

Der große Krieg

1914 - 1918

in zehn Bänden

herausgegeben von

M. Schwarte

Vierter Band:

Der Seekrieg

Der Krieg um die Kolonien

Die Kampfhandlungen in der Türkei

Der Gaskrieg · Der Luftkrieg

1 9 2 2

Im gemeinsamen Verlage von:

Johann Ambrosius Barth in Leipzig / Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart
Duncker & Humblot in München / E. S. Mittler & Sohn in Berlin / J. C. B. Mohr
(Paul Siebeck) in Tübingen / Paul Parey in Berlin / B. G. Teubner in Leipzig
Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. in Berlin
Weidmannsche Buchhandlung in Berlin

Auslieferung für den Buchhandel durch Johann Ambrosius Barth, Leipzig.

Der Seekrieg Der Krieg um die Kolonien Die Kampfhandlungen in der Türkei Der Gaskrieg + Der Luftkrieg

Mit 4 Karten und 20 Textskizzen

Bearbeitet von

Konteradmiral Eberhard Heydel,
Korvettenkapitän Otto Groos, Korvettenkapitän Max Bastian,
Fregattenkapitän Friedrich Lützow, Fregattenkapitän Emil Huning,
Oberst Dr. Ernst Nigmann, Major Erich Prigge,
Major Hermann Geyer, Major Hans Arndt

1 9 2 2

Im gemeinsamen Verlage von:

Johann Ambrosius Barth in Leipzig / Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart
Duncker & Humblot in München / E. S. Mittler & Sohn in Berlin / J. C. B. Mohr
(Paul Siebeck) in Tübingen / Paul Parey in Berlin / B. G. Teubner in Leipzig
Vereinigung wissenschaftlicher Verleger Walter de Gruyter & Co. in Berlin
Weidmannsche Buchhandlung in Berlin

Auslieferung für den Buchhandel durch Johann Ambrosius Barth, Leipzig.

Copyright by Johann Ambrosius Barth in Leipzig 1922.

Vorwort.

Fünf Teilgebieten des großen Ringens sind in diesem Bande Sonderdarstellungen gewidmet — Sonderdarstellungen nicht deshalb, weil sich ihr Geschehen und Wirken abgefordert, ohne gegenseitige Beziehungen und ohne Einflüsse auf die Kampfhandlungen in Europa vollzogen hätten, sondern weil ihre Entstehung, ihre Entwicklung, ihre Eigenart, ihre Wirkung in der knappen Schilderung der Kämpfe des Landkrieges nicht in der Form gekennzeichnet werden konnten, wie es ihrer Bedeutung für die damalige Gegenwart und für die Zukunft entspricht. So sind die hier dargestellten Kampfhandlungen kein Sondergeschehen, ohne Zusammenhang mit dem furchtbaren Ringen an Deutschlands und Oesterreichs Grenzen — im Gegenteil! Einige dieser Teilgebiete haben mitbestimmend, ja mitentscheidend auf das Kämpfen der Massen eingewirkt, und andere würden in gleicher Stärke ihren Einfluß zur Geltung gebracht haben, wenn nicht außerhalb liegende Kräfte ihre Tätigkeit empfindlich gelähmt hätten.

In besonderem Maße trifft dies für die deutsche Flotte zu. In ganz anderer Weise hätte sie ihr Wollen und Können in dem Ringen der Völker zur Mitwirkung bringen können, wenn sie von Beginn an in gleicher Weise wie das Landheer zielbewußt zu gewaltigen Schlägen gegen den Feind eingesetzt worden wäre. Was die deutsche Flotte trotz ihrer Minderzahl leisten konnte, hat sie — leider zu spät und nur einmal — am Tage vom Skagerrak der Welt und dem seegewaltigen Feinde bewiesen, zu einer Zeit, als sie durch vorhergegangene Ereignisse schon in stärkerem Maße an Kraft verloren hatte, als der über unbegrenzte Ergänzungsmittel verfügende Brite. Aber mangelndes Zusammenarbeiten der Leitung von Heer und Flotte in der Vorkriegszeit hatte zu einem mangelhaften Verständnis des Generalstabs in der Bewertung der Flotte und zu ungenügenden gemeinsamen Kriegsvorbereitungen geführt — ein Verzicht auf ihre energische Mitarbeit bei den einleitenden Operationen war die Folge. Und die politische Leitung des Reichs wirkte in gleichem Sinne in falscher Einschätzung der Mentalität des Gegners und irrigem Voraussetzungen über die Dauer des Krieges und die bei seinem Ende möglichen Verhältnisse. Die aus diesen Anschauungen erwachsene Schonung der Flotte, der bewußte Verzicht auf ihren rechtzeitigen, kraftvollen Einsatz, trug in sich den Keim zu dem unglücklichen Kriegsausgang. — Und als die Hochseeflotte durch die Macht der Verhältnisse gelähmt, aber die U-Bootswaffe zur höchsten Kraft entwickelt war, da war es abermals die politische Leitung des Reichs, die der mit stärkstem Erfolg einsetzenden Kampfarbeit der U-Boote wiederholt aus schwächlichen Rücksichten mit Bedenken und Einsprüchen hemmend und hindernd so lange entgegentrat, bis der durch ähnliche Bedenken

nicht beengte Gegner seine Gegenmaßregeln zur vollsten Stärke ausgebaut hatte. So blieb auch ihnen die Steigerung der schon erzielten äußersten Krisis beim Feinde bis zur Niederlage versagt. Und so mußte es geschehen, daß die im Sinne kräftigster Offensive erzogene Flotte, dieses Lieblingskind des Kaisers und des Volkes, sich in Latenlosigkeit verzehrte und in dieser Latenlosigkeit der von außen her in sie getragene Keim zum Hochverrat und zur Revolution den stärksten, den schließlich auch sie selbst vernichtenden Nährboden fand.

Weit von der Heimat spielte sich der Krieg um Deutschlands Kolonien ab — scheinbar ohne Zusammenhang und Einfluß auf die Dinge in Europa. Gewiß: bei der Mehrzahl der Kolonien hatte das unsagbar törichte Vertrauen Deutschlands auf die Kongo-Akte und auf den von seiner Seite vorausgesetzten Verzicht einer Übertragung des Krieges auf koloniale Gebiete seitens aller europäischen Nationen, sowie die verhängnisvolle Sparsamkeit des Reichstags dahin gewirkt, daß sie ohne oder nach nur kurzer Gegenwehr feindlicher Überlegenheit zur leichten Beute werden mußten. Auch hier hatte die Beurteilung der Psyche der Feinde versagt, die eigenem Vorteil und zielbewußten Zukunftsabsichten zuliebe die von ihnen unterschriebenen politischen Akte und Dokumente rücksichtslos beiseite schoben, sobald sie ihnen keine Vorteile versprachen und — im Gegensatz zu Deutschland — überall ausreichende Kräfte an den Grenzen deutscher Kolonien zur Verfügung hatten, um sofort übermächtig die geringen deutschen Polizeitruppen niederzuwerfen. Und doch sind die Heldenkämpfe in Tsingtau, Südwestafrika, Kamerun und vor allem in Deutsch-Ostafrika Kennzeichen dafür, welchen Einfluß auf den Gang der Dinge auch sie hätten gewinnen können, wenn klare politische Einsicht ihnen ähnliche Machtmittel gegeben hätte, wie es die Gegner getan hatten. Die gewaltigen Massen schwarzer und farbiger Hilfsvölker, die allein der Entente das Durchhalten im Kriege bis zum Eingreifen Amerikas ermöglichten, würden in Afrika festgehalten worden sein. Wie groß die Machtmittel waren, die auch jetzt noch zur Überwältigung der deutschen Kolonien benötigt wurden und in Europa fehlten, beweist die Tatsache, daß gegen den einzigen deutschen Oberstleutnant, späteren Oberst v. Lettow-Vorbeck, mit — zur Zeit der größten Stärke! — etwa 3500 weißen und 12 000 schwarzen, schlecht ausgerüsteten Soldaten, England 140 Generale, 300 000 Mann, 12 000 Kraftwagen und zahlloses bestes Kriegsmaterial einsetzte und ihn doch nicht besiegen konnte.

