war. Ihr triebt den Feind in seine Häfen. Ich danke euch.“ Das stimmt: „in seine Häfen“ — aus denen er nicht mehr herauskam! Die Mannschaften der britischen Flotte haben — auch nach dem Urteil unsrer Seeleute, die an der Schlacht teilnahmen — ihre Pflicht getan. Den Mannschaften durfte Georg seinen Dank entbieten. Daß Jellicoe nicht gleichen Guldbeweises vom Volke würdig befunden wurde, geht aus seiner Amtsenthebung hervor. Beatty trat an seine Stelle.

Der einunddreißigste Mai 1916 war ein dies ater für die britische Flotte, der Tag, da eine junge Seemacht, noch wenige Dezennien zuvor ein Embryo, in Ehren den Waffengang mit der Seethrannin bestand. Man braucht kein Alldeutscher zu sein, um darüber eine gewisse Genugtuung zu empfinden, wenn man bedenkt, welche Hochmut Britanniens Söhne nicht selten zur Schau tragen. An diesem selben Tage schrieb die ‚Daily mail‘: „Die Deutschen haben uns alle Kriegsschiffkonstruktionen nachgemacht, haben die meisten unsrer seemannischen Ideen kopiert. Aber die Leute, die uns die ‚Indomitabile‘, die ‚Lion‘, die ‚Queen Elizabeth‘ gaben, werden niemals von schwächlichen Nachahmern geschlagen werden.“

Freilich, alle Genugtuung wiegt leicht gegen das eine Wort: Wozu? Wozu, zu welchem Zweck wurde die Schlacht vor dem Skagerrak geschlagen? 1918 schrieb ich zum Jahrestag der Schlacht: „Die Erfolge unsrer Flotte heute vor zwei Jahren vermochten keine Aenderung der Lage auf den Kampfplätzen herbeizuführen. Nach wie vor war die deutsche Handelschiffahrt von den Weltmeeren verbannt.“ Und was hatte Großbritannien erreicht? „Eine Schwächung seines Prestiges“, mag man sagen. Aber die Wichtigkeit des Prestiges wird vielfach überschätzt. Der Realpolitiker wird „Ansehen“ nicht von Gefühlsmomenten, sondern von Tatsachen abhängig machen. Tatsache ist, daß die britische Flotte vor dem Skagerrak eine schmerzliche Personal- und Material-Einbuße erlitt und nichts dafür erreichte. Aber, sagt der Engländer: die Erfahrungen vor dem Skagerrak legten der deutschen Flotte nahe, nicht noch einmal das Glück zu versuchen — sie konnte keinen zweiten Kampf wagen weniger des materiellen Verlustes als des moralischen Eindrucks wegen. Nein, erwidert der Deutsche: der moralische Eindruck war, umgekehrt, dar, daß unser Selbstbewußtsein mächtig gehoben, das Vertrauen auf die Flotte in jeder Richtung gestärkt wurde. Dieser Deutsche, entgegnet der Fachmann, hat nur dann recht, wenn er an das Volk denkt, an die Leute, die sicher auf dem trockenen Lande in

warmer Stube alldeutscher Zeitungslektüre sich widmen. Die mögen, durch die Stimmungsmache der Presse und durch Wilhelms Rede verleitet, in Gedanken an eine bevorstehende Zerschmetterung der britischen Seeherrschaft geschwelgt haben. Auf sie kommt es jedoch nicht an, sondern auf unsre Flottenmannschaften; und bei ihnen stand's anders. Sie hatten erfahren, was britische Seegewalt heißt, sie fühlten instinktiv, daß diesem ersten großen Waffengang nie ein zweiter folgen würde. Aber auch der materielle Verlust war schwer genug. Den Schwachen drückt ein Abstrich von seiner Kraft anders als den Starken. „Britannia rule the waves“ war ein Faktum, das Germania nicht hatte erschüttern können und nicht erschüttern konnte.

Die britische Admiralität hat unumwunden eingeräumt, daß es ein Fehler des Admirals Jellicoe war, vor dem Stagerrak den Fehdehandschuh der deutschen Flotte aufzunehmen. In der britischen Presse wurde sogar von einem „sinnlosen Drang“ nach Heldentaten gesprochen, und es wurde geäußert, daß Mannschaften und Schiffe nutzlos geopfert worden seien.

Wie war die Situation Ende Mai 1916? Die beiden Flottenmannschaften, die britische und die deutsche, waren sich bewußt, daß ihre Landsleute von den bisher vollbrachten Taten nicht befriedigt sein konnten. Die britische Flotte hatte immer noch nichts getan, um ihren alten Ruhm aufzfrischen, hatte nicht die Erwartungen erfüllt, die das Volk auf sie gesetzt hatte, denn der Glaube herrschte schon im Frieden allgemein, daß an den Beginn jeden Krieges mit Deutschland die Vernichtung der deutschen Flotte zu setzen sei. Die deutschen Flottenmannschaften fühlten ähnlich. Sie wußten, mit welchem Stolz und welchem Vertrauen das Volk auf seine Flotte blickte, und welche schier unbegrenzten Hoffnungen sich mit dem Glauben an sie verbanden. Die englischen wie die deutschen Flottenführer gaben dieser Stimmung nach, als sie den Befehl zum Angriff erteilten. Ob bestimmte Weisungen von höherer Stelle vorlagen; ist unbekannt. Lagen sie vor, so würde diese Stelle die Verantwortung treffen für die von der britischen wie der deutschen Flotte sinnlos gestellte Heldenpose. Denn das wars, nichts andres. Und das läßt nur mit Wehmut an den einunddreißigsten Mai 1916 denken. Mit gar zu vieler Frauen Schmerz ist dieser „Erfolg“ — der noch dazu in der Auswirkung keiner war — von Deutschland erkaufte worden.

*

Mit diesem Kapitel wird die kritische Betrachtung des Seekriegs abgebrochen — nicht beendet. Eine Fortsetzung würde den Rahmen einer oder dieser Wochenschrift sprengen. Die hier veröffentlichten zehn Kapitel und eine Anzahl anderer wird ein Buch enthalten, das binnen kurzem im Verlag der Weltbühne erscheint. Die neuen Kapitel lauten: Verschwiegenes, Erdichtetes; Großkampfschiff und Untersee-Boot; Die Kreuzer übersee; Souchon; Scheer und Hipper; Tirpitz; Der U-Boot-Krieg und seine Folgen; Wie es kam. Erheblich erweitert wird das Kapitel über Wilhelm und Heinrich.