

## Die Seeschlacht der Zukunft von Lothar Persius

Wer versucht, sich ein Phantasiegemälde von Seeschlachten in der Zukunft zu entwerfen, trifft auf technische Widerstände. Im Weltkrieg gabs nur einen Zusammenstoß großen Stils zwischen Seestreitkräften: vor dem Skagerrak. Was hat sich dort zugetragen? Am 1. Juni 1916 waren 60 720 deutsche und 117 150 britische Kriegsschiffstonnen in die graue Tiefe der Nordsee gesunken. Es gingen die deutschen Farben auf Halbmast über dem Grab von 2414 Seeleuten, und die Streiter unter dem Union Jack trauerten um 6104 gefallene Kameraden. Wozu? Vernünftige Mariniers beider Parteien haben die Schlacht als sinnlos verurteilt. Nichts wurde an der schon vorher bestehenden Situation geändert: Wilhelms Hochseeflotte blieb in ihren Häfen eingeschlossen, die Blockade der deutschen Küsten aufrechterhalten. Die Engländer aber hüteten sich vor ähnlich törichten Prestigetaten. Die Deutschen hatten vielleicht noch, wie Winston Churchill es so hübsch sagte, „the inclination (zu neuen Heldenstücken), but not the possibility“ — wegen zu starker Verluste. Man vergesse nicht: der Reiche erträgt leichter Verluste als der Arme! Wesentlicher Faktor zur Erklärung der nur vereinzelt Zusammenstöße größerer Verbände im letzten Krieg war das erfolgreiche Debüt der U-Bootswaffe. Des Kapitänleutnants Weddigen Geniestreich — am 22. September 1914 versenkte er mit dem alten, kleinen „U 9“ innerhalb einer Stunde drei englische Panzerkreuzer zu je 12 200 Tonnen — sowie die Torpedierungen britischer Linienschiffe durch deutsche U-Boote vor den Dardanellen, im Kanal etcetera ließen es englischen Admiralen geraten erscheinen, mit ihrem Personal und Material vorsichtig umzugehen, veranlaßten sie, Spazierfahrten von Linienschiffen und Panzerkreuzern zu unterlassen.

Wie wirds im Zukunftskrieg sein? Baisse herrscht heut zum großen Kummer der big navy men auf dem Markt der Monstreschlachtschiffe. Gewinndurstige Werftbesitzer, Geschütz- und Panzerplattenfabrikanten sowie ehrgeizige Admirale, kurz Leute, die zum eignen Vorteil für große Flotten agitieren, also im neuzeitlichen amerikanischen Jargon „Shearers“, haben sich schon 1922 auf der ersten Seeabrüstungskonferenz in Washington belehren lassen müssen, daß die Ära der Mammutschiffe dahin ist. An solchen Monstra von 45 000 Tonnen (wie der britische Panzerkreuzer „Hood“), armiert mit 40,6-cm-Geschützen, war noch Geld zu verdienen. Der Bau eines U-Boots von geringer Größe, bestückt mit wenigen kleinen Kanonen, ist verhältnismäßig wohlfeil, und dennoch ist ein solches Boot imstande, ein Riesenpanzerschiff, dessen Bau über 150 Millionen verschlingt, im Handumdrehen zu versenken. Wohl wurden im Verlauf des Weltkrieges die Abwehrmittel gegen U-Bootangriffe verbessert. Aber alle Einwände, die gegen U-Boote auf der Konferenz in Washington gemacht wurden, waren nicht überzeugend. Die englische und die ameri-

kanische Admiralität blieben fest. Ihr Urteil lautete: „Große Panzerschiffe zu bauen ist Blödsinn.“ So kam zur enormen Beschränkung der Linienschiffe und Panzerkreuzer, kam zum Abkommen: vor Ablauf von zehn Jahren darf kein Neubau auf Stapel gelegt werden. Nicht gelang damals die Herabsetzung der Kreuzer- und der Torpedotonnage. Aber auch diese Typen, besonders die großen Kreuzer, werden bald ins Grab sinken, zum wenigsten erhebliche Einschränkung erdulden müssen. MacDonald und Hoover kamen in Washington überein, daß auf der londoner Abrüstungskonferenz im Januar 1930 der beiderseitige Kreuzerbestand auf 340 000 Tonnen, der Torpedobootsbestand auf 200 000 Tonnen festgelegt werden solle. Zum Vergleich: 1914 besaß England 887 130 Kreuzertonnen, Deutschland 332 676 und Amerika 210 170, heut hat England 643 880, Amerika 367 430 (Panzerkreuzer und geschützte Kreuzer).