Der Beginn der Kolonialkämpfe ist aber auch in anderer Hinsicht kennzeichnend: hinsichtlich der feindlichen Kriegsabsichten und Kriegsvorbereitungen. Schon am 31. Juli erschien das aus Kapstadt ausgelaufene englische Kapgeschwader vor Daressalam zur Beobachtung der ostafrikanischen Küste und des Kleinen Kreuzers „Königsberg“, und erst am 4. August erklärte England den Krieg! — Am 4. August erklärte es den Krieg — und schon am 8. August überschritten seine Truppen, zwei Tage darauf französische Truppen an drei Stellen

die Grenze zum konzentrischen Einmarsch in Logo. Wer afrikanische Verhältnisse zu beurteilen vermag, weiß, daß die hierzu nötigen Vorbereitungen politischer und militärischer Art nicht in drei oder vier Tagen erledigt werden konnten, sondern längst eingeleitet sein mußten.

Ungenügende Ausnutzung und mangelnde Friedensschulung der in den deutschen Kolonien ruhenden Machtmittel ließen diese nur zu einem geringen Einfluß auf die europäischen Kämpfe gelangen.

Von stärkerer und unmittelbarer Wirkung waren die Kriegsereignisse auf türkischem Boden. Ob ohne Deutschlands und Österreichs materielle Hilfe und Eiman v. Sanders' kraftvolle Führung der ungeheuerliche Heldenkampf der Türken auf Gallipoli hätte zum Siege geführt werden können, sei dahingestellt. Und nicht nur hier, sondern in erheblich stärkerem Maße auch an anderen Stellen hat der Kampf der Türkei schwächend und zehrend auf Deutschlands Kampfmittel eingewirkt; jedenfalls war die Sorge um den zu Ende gehenden türkischen Widerstand das treibende Moment zu dem schweren Entschluß der Obersten Heeresleitung zum Serbischen Feldzug. Aber der durch gemeinsame Anstrengung gewonnene Sieg auf Gallipoli machte die Trennung zwischen England, Frankreich und Rußland endgültig, indem er den ersteren den Zugang zum Schwarzen Meer und die Zufuhr sperrte, und wurde damit die Ursache zu dem 1917 erfolgenden Zusammenbruch des russischen Riesen. Andererseits aber war die Verfolgung türkischer Sonderinteressen und die, trotz deutscher Gegenvorstellungen, daraus erwachsende Zersplitterung der türkischen Truppen und ihr Einsatz an nicht entscheidenden Stellen eine der Ursachen zu ihren schweren Niederlagen an kriegswichtiger Stelle und damit zum unglücklichen Ausgang des Krieges für die Gesamtheit der Mittelmächte.

Ganz anders wie bei diesen räumlich und sachlich neben den Landkriegshandlungen einhergehenden Ereignissen spielten sich Gaskrieg und Luftkrieg in engstem Zusammenhang, in innigster Durchdringung und stärkstem gegenseitigen Einfluß mit jenen ab. Bei Kriegsbeginn als Kampffaktoren nicht oder nur in ersten tastenden Versuchen vorhanden, entwickelten sie sich unter dem Zwang der Verhältnisse zu einer Bedeutung, die von keinem der altgewohnten Kampfmittel übertroffen werden konnte. Unter ihrem Einfluß änderte sich nicht nur das äußere Geschehen der taktischen Kampfhandlungen, sondern auch das Wesen des Krieges überhaupt. Die in der beschränkten Wirkungsweite der alten Waffen liegende räumliche Abgrenzung der von den Kriegsereignissen unmittelbar betroffenen Gebiete dehnte sich aus und sprengte alle Schranken, und so zog vor allem die Luftwaffe über die ringenden Heere hinweg das ganze dahinterliegende Heimatgebiet immer mehr in die Schrecken und Wirkungen der Kämpfe hinein. Wenn die Blockade Deutschland von der Welt und ihren Hilfsmitteln abspernte und schließlich dem Gegner die quantitative Übermacht verlieh, die auch durch beste Qualität der Mittel und rücksichtslos tapferen Einsatz der Kräfte nicht über-

wunden werden konnte, so war in der Entwicklung dieser neuen Kampffaktoren doch Deutschland meist führend, und die Heldentaten seiner Söhne auch in diesen neuen Kampfformen werden selbst unter dem Eindruck des erschütternden Endes nie verschwinden.

Die Kolonien sind Deutschland geraubt; noch ringt die Türkei um ihr Dasein; die Deutsche Seemacht ist vernichtet — nicht in ehrlichem Kampf, sondern durch gemeinsten Verrat, den anzunehmen sich das stolze England nicht schämte; Gaswaffen und Luftkampfswaffen sind dem an sich selbst zusammengebrochenen Volke verboten. In allen diesen vernichtenden Bestimmungen aber kennzeichnet sich eins mit eindringlicher Wucht: die ungeheure Wirkung, die alle diese Kampfmittel in deutscher Hand bei den Gegnern ausübten und die sie nur durch ihre restlose Vernichtung für die Zukunft glaubten ausschalten zu können.

In dieser ungewollten Anerkennung von Deutschlands Kraft ruht auch die Hoffnung auf eine bessere Zukunft.

Max Schwarte.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	V
Der Seekrieg.	
Erster Abschnitt: Die Grundlagen für die Führung des Seekriegs. Von Konteradmiral Eberhard Heydel	1
1. England Urheber des Krieges	1
Die Vorbereitungen der britischen Flotte für den Krieg gegen Deutschland	2
Die Mobilmachung der britischen Flotte	4
2. Die allgemeinen Grundlagen der Seekriegführung	7
England Hauptgegner	7
Die Grundlagen der englischen Seekriegführung	8
Die Grundlagen der deutschen Seekriegführung in der Nordsee	10
3. Die übrigen Kriegsschauplätze und ihre strategischen Zusammenhänge mit der Hauptkriegführung	12
Der Kreuzerkrieg	12
Der Ostseekrieg	12
Der Mittelmeerkriegsschauplatz	13
Zweiter Abschnitt: Die Kampfhandlungen in der Nordsee. Von Korvettenkapitän Otto Groos	16
1. Kampfhandlungen während der Defensiv der Hochseeflotte	16
Der Aufmarsch und die strategische Lage	16
Die Sicherung der Deutschen Bucht	24
Deutsche Minen-, U-Boots- und Kreuzeroffensive	25
Der Kampf um die Kanalhäfen	32
Deutsche U-Boote im Englischen Kanal, deutsche U-Boote und Minenleger im Blockadegebiet und vor den Stützpunkten der „Großen Flotte“	40
Die Schlacht um Calais	45
Neue deutsche Anstrengungen zur Schädigung der „Großen Flotte“	50
Englische Gegenmaßnahmen	58
Deutsche Luftschiffs- und Kreuzeroffensive Anfang 1915	63
Die Erstarrung im Minenkrieg	71
2. Während der Offensiv der Hochseeflotte	78
Vorbereitende Unternehmungen	78
Die Schlacht vor dem Stagerat	84
Nachklänge	104
3. Im Dienste des uneingeschränkten U-Boots-handelskrieges	112
Verstärkte Tätigkeit der Minensucher und Luftschiffer in der Deutschen Bucht	112
Torpedoboots-, Luftschiffs- und Kreuzeroffensive	114
Der Stellungskrieg vor der Deutschen Bucht	118
Die Tätigkeit der Torpedobootsflottillen vom November 1917 bis März 1918	122

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Flottenvorstoß bis Stavanger. Ständige Verschärfung des Stellungskriegs	124
Rückkehr der Torpedoboote und U-Boote aus Flandern	129
Der letzte Flottenvorstoß und der Zusammenbruch	129
Dritter Abschnitt: Der Ostseekrieg. Von Korvettenkapitän Max Bastian	133
1. Der Ostseekrieg im Rahmen des Gesamtseekrieges	133
2. Die strategische Lage in der Ostsee	134
Die geographischen Verhältnisse	134
Die politische Lage. Die Stärkeverhältnisse	137
3. Die Ziele des Ostseekrieges	142
4. Die Maßnahmen und Unternehmungen	143
Das Kriegsjahr 1914	143
Das Kriegsjahr 1915	153
Das Kriegsjahr 1916	167
Das Kriegsjahr 1917	175
Das Kriegsjahr 1918	184
5. Schluß (Rückblick)	193
Vierter Abschnitt: Der U-Bootskrieg. Von Fregattentapitän Friedrich Lüchow	194
1. Einleitung	194
2. Die Grundlagen des U-Bootskrieges 1915	194
3. Der U-Bootskrieg 1915	217
4. Ausichten eines uneingeschränkten U-Bootskrieges 1915	231
5. Der U-Bootskrieg 1917 und 1918	257
Fünfter Abschnitt: Der Auslandskreuzerrieg. Von Fregattentapitän Emil Hüning	291
1. Einleitung	291
2. Das Etappenwesen	293
3. Das Kreuzergeschwader	294
Im Stillen Ozean	294
Das Seegefecht bei Coronel	300
Um Kap Horn nach der Ostküste	303
Die Seeschlacht bei den Falkland-Inseln	304
4. Die Kriegsschiffe der Kaiserlichen Marine im Auslande	308
S. M. Kleiner Kreuzer „Emden“	308
S. M. Kleiner Kreuzer „Karlsruhe“	313
S. M. Kleiner Kreuzer „Königsberg“ und Vermessungsschiff „Möwe“	318
S. M. Kanonenboot „Geler“	325
S. M. Kanonenboot „Eber“	327
S. M. Vermessungsschiff „Planet“ einschl. „Peilboot III“	329
5. Die Hilfskreuzer	330
S. M. Hilfskreuzer „Cormoran“ und „Prinz Eitel Friedrich“	330
S. M. Hilfskreuzer „Cap Trafalgar“	335
S. M. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“	336
S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“	337
S. M. Hilfskreuzer „Möwe“	339
S. M. Hilfskreuzer „Wolf“	342
S. M. Hilfskreuzer „Seeadler“	344
6. Tjingtau und die ostasiatischen Seestreitkräfte	345
Nachwort. Von Konteradmiral Eberhard Hendel	349

	Seite
Der Krieg um die Kolonien. Von Oberst Dr. Ernst Nigmann.	
1. Einführung	351
2. Kiautschou	353
3. Schutzgebiet im Stillen Ozean	358
4. Togo	360
5. Deutsch-Südwestafrika	362
6. Kamerun	377
7. Deutsch-Ostafrika	385
Die Kampfhandlungen in der Türkei. Von Major Erich Brigge.	
1. Regierung und Heer der Türkei vor Beginn des Weltkrieges	413
2. Neutralität der Türkei	416
3. Der Eintritt der Türkei in den Krieg	419
4. Der erste Kaukasusfeldzug	422
5. Der erste Vorstoß gegen den Suezkanal	426
6. Die Flottenaktion der Entente gegen die Dardanellenstraße	429
7. Der Feldzug auf Gallipoli	431
8. Der russische Angriff auf Ostanatolien und die türkische Gegenoffensive	440
9. Die Ereignisse im Irak bis Sommer 1916	443
10. Der zweite und letzte türkische Vorstoß gegen den Suezkanal	447
11. 1916 in Kleinasien und die Abgabe türkischer Truppen auf europäische Kriegsschauplätze	452
12. Der Beginn der englischen Offensive gegen Palästina	456
13. Die englische Offensive in Mesopotamien und der Verlust von Bagdad	460
14. Der Plan der Wiedereroberung von Bagdad (Zildirim)	463
15. Die englische Offensive in Palästina im Winter 1917/18	467
16. Der Stillstand der englischen Offensive in Palästina	471
17. Der englische Durchbruch an der Palästinafront und der türkische Rückzug	476
18. Schlußwort	483
Der Gaskrieg. Von Hauptmann Hermann Geyer.	
1. Ursprung und Urheberchaft	485
2. Völkerrechtliche Zulässigkeit	490
3. Allgemeines über Entwicklung und Wesen	492
4. Die deutschen artilleristischen Anfänge	496
5. Gasminen und Blasverfahren auf deutscher Seite	499
6. Blasverfahren und Phosgengeschosse auf feindlicher Seite	503
7. Gasschuß und Gasdisziplin	504
8. Die weitere artilleristische Entwicklung	509
9. Blasverfahren, Gasminen, Gaswerfer bis zum Schluß des Krieges	521
10. Der künstliche Nebel	525
11. Gas im Luftkrieg	526
12. Ausblick	527
Der Luftkrieg. Von Major Hans Arndt.	
1. Einleitung. Das Wesen des Luftkrieges	529
2. Entwicklung der Luftstreitkräfte im Frieden	530

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Die einzelnen Waffengattungen in Deutschland	530
Die Luftkampfwaffen im Ausland	536
Deutsches und feindliches Marineflugwesen und feindliche Flugabwehr	541
3. Mobilmachungsvorbereitungen. Taktische Grundsätze für den Krieg. Mobil- machung	542
Ballon und Lenkluftschiff	542
Die Fliegertruppe	544
Flugabwehr	549
Wetterdienst	550
4. Die Luftwaffen im Kriege bis zu ihrer Zusammenfassung unter Waffen- vorgefetzten	550
Der Bewegungskrieg	550
Die Heeresluftschiffahrt zu Kriegsbeginn	552
Die Fliegertruppe	553
Flugabwehr	561
Entwicklung des Heimatluftschutzes	563
Wetterdienst	564
Neuorganisation der Flieger-, Luftschiffer- und Wetterdienstformationen	564
5. Bis zur Gründung der Luftstreitkräfte	566
Flieger	566
Luftschiffer	573
Luftschiffahrten	576
Flugabwehr und Heimatluftschutz	578
Wetterdienst	582
Gründung der Luftstreitkräfte	583
6. Das Jahr der großen Abwehrschlachten	588
Flieger im Westen	588
Flugabwehr und Heimatluftschutz	603
Luftschiffer und Wetterdienst	609
7. Der Endkampf	612
Angriffsvorbereitungen	612
Flieger	612
Luftschiffer und Wetterdienst	615
Flak	617
Die Große Schlacht in Frankreich	619
Die letzten Angriffsschlachten	625
Der deutsche Rückzug	630
Der Heimatluftschutz 1918	638
8. Die Luftstreitkräfte in Ost und Süd	641
9. Waffenstillstand und Auflösung der Luftstreitkräfte	648
Namen- und Sachverzeichnis	653

Verzeichnis der Beilagen und Textskizzen.