Im Kreise radikaler Pazifisten werden MacDonald und Hoover als Schrittmacher für die Abrüstung gefeiert. Wait and see. Werden die vorläufigen Verabredungen von den Regierungen und Parlamenten gutgeheißen werden? Es bleibt abzuwarten, wie erfolgreich der Widerstand der big navy Leute sein wird und ob der Entschluß siegen wird, auf die alten Seekriegsmittel zu verzichten, weil das Flugzeug in Zukunft eine grundlegende Umwälzung hinsichtlich der Kampfmethoden auf dem Meer hervorrufen muß. Lächerlich wirkt auf den Fachmann das Feilschen um Tonnenzahlen, wie es vor kurzem zwischen Amerika und England und zwischen Frankreich und Italien stattfand und wohl noch weiter stattfinden wird. Ob ein Kreuzer 6000, 8000 oder 10 000 Tonnen groß ist, wird von geringem Belang sein, denn wie groß die Schiffe auch sind, eine Bombe, aus einem Flugzeug lanziert, wird sie in wenigen Sekunden zu den Fischen schicken. Das haben die vorjährigen amerikanischen Versuchsmanöver erneut bewiesen. Zu ihnen wurden frühere deutsche, beim Friedensschluß abgelieferte Kriegsschiffe verwandt. Drei Kampfflugzeuge warfen zunächst auf das U-Boot „U 117“ 180 Pfund schwere Bomben. Das Boot wurde in zwei Teile zerschnitten. Dann bildete das große Torpedoboot „G 112“ die Scheibe. Die Bombe traf in den Schornstein. Das Boot flog in die Luft. Hierauf wurde der Kreuzer „Frankfurt“ geopfert. (1915 vom Stapel, 5000 Tonnen groß.) Eine 600 Pfund schwere Bombe brachte das Schiff schleunigst zum Sinken. Endlich wurde das Linienschiff „Ostfriesland“ (22 800 Tonnen) angegriffen. Es war besonders durch viele eingebaute wasserdichte Abteilungen möglichst unsinkbar gemacht worden. 2000 Pfund Bomben wurden verwendet. Die aufgenommenen Photos zeigen folgende Wirkung: Nach dem Auftreffen der Bombe hinten senkt sich das Achterschiff stark. Eine Minute später ist das Schiff seitwärts umgefallen und liegt auf der Backbordseite. Nach wieder einer Minute ist das Schiff bis zum Heck versunken, und nach weiterer dreiviertel Minute bezeichnet nur noch Schaum und Wellengekräusel den Ort, wo das Schiff in die Tiefe ging. Somit ist also in noch nicht drei Minuten ein rund 23 000-Tonnen-Panzerschiff durch die Wirkung einer Bombe von 2000 Pfund Gewicht versenkt worden.

Anknüpfend an diese Versuche wurden noch zwei ältere amerikanische Panzerschiffe von rund je 16 000 Tonnen mit Bomben beworfen. „Virginia“ war nach 48 Sekunden ein totales Wrack, obwohl die Bombe das Schiff gar nicht getroffen sondern in einiger Entfernung vom Heck ins Wasser geschlagen war. „New-Jersey“, auf der eine Bombe von 1100 Pfund Schwere gelandet war, drehte sich völlig um, der Kiel schwamm kurze Zeit oben, dann versackte der Panzer. Der offizielle Bericht sagt: „Durch die Manöver ist bewiesen, daß eine einzige Bombe genügen wird, um das modernste Panzerschiff in kürzester Frist außer Gefecht zu setzen.“