Beilage 1.	Karte des Nordsee-Kriegsschauplatzes.	
• 2.	Stagerrak-Schlacht, Nachmarsch der Flotte.	
• 3.	Karte des Ostsee-Kriegsschauplatzes.	
• 4.	Weltkarte zu: Der Auslandskreuzerrieg.	
Skizze 1.	Die Unternehmungen der I. U-Bootsflottille gegen das britische Gros (6. bis 11. August 1914)	27
• 2.	Die Gefechte in der Deutschen Bucht am 28. August 1914	33
• 3.	Gefecht an der Dogger-Bank am 24. Januar 1915	69
• 4.	Die Stagerrak-Schlacht. Wege der deutschen und englischen Seestreitkräfte bis zum Zusammentreffen der Schlachtkreuzer (4 ^o Nm.) am 31. Mai 1916	87
• 5.	Die Stagerrak-Schlacht. Kampf der Flotten gegen 7 ³⁰ Nm. (M. E. 3.) am 31. Mai 1916	95
• 6.	Djel	179
• 7.	Finnischer Meerbusen	186
• 8.	Schlacht bei Coronel am 1. November 1914 Nm.	301
• 9.	Schlacht bei den Falkland-Inseln am 8. Dezember 1914	305
• 10.	Afrika	352
• 11.	Kiautschou	354
• 12.	Südsee-Befestigungen	359
• 13.	Südteil von Togo	361
• 14.	Deutsch-Südwestafrika	363
• 15.	Feindlicher Angriff auf Riet-Jakalswater	371
• 16.	Vormarsch auf Karibib und Keetmanshoop	373
• 17.	Kamerun	379
• 18.	Deutsch-Ostafrika	387
• 19.	Deutsch-Ostafrika. Ereignisse im Norden	398
• 20.	Zug der Schutztruppe durch Portugiesisch-Ostafrika	411

Erster Abschnitt.

Die Grundlagen für die Führung des Seekriegs.

Von Konteradmiral Eberhard Heydel.

1. England Urheber des Krieges.

Der Weltkrieg, dessen Führung zur See in den nachfolgenden Abschnitten behandelt wird, würde am treffendsten durch die Bezeichnung „Der Krieg Englands“ gekennzeichnet. Denn er war nichts anderes als die erneute Anwendung des bewährten Mittels überlieferter Politik, dessen sich England in jedem vorangegangenen Jahrhundert bedient hat: Lästige Konkurrenten kurzerhand zu vernichten. Der unangenehmere Teil dieser Aufgabe wurde nach der alten Erfahrung „Seekrieg nährt, Landkrieg zehrt“ in der Regel anderen Staaten überlassen, in diesem Falle der kontinentalen Gefolgschaft Frankreich-Belgien und Rußland, um dann nach gründlicher Selbstzerfleischung des Kontinents als um so gestärkterer Tertius gaudens dazustehen. Das hat England dieses Mal nur unvollkommen erreicht: Der Kontinent hat zwar seine Schuldigkeit getan, liegt macht- und kraftlos danieder, die „Balance of power“ nach englischem Geschmack ist hergestellt. Der Tertius gaudens aber ist ein anderer — Amerika. Und die „Balance of power“ hat einen anderen Charakter erhalten: England balanciert mit, und den angenehmen Posten des Außenstehenden hat Amerika eingenommen. Auch die Durchführung des Unternehmens verlief nicht ganz so, wie wohl erhofft: Es haben sich mehr Engländer auf den kontinentalen Kriegsschauplatz begeben müssen, als die planmäßig vorgesehenen 160 000 Mann der „Expeditionary Force“¹⁾. Viel kostbares Angelsachsenblut mußte fließen trotz der zahlreichen Bundesgenossen jeder Hautfarbe, und das Dogma von der Unverletzbarkeit des geheiligten englischen Bodens hat einen starken Stoß erlitten. Englands Volk hat den Krieg und seine Wirkungen nicht selten unmittelbar und empfindlich spüren müssen.

Mit der für England charakteristischen Fähigkeit, unbeirrt durch Sentimentalität, die dem Engländer fremd ist, hat es das „Knock-out“ Deutschlands vorbereitet. Von dem Augenblick an, in dem es begriff, daß dem schnellen wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands mit Mitteln friedlicher Wirtschaftspolitik kein Halt

¹⁾ Die „Reguläre Feldarmee“. Die zahlenmäßig weit stärkere Territorialarmee (Territorials) war organisatorisch lediglich für die Landesverteidigung bestimmt und grundsätzlich nicht zum Dienst außer Landes verpflichtet. Vgl. hierüber Band 1, Abschnitt 2.

geboten werden konnte, hat es folgerichtig den schon lange vorher aus dem englischen Blätterwalde erschollenen Ruf „Germaniam esse delendam“ zum Leitfaden seiner Politik erhoben. Unbeschadet gelegentlicher freundlicher Gesten, die so oft mißverstanden worden sind und zum Rüstzeug englischer Politik gehören, unbeschadet dann und wann zur Schau getragener Verständigungsbereitschaft, die in englischer Auffassung nie auf der Basis der Gleichberechtigung zu verstehen war. Unbeirrt durch deutscherseits bewiesenen Verständigungswillen, der sich noch 1912 dazu verstand, die Flottennovelle um des Friedens willen zu verstümmeln und ein Abkommen zu treffen, das der englischen Seemacht eine ausgesprochene Überlegenheit einräumte¹⁾.

Aufrichtiges deutsches Friedensbedürfnis, eine ihm entsprungene ehrliche (nicht selten zu stark betonte) Verständigungssehnsucht und nicht zuletzt deutsche Sentimentalität, die den englischen Charakter falsch einschätzte, haben das verkennen lassen. Trotz der warnenden Lehren der Marokkokrise, trotz der wiederholten eindeutigen Hinweise amtlicher englischer Stellen, die keinen Zweifel über die Stellung Englands im Falle eines bewaffneten Konflikts zwischen den kontinentalen Großmächtegruppen lassen konnten. So entstand jene deutsche Politik der Illusionen, die über die amtliche Versicherung Englands gegenüber Rußland vom Jahre 1912 hinweg, „England werde nach Eintreten der »in Frage stehenden Umstände« alles tun, um der deutschen Machtstellung den fühlbarsten Schlag zu versetzen“, bis in die Stunde der englischen Kriegserklärung an ein neutrales England glaubte und damit ungewollt „die Umstände“ herbeiführen half, auf die England wartete.

Die französisch-russische Gefolgschaft war durch Militär- und Marineabkommen gesichert, die Rüstung des Dreiverbands auf der Höhe. Zum letzten Mal, bevor die deutsche Seerüstung zu stark wurde, bot sich die Gelegenheit zum Schlage. England nutzte sie, setzte den Schlußstein seiner Vernichtungspolitik.

Die Vorbereitungen der britischen Flotte für den Krieg gegen Deutschland.

Der ausbrechende Krieg fand die englische Flotte in lückenloser Schlagbereitschaft. In zweijährzehntelanger, unausgesetzter Arbeit war sie auf den Krieg gegen Deutschland hin ausgebaut, organisiert, erzogen worden.

Bereits im Jahre 1904 begann ihr strategischer Aufmarsch. Unter Einschränkung der Auslandsindiensthaltungen und Entblößung der Auslands-

¹⁾ Die Flottennovelle 1912 wollte das nach der Novelle 1908 vom Jahre 1912 ab automatisch einsetzende Zweiertempo (2 Neubauten pro Jahr) durch Einschleusen von ein bis zwei Schiffen in einem Jahr des Zeitraums 1912 bis 1917 überbrücken. Ein Überschreiten des Flottenbauplans trat dadurch nicht ein. Den Engländern wurde das erste der nach der Novelle 1912 auf Stapel zu legenden Schiffe geopfert. — Das Abkommen legte das Stärkeverhältnis der beiderseitigen Flotten auf 16 : 10 fest.

stationen verlegte England das Schwergewicht seiner Seerüstung nach und nach in die Heimatgewässer. Neue, zum Teil aus den modernsten Schiffstypen bestehende Verbände entstanden; die für den Kriegsfall vorgesehenen Reserveverbände wurden vermehrt. Aus den mit voller Besatzung in Dienst gehaltenen (aktiven) Schiffen wurden vier Schlachtschiffgeschwader zu durchschnittlich acht Linien Schiffen, ein Schlachtkreuzergeschwader, drei Panzerkreuzergeschwader, ein leichtes Kreuzergeschwader (Kleine Kreuzer), vier Zerstörerflottillen zu je etwa 20 Zerstörern gebildet (I. Flotte). Die in Reserve gehaltenen Schiffe wurden zu zwei Flotten zusammengefaßt (II. und III. Flotte), jede zu zwei Linien Schiffsgeschwadern, die II. Flotte zu zwei, die III. Flotte zu sechs Kreuzergeschwadern (Panzerkreuzer und große geschützte Kreuzer). Vier Reservezerstörerflottillen (bis zu 20 Zerstörer stark) traten hinzu. Die materielle und personelle Bereitschaft der Reserveverbände wurde wesentlich gehoben. Ihre Schiffe und Fahrzeuge blieben mit einer Stammbesatzung in Dienst. Die zur II. Flotte gehörenden hatten die Hälfte, die zur III. Flotte gehörenden etwa zwei Fünftel ihrer etatsmäßigen Besatzung als aktives Personal ständig an Bord. Die Verbände der II. Flotte erhielten im Falle ihrer Aktivierung ihre volle Besatzung aus nur aktivem Personal. Lediglich die zur III. Flotte Gehörenden wurden, und zwar nur zu $\frac{2}{5}$ der Besatzungsstärke, mit Reservepersonal, im übrigen ebenfalls mit aktivem Personal aufgefüllt. In materieller Hinsicht (u. a. Ausrüstung mit Kohlen und Munition) wurde die Bereitschaft auf solcher Höhe gehalten, daß die II. Flotte planmäßig innerhalb weniger Stunden nach Erlaß des Mobilmachungsbefehls, die III. Flotte nach wenigen Tagen verwendungsbereit sein konnte. Mobilmachungsübungen mit anschließenden Übungsfahrten und Manövern sorgten für sicheres Arbeiten dieser Organisation im Ernstfalle.

Gleichzeitig mit der Verlegung der Auslandsverbände in die Heimatgewässer begann der Ausbau einer Reihe von Flottenstützpunkten an der englisch-schottischen Ostküste. Es entstanden der große Kriegshafen Rosyth im Firth of Forth, Stützpunkte im Moray Firth und Humber, sämtlich für schwere Streitkräfte benutzbar. Harwich und die Teesmündung wurden zu Stützpunkten für leichte Streitkräfte (Zerstörer und U-Boote) ausgebaut.

Schon 1909 war die Versammlung aller für den Krieg in der Nordsee vorgesehenen Seestreitkräfte vollzogen.

Hand in Hand damit ging eine von Jahr zu Jahr wachsende Verstärkung der Seerüstung nach Zahl und Typ der Fahrzeuge. 1905 entstand in der „Dreadnought“ das erste „All-big-gun-Schiff“¹⁾ in der Erwartung, daß ein Nachbau dieses Schlachtschiffstyps von großer Wasserverdrängung durch Deutschland wegen der unzureichenden Abmessungen des Kaiser-Wilhelm-Kanals und der Wilhelms-

¹⁾ „Dreadnought“ hatte nur schwere Armierung, außer einigen leichten Kanonen zur Torpedobootabwehr. Später führte man die Mittelartillerie (Kaliber von 15 cm) auch auf den „Großkampfschiffen“ ein.

havener Schleusen in absehbarer Zeit nicht in Frage komme. Die jährlichen Bauprogramme wuchsen. Geschickte Aufklärung der Öffentlichkeit über die Bedürfnisse der Landesverteidigung durch Hinweis auf die Abhängigkeit Englands von der Überseezufuhr und eine geflüstert wachgehaltene Besorgnis vor einer Invasion sorgten dafür, daß der englische Steuerzahler willig zahlte. Im allgemeinen begegneten die Forderungen der jährlichen Flottenbudgets vollem Verständnis der politisch gereiften Öffentlichkeit für die Bedürfnisse der Seerüstung. Wo, wie im Jahre 1909, als es sich um die Bewilligung von acht Großkampfschiffen handelte, Nachhilfe zweckmäßig schien, griff man zu anderen Mitteln, wie dem bekannten „Naval scare“ (Flottenpanik), die der damalige I. Seelord, Admiral Fisher, durch Aufspielen des Märchens erzeugte, Deutschland beschleunige den Ausbau seiner Flotte entgegen dem Flottenbauplan durch außerordentliche Bauten.

Mit Beendigung der Flottenverlegung in die Nordsee erhielt die taktisch-strategische Ausbildung der Flotte mehr und mehr eine ausgesprochen auf die Kriegsführung gegen Deutschland zugeschnittene Form. Anlage und Durchführung der jährlichen Flottenmanöver, Kräfteverteilung und Aufgaben der Parteien, Wahl des Manövergebiets zeigten unverkennbar und durchweg die Beschäftigung mit dem Problem der Blockadeführung. Dabei wurden — so bei dem Flottenmanöver 1909 — nicht selten die dem Kriegsausbruch in der Regel vorhergehenden Perioden politischer Spannung (Strained relations) und des unmittelbar bevorstehenden Kriegsausbruchs (War imminent) zur Darstellung gebracht. Durch entsprechende Wahl des Manövergebiets unter geschickter Ausnutzung seiner geographischen Verhältnisse wurden die Verhältnisse des Nordsee-Kriegsschauplatzes hinsichtlich seiner geographischen Gestaltung und strategischen Entfernungen zuweilen naturgetreu wiedergegeben. So bei dem Manöver 1910, in dem die Deutsche Bucht mit Helgoland durch das Gebiet nördlich Irland mit dem Firth of Lorn (schottische Westküste) als Elbe, der vorgelagerten Insel Colonsay als Helgoland, und die dänischen Gewässer (Skagerak) durch die Hebridensee mit der Nordspitze der Hebriden als Kap Stagen dargestellt wurden.

Die Mobilmachung der britischen Flotte.

Befand sich so die britische Flotte 1914 ohnehin in allgemein hoher Bereitschaft, so wurde sie durch eine im Juli an Stelle des sonst üblichen Manövers stattfindende große Mobilmachungsübung, bei der die Reservformationen unter Einberufung der Reservisten in Dienst gestellt wurden und die angeblich mit einer Flottenparade vor dem König enden sollte, in den Zustand der Angriffsbereitschaft versetzt. Ob diese Übung einen ernsteren Hintergrund hatte, England auf einen Krieg mit Deutschland im Jahre 1914 rechnete, kann dahingestellt bleiben. Die Tatsache, daß Rußland bereits im Frühjahr 1914 „Probemobilisierungen“

vorgenommen hat, der Besuch des französischen Präsidenten in Rußland im Juli 1914, das erst im Frühjahr 1914 zwischen England und Rußland abgeschlossene Marineabkommen, spätere Enthüllungen aus den russischen Staatsarchiven könnten darauf hindeuten. Der noch Ende Juni stattfindende Besuch eines englischen Geschwaders moderner Großkampfschiffe in Kiel, der vielfach mißverständlich als Zeichen englischer Annäherungsbestrebungen aufgefaßt wurde, und das Abschiedssignal, das der englische Geschwaderchef bei der unmittelbar nach dem Morde von Serajewo erfolgenden Abfahrt an die deutsche Flotte richtete: „Friends to-day, friends in future, friends for ever“¹⁾ würde, am englischen Charakter gemessen, eine solche Vermutung noch nicht entkräften können. Wesentlich bleibt die Tatsache, daß die englische Flotte durch die Mobilmachungsübung einen derartig hohen Bereitschaftsgrad erreicht hatte, daß es zur Durchführung der ersten Kriegshandlungen eigentlich nur noch der Einnahme der für den Kriegsbeginn erforderlichen letzten Bereitschaftsstellungen (der aus Manövern bekanntgewordenen „Before-war-positions“) bedurfte.