Vergegenwärtigt man sich an Hand dieser Bombenwürfe die enorme Offensivkraft des Kampfflugzeugs, so wird klar, daß seine Macht jedem Vehikel gegenüber, das auf dem Wasser fährt, gigantisch ist. Im Weltkrieg wagten Schiffe sich nicht auf die hohe See aus Sorge vor Unterseeangriffen. Im Zukunftskrieg werden sie auch im Hafen vor den Bomben der Flugzeuge nicht sicher sein. Die einzig mögliche Lehre aus den vorangeführten Versuchen ist: Verschwende keinen Pfennig mehr für den Bau von größern Kriegsschiffen, vor allem von Panzerschiffen. „Aber Herr Groener ist doch emsig dabei. In den nächsten Etat wird er die erste Rate für das zweite Panzerschiff einstellen. Und die englische Presse ist voll des Lobs über A.“ Was Herrn Groener angeht, so fühlt er sich halt verpflichtet, den versailer Vertrag „voll auszuschöpfen“. Da ist nichts zu machen, um so mehr, als ihm Hilfsstellung durch den Reichspräsidenten wird. Auch die Volksvertreter werden ihn nicht im Stich lassen. Was die englische Presse anbetrifft, so verleitet sie seit jeher andre Leute zu Torheiten. Als unser Panzerkreuzer „Blücher“ 1908 vom Stapel lief, priesen die londoner Blätter diese wunderbare Konstruktion. Bei nur 16 000 Tonnen Größe trug „Blücher“ zwölf 21-cm-Geschütze, und lief 25 Knoten. Gleich darauf verließen die in aller Stille gebauten drei ersten Kreuzer-Dreadnoughts der „Indomitable“-Klasse die Hellinge. Sie hatten 20 000 Tonnen, waren armiert mit 30,5-cm-Geschützen und liefen 27 Knoten. Unser Marineattaché in London erhielt einen gepfefferten Rüffel. Aber davon wurde „Blücher“ nicht besser, das Schiff, das am 24. Januar 1915 durch das Feuer der englischen Kreuzer unsanft auf die Doggerbank gebettet wurde. Damals jammerte Wilhelm: „Ich habe Tirpitz ja immer gesagt, daß unsre Kreuzer nichts taugen und daß besonders der ‚Blücher‘ ein ganz erbärmliches Schiff sei.“ So berichtet Admiral v. Pohl.

Verspricht „A“ ein „Blücher“ zu werden? Amtliche Bekanntmachung sagt, er soll sechs 28-cm-Kanonen tragen und 27 bis 28 Knoten schnell sein. Nach dem versailer Diktat darf das Displacement nicht 10 000 Tonnen überschreiten. Wenn sechs 28-cm-Kanonen von 50 Kaliberlänge installiert werden, wird die Belastung so groß, daß die Schnelligkeit schwerlich 27 Knoten sein wird. Aber gesetzt den Fall, „A“ läuft wirklich 27 oder 28 Knoten. Was wäre damit erreicht? Neuzzeitliche Kreuzer verfügen über eine Geschwindigkeit von 40 Knoten. Der britische Schlachtkreuzer „Hood“ ist mit 38,1-cm-Ge-

schützen bestückt. Trifft er auf „A“, so wird er das deutsche Schiff spielend in den Grund schießen, ohne daß dieses auch nur eine Granate abzufeuern braucht, denn seine Geschosse würden ja doch nur weit vor „Hood“ ins Wasser fallen. Bei dieser Hypothese ist angenommen, daß keine Flugzeuge und U-Boote vorhanden wären, was im Ernstfall aber der Fall sein dürfte. Ein pariser Blatt schrieb: „Unsre neuen 10 000-Tonnen-Kreuzer, wie „Tourville“ (also kein Panzerschiff!), das am 24. August 1926 von Stapel lief, haben eine Geschwindigkeit von 37 Knoten, und auch unsre älteren Kreuzer laufen alle 33. („Duquesne“, „Suffren“ etcetera.) Sie brauchen keine Angst vor dem deutschen Entoutcas zu haben“.

Trotz des selbstverständlich erbitterten Widerstandes der big navy men wird voraussichtlich der Bau von Panzerschiffen, überhaupt von größeren Überwasserschiffen in nicht zu ferner Zeit aufgegeben werden. Nur noch kleine Kreuzer für den Schutz der Kauffahrteischiffe in Friedenszeiten, für Vermessungen, für Hilfe bei der Fischerei, sowie Unterseeboote dürften gebaut werden. Diese Entwicklung wird durch finanzielle Faktoren gefördert werden. Die Baukosten großer Kriegsschiffe sind enorm hoch und ebenso die Indiensthaltungskosten. Bis zu 1400 Köpfe zählt ihre Bemannung. Flugzeuge zu bauen ist billig, wenige zehntausend Mark kostet ein Kampfflugzeug. Seine Besatzung beläuft sich auf einige Mann. Admirals- und Stabsoffiziersgehälter werden gespart. Flugzeugführer sind Leutnants und Unteroffiziere.

Eine Seeschlacht zu erleben, besteht also geringe Aussicht. Vielleicht treffen gelegentlich ein paar kleine Kreuzer im fernen Ausland plötzlich aufeinander, und ihre Kommandanten werden dem Drang nicht widerstehen, „die Ehre der Flagge“ zu verteidigen. Aber solche Scharmützel würden noch weit sinnloser sein als die Schlacht vor dem Skagerrak.