Das geschah bereits in den letzten Julitagen. Am 29. Juli verließ die in Portland versammelte I. Flotte (die aktive Schlachtflotte) den Hafen zur Fahrt nach den Aufmarschhäfen an der schottischen Ostküste. Die II. Flotte sammelte darauf ebenfalls an der Ostküste. Die Schiffsbewegungen wurden von da ab, entgegen den sonstigen Gepflogenheiten, geheim gehalten (keine Veröffentlichungen in den Zeitungen mehr). Auf den Werften, in den Arsenalen herrschte fieberhafte Tätigkeit. Die Zerstörer- und U-Bootsflottillen gingen in ihre Anfangsstellungen. Es wurde kein Urlaub mehr erteilt. Die britische Admiralität ließ die Transportschiffe vermessen.

Mobilmachung und Aufmarsch der britischen Flotte waren im wesentlichen bereits beendet, als der englische Außenminister noch am 30. Juli dem deutschen Botschafter erklärte, „weder England noch Frankreich würden mobil machen, solange Deutschland es nicht täte“. Frankreich hatte schon am 29. Juli bedeutende Truppenmassen an die französisch-deutsche Grenze geworfen, seine Flotte mobilisierte.

Ebenso frühzeitig und gleichfalls vor der erwähnten Erklärung des englischen Ministers begannen die Kriegsvorbereitungen auf den außerheimischen Stationen.

Wie bei der politisch-militärischen Vorbereitung des großen Krieges, so hat England sich auch in der letzten, dem Kriegsausbruch vorhergehenden Phase durch keinerlei Rücksichten von der Durchführung derjenigen Maßnahmen abhalten lassen, die die militärischen Bedürfnisse erforderten. Die Politik trat zurück. Sie beschränkte sich, um das Gesicht zu wahren, auf beruhigende Worte, im übrigen handelte man aber und sicherte sich dadurch einen erheblichen militärischen Vorsprung.

¹⁾ „Freunde heut, Freunde in Zukunft, Freunde für immer“.

Die Mobilmachung der deutschen Flotte.

Im Gegensatz hierzu Deutschland. Hier nahmen mit Zuspitzung der politischen Lage Verständigungssehnsucht und Irrglaube an englische Friedfertigkeit Formen an, die die Durchführung der notwendigsten militärischen Maßnahmen bis über die Grenzen des Verantwortbaren hinaus erschwerten. „Alles vermeiden, was England irritieren, verstimmen kann“ war Leitsatz, maßgebend nicht nur für die vorbereitenden Kriegsmaßnahmen, bestimmend, wie sich später zeigen sollte, selbst für die Führung des Krieges in den ersten Kriegsperioden, als der gefährlichste Feind Deutschlands schon längst nach dem Rezept seines eisernen Seelords verfuhr: „Hit first, hit hard, hit everywhere“¹⁾.

England rief sein Geschwader unmittelbar nach der Tat von Serajewo aus Kiel zurück, ohne Rücksicht auf den „Eindruck“ — Deutschland schickte seine Hochseeflotte noch am 13. Juli auf die Norwegenreise, mit Rücksicht auf den „Eindruck“, den die Unterlassung dieser planmäßigen Fahrt hervorrufen könnte. Und es ließ sie, die ohne Kriegsausrüstung, ohne Torpedobootsflottillen einer überfallartig vorgehenden englischen Flotte gegenüber in ungünstigste Lage geraten wäre, noch am 25. Juli in die norwegischen Häfen einlaufen, als das österreichische Ultimatum an Serbien bereits ergangen war, die englische Flotte schon mit den letzten Vorbereitungen begann. Und während England seine Flotte in den Bereitschaftstellungen an der englischen Ostküste sammelte, teilte sich die von der Norwegenreise gegen den Willen des Reichstanzlers auf unmittelbaren Befehl des Kaisers jetzt endlich zurückkehrenden deutschen Geschwader in ihre Heimathäfen Kiel und Wilhelmshaven.

Erst am 31. Juli, als die aus England eingelaufenen Nachrichten die bevorstehende Beendigung der letzten Kriegsvorbereitungen erkennen ließen, erfolgte der Aufmarsch der deutschen Flotte auf dem Hauptkriegsschauplatz, in der Nordsee. Dann erst begannen die letzten Vorbereitungen — unter Vermeidung aller solcher Maßnahmen, namentlich Schiffsbewegungen, die auf der anderen Seite der Nordsee verstimmen könnten.

Diese von den politischen Stellen immer erneut betonte Forderung wurde bis zum Abbruch der Beziehungen mit England aufrecht erhalten. Sie erschwerte nicht nur das Mobilmachungsgeschäft, dessen schnelle Beendigung angesichts der vorgeschrittenen Bereitschaft der englischen Flotte und bei der Möglichkeit einer überfallartigen Eröffnung des Krieges durch England dringend geboten war. Sie verhinderte auch die Durchführung für den Kriegsbeginn erforderlicher operativer Maßnahmen, wie das rechtzeitige Auslaufen der für den Kreuzerrieg in den außerheimischen Gewässern bestimmten Hilfskreuzer. Noch am 3. August, dem Tage vor der englischen Kriegserklärung, als der Ausbruch des Krieges mit Frankreich unmittelbar bevorstand, und obwohl an

¹⁾ Admiral Fisher: „Triff zuerst, triff hart, triff überall“.

feindlichem Eingreifen Englands nach der Mitteilung des englischen Außenministers aus den letzten Julitagen, „daß England im Kriege Deutschland—Frankreich nicht untätig bleiben könne“, nicht mehr zu zweifeln war, wurde die Bitte des Chefs der Hochseestreitkräfte um Auslauserlaubnis für die Hilfskreuzer abschlägig beschieden. England aber hatte schon am 2. August sämtliche Telegraphenverbindungen mit Deutschland unterbrochen, und nach zuverlässigen Nachrichten kreuzten seit diesem Tage ständig englische Seestreitkräfte an der holländisch-belgischen Küste.

Erst am 1. August wurde die deutsche Mobilmachung befohlen. Nun erst konnten, im Gegensatz zu den nach der Sommerübung nicht wieder entlassenen und daher längst bereiten englischen Reserveverbänden, die deutschen Reserveformationen in Dienst gestellt werden. Kriegsbereit aber konnten sie erst sein, nachdem sie Schiffe und Personal eingeübt und eingefahren hatten.

Der Eintritt des Kriegszustandes mit England am 4. August löste endlich die Fesseln politischer Verständigungssucht von der deutschen Flotte. Sie erhielt Handlungsfreiheit. Bereit waren aber außer einigen Kreuzern lediglich die 16 Linienfahrer des I. und II. Geschwaders.

2. Die allgemeinen Grundlagen der Seekriegführung.

Mit dem Eintritt Englands in den Krieg wurden zum Kriegsschauplatz die Weltmeere. Nicht nur die über die Ozeane verzweigte Dislokation der deutschen und feindlichen Seestreitkräfte mußte das notwendigerweise zur Folge haben. Eine Welt von Feinden und politischen Mittläufern erhob sich gegen Deutschland. Was nicht als Glied des englischen Imperiums (Dominions) ohnehin zur Heeresfolge oder durch das englische Vertragsnetz zu militärischer oder politischer Gefolgschaft verpflichtet war, wandte sich aus Opportunitätsgründen oder unter dem Einfluß wirtschaftlicher Abhängigkeit dem Dreiverbände zu oder wurde durch den starken Druck der feindlichen Koalition dazu gezwungen. Nur wenige europäische und außereuropäische Staaten haben sich hiervon freihalten können, teilweise unter dem unmittelbaren Einfluß ihrer geographischen Lage zu Deutschland (Holland, Dänemark, Schweden) und unter starker eigener Belastung durch rücksichtslose Behandlung seitens des Dreiverbandes, insbesondere Englands.

England Hauptgegner.

Wie während der politischen Vorkriegsperiode, behielt England auch während des Krieges die Führerschaft der feindlichen Staatengemeinschaft. Nicht nur die Fäden der politischen, auch die der militärischen Führung des großen Krieges liefen in London zusammen. Den Seekrieg aber betrachtete es als seine Domäne.

England spielte das Spiel — das war festzuhalten — und schob die Figuren seiner Partei. Solange England das Spiel nicht aufgab, war an einen auch nur

annehmbaren Ausgang für Deutschland nicht zu denken. England war der Hauptfeind, der Kopf der feindlichen Koalition. Seinen Kriegswillen zu brechen war die Hauptaufgabe der großen Kriegführung. Daß dieser Wille den vollen Sieg wollte, war selbstverständlich. Dafür sprach schon der Preis, um den es ging, und die ungeheure Macht, die zu Gebote stand. Über die Entschlossenheit, durchzuhalten, konnten die wiederholten und sehr ernst zu nehmenden Äußerungen englischer Staatsmänner während des Krieges ebensowenig Zweifel lassen, wie die Methoden, nach denen England den Krieg von vornherein führte.

Nur wenn England selbst schwer bedroht werden konnte, war somit ein Einlenken zu erhoffen.

Eine solche Bedrohung ermöglichte in der Hauptsache nur der Seekrieg. Sie mußte daher die allgemeine Grundlage der Seekriegführung und das operative Hauptziel der Kriegführung in der Nordsee im besonderen bilden.

Die Grundlagen der englischen Seekriegführung.

Das Hauptziel der feindlichen Kriegführung war die Niederringung Deutschlands. Lag Deutschland am Boden, lag auch der Dreibund am Boden, und der Sieg war gewonnen. Das Schwergewicht der feindlichen Kriegführung mußte sich somit gegen Deutschland richten. Rein militärisch lag die Aufgabe der Landkriegführung ob, die Deutschland im Zweifrontenkrieg zermürben sollte. Wirtschaftlich hatte England sich die Lösung vorbehalten. Sie bestand in der materiellen Erdrosselung Deutschlands durch völligen Abschluß von der Außenwelt und war die Hauptaufgabe der englischen Seekriegführung in wechselseitigem Zusammenwirken mit der politischen Kriegführung. Das Mittel war eine Blockade, die allen Regeln des Völkerrechts widersprach. Denn diese Blockade verschloß ein ganzes Meer, die Nordsee, dem freien Seeverkehr und erstreckte sich damit praktisch auch auf die angrenzenden neutralen Küsten Hollands, Dänemarks, Norwegens und weiterhin die Küsten aller Ostseestaaten. Das Wesen dieser sogenannten „weiten“ Blockade bestand in der Verblockung der Nordseeausgänge zum Weltmeer. Die Nordsee wurde damit für Deutschland zum Binnenmeer. Die Engländer belegten diese ihrer Form nach defensive Art der Blockade mit dem Ausdruck „to bottle the North Sea“.

Die weiteren der englischen Flotte obliegenden Aufgaben hat Admiral Jellicoe in seinem Werk über die „Grand Fleet 1914—1916“ mit folgenden Worten gekennzeichnet:

1. „To ensure for British ships the unimpeded use of the sea, this being vital to the existence of an island nation, particularly one which is not self-supporting in regard to food.“

(Sicherung des uneingeschränkten Gebrauchs der See für den britischen Seehandel, da hiervon die Existenz eines Inselvolks abhängt, insbesondere eines solchen, das seinen Unterhalt nicht aus dem eigenen Lande bestreiten kann.)

2. „To bring steady economic pressure to bear on our adversary by denying to him the use of the sea, thus compelling him to accept peace.“

(Ausübung ständigen wirtschaftlichen Drucks auf den Gegner durch Unterbindung seines Seeverkehrs [nach englischer Auffassung auch der völkerrechtlich legalen Verbindungen], um ihn dadurch zum Frieden zu zwingen. [Die Blockade.])

3. „Similarly in the event of war, to cover the passage and assist any army sent over seas, and protect its communications and supplies.“

(Schutz der Truppentransporte über See [zunächst des Transports der Expeditionary Force nach dem westlichen Kriegsschauplatz. D. B.] und Sicherung des Nachschubs.)

4. „To prevent invasion of this country and its overseas Dominions by enemy forces.“

(Verhinderung einer Invasion.)

Die Aufgaben weisen zugleich auf die Stellen hin, an denen England am empfindlichsten zu treffen war: Der Seeverkehr und die Sicherheit der Insel.

Der Seeverkehr ist Englands Lebensader. Kein anderes Land ist so ausschließlich auf die Überseeversorgung angewiesen wie England. Wird sie unterbunden, so ist der physische und wirtschaftliche Zusammenbruch nur eine Frage der Zeit. Schon jede ernstere Störung des Seeverkehrs hat sich während des Krieges unmittelbar und empfindlich in England fühlbar gemacht. Nicht mit Unrecht hat Jellicoe daher unter den Aufgaben der englischen Seekriegführung die Sicherung des Seeverkehrs an erster Stelle genannt. Das Problem der Versorgung Englands im Kriege ist jahrelang Gegenstand eingehenden Studiums gewesen, die einem eigens dazu von der englischen Regierung eingesetzten Comitee übertragen waren. Englische Flottenmanöver haben sich vielfach mit der Sicherung der Handelsstraßen im Kriege beschäftigt. Die gewonnenen Erfahrungen wurden in besonderen „Kreuzerinstruktionen“ niedergelegt. Durch Aufstapelung von Rohstoffen und Getreide wurde für den Fall von Störungen in der Zufuhr während des Krieges vorgebeugt.

Die Invasionsgefahr hat nicht nur als Schreckgespenst zu Propagandazwecken der englischen Flottenpolitik gedient. Der Gedanke an sie hat während des Krieges die englische Seekriegführung nicht unerheblich beeinflusst. Jellicoe weist in seinem Buche mehrfach darauf hin, „daß der Gedanke an überfallartige Unternehmungen gegen die englische Küste und an eine Invasion beträchtlichen Einfluß auf die Dispositionen der englischen Flotte gehabt habe“. „Er habe bei Kreuz- und Übungsfahrten der Flotte sich stets vor Augen halten müssen, daß die Flotte überraschend vor die Aufgabe gestellt werden könnte, eine deutsche

Landung zu verhindern.“ Allerdings sind wohl in erster Linie handstreichartige Unternehmungen gemeint, da die englische Kriegsleitung angesichts der ihr bekannten Lage auf dem Kontinent, wo die deutsche Heere durch den Zweifrontenkrieg voll in Anspruch genommen waren, kaum ernstlich mit einer Invasion im Sinne des Wortes gerechnet haben dürfte. Immerhin hätten aber auch handstreichartige Unternehmungen bei der auf die Invasionsgefahr erzogenen Öffentlichkeit panikartige Wirkung hervorgerufen, die der Kriegsstimmung abträglich sein konnten.

Jellicoe hätte noch einen fünften Punkt den Aufgaben hinzufügen können: Die Aufrechterhaltung des Prestiges. In dem Prestige, dem Dogma von der Unbesiegbarkeit der britischen Seemacht, liegt ja das Geheimnis der britischen Weltmachtstellung, bestand ja der Kitt, der das ganze Gefüge der feindlichen Koalition, ihrer freiwilligen und vergewaltigten Anhänger, zusammenhielt. Ging dieses Prestige verloren, so rückte nicht nur der weltpolitische Schwerpunkt von England fort (Japan, Amerika!), das ganze Fundament der englischen Seekriegführung gegen Deutschland geriet ins Wanken. Denn der Druck der englischen Seemacht, der die zahlreichen neutralen Staaten zwang, die völkerrechtswidrigen Maßnahmen der Hungerblockade hinzunehmen und durchführen zu helfen, ohne die dieses Radikalmittel unwirksam sein mußte, fiel fort.

Die Erfüllung jeder der drei Aufgaben — Sicherung der Seeverbindungen, Verhinderung der Invasion und Aufrechterhaltung des Prestiges — gründete sich auf der uneingeschränkten Seeherrschaft der englischen Flotte. Jede ernstere Schwächung der Flotte, die die Beherrschung der See in Frage stellte, mußte die Sorge vor der Unerfüllbarkeit der Aufgaben, die die Gefährdung der Existenz und Machtstellung bedeutete, entstehen lassen und den Kriegswillen lähmen.

Die Grundlagen der deutschen Seekriegführung in der Nordsee.

Eine ernste Schwächung der englischen Flotte war aber lediglich durch die Schlacht erreichbar. Die Schlacht stand daher unter den Aufgaben der deutschen Seekriegführung an erster Stelle, unbeschadet der Einflüsse und Erwägungen, die diese Aufgabe zeitweise in den Hintergrund treten ließen und deren Erörterung einem späteren Abschnitt vorbehalten bleibt.

Eine für England ungünstig verlaufene Schlacht war das schnellstwirkende Mittel, England zum Einlenken zu bringen. Und das war von wesentlicher Bedeutung. Denn jeder Tag der Hungerblockade zehrte zunehmend am Mark des deutschen Volkes und seinem Wirtschaftsleben; die Zeit arbeitete gegen Deutschland, für England. An sich war somit ein möglichst baldiger Austrag im Wege der Schlacht anzustreben.

Andererseits gebot aber die zahlenmäßig fast doppelte Überlegenheit der englischen Flotte nach Ansicht der Seekriegsleitung, durch Schädigung des Gegners im Torpedoboots-, U-Boots- und Minenkrieg einen Kräfteausgleich her-

beizuführen, bevor die Schlacht angestrebt wurde, um für sie möglichst günstige Bedingungen zu schaffen. Eine Schlacht um jeden Preis gestattete nach Ansicht der Seekriegsleitung die Lage Deutschlands nicht. Dazu waren die Rückwirkungen eines ungünstigen Verlaufs auf die Gesamtkriegführung zu schwerwiegend.

Abgesehen von einem dann sehr wahrscheinlich viel stärkeren Druck gegen die deutsche Nordseeküste, der sich voraussichtlich in einer für die Seekriegführung von der Deutschen Bucht aus und damit für die gesamte Seekriegführung in den heimischen Gewässern empfindlichen Beschränkung der Bewegungsfreiheit auswirkt hätte, würde einem Eindringen der englischen Flotte in die Ostsee zur Vereinigung mit der russischen nichts mehr im Wege gestanden haben. Der für die deutsche Gesamtkriegführung so wichtige Ostseeverkehr wäre damit lahmgelegt worden.

Der Schutz der deutschen Küsten gegen Landungen im Rücken der schwer kämpfenden Heere war dann nicht mehr gewährleistet. Die Folgen wären schwerster Art gewesen.

Die Haltung der neutralen Nachbarstaaten (Holland, Dänemark, Schweden) hätte unter dem fehlenden Druck der deutschen Flotte, dem um so stärker werdenden der englischen und russischen, eine Wandlung erfahren, die die Gesamtkriegführung auf das Nachteiligste beeinflussen mußte.

Wies somit die Lage die deutsche Seekriegführung grundsätzlich auf die Schlacht hin, so lagen die Verhältnisse bei England umgekehrt. Die weite Blockade stellte an die Grand Fleet im wesentlichen die Aufgabe der Überwachung des nördlichen Nordseeausgangs. Die konnte sie ausüben, wenn sie sich in der Nähe ihrer nördlichen Stützpunkte hielt. Einen Anlaß, die Schlacht zu suchen, hatte die englische Flotte nicht. Ein Zwang für sie zur Schlacht bestand nur dann, wenn die Durchführung ihrer Hauptaufgaben ernstlich bedroht wurde. Solange dies nicht geschah, konnte die englische Flotte die weitere Entwicklung der Dinge abwarten, um so mehr, als mit dem Kriegsziel, der Niederwerfung Deutschlands durch die Hungerblockade, die Vernichtung der deutschen Flotte ohnehin erreicht werden konnte — und erreicht worden ist. Die britische Flotte hat sich denn auch immer mehr darauf beschränkt, die Blockade durchzuführen und in ihrer Wirksamkeit gegen die deutsche Kriegswirtschaft durch unmittelbare stärkste Eingriffe in die Rechte der Neutralen zu verschärfen.

Das einzige und letzte Mittel, England durch starke Bedrängung zum Frieden zu bringen, blieb die Unterbindung seines Seeverkehrs und die Schädigung seiner Handelsflotte durch den U-Bootskrieg, der damit zur Hauptaufgabe der Seekriegführung wurde. Er konnte, wie die englische Hungerblockade, indes nur allmählich wirken. Der Seekrieg gegen England nahm damit die Form des Wirtschaftskrieges an. Seine Entscheidung hing von der Energie seiner Durchführung und von der Ausdauer im Ertragen der feindlichen Blockade ab. Er wird eingehend im Abschnitt IV behandelt.

3. Die übrigen Kriegsschauplätze und ihre strategischen Zusammenhänge mit der Hauptkriegführung.

In mehr oder minder engem Zusammenhang mit der Hauptkriegführung stand die Seekriegführung auf den übrigen Kriegsschauplätzen.

Der Kreuzerrieg.

Ohne weiteres tritt dies bei dem Kreuzerrieg in die Erscheinung, dessen Grundlagen deshalb an dieser Stelle erörtert werden sollen.

Seine Führung war die Hauptaufgabe unserer Auslandskreuzer einschließlich des ostasiatischen Kreuzergeschwaders, Nebenaufgabe der Seekriegführung auf den übrigen Kriegsschauplätzen. Ziel des Kreuzerrieges ist die Störung und Schädigung des Überseehandels der feindlichen Länder durch Wegnehmen, Zerstören der feindlichen und Aufbringen der Bannware führenden neutralen Tonnage. Energisch und mit Ausdauer geführt, konnte er als weit vorgeschobener Gürtel eine wirksame Ergänzung des U-Bootskrieges bilden. Aber auch eine wertvolle Unterstützung der Landkriegführung, insofern er die Überseeversorgung der feindlichen Kontinentalstaaten mit Kriegsbedarf, Rohstoffen und Nahrungsmitteln und den Nachschub von Truppen über See störte.

Leider fehlte den deutschen Auslandsstreitkräften eine der wichtigsten Bedingungen für eine nachhaltige Kreuzerriegführung — die Stützpunkte, in denen sie Ausbesserungen und die Ergänzung ihrer Ausrüstung an Kohlen, Munition und anderem Material vornehmen konnten. Ihre Kohlen und den sonstigen Materialbedarf mußten sie daher an abseits gelegenen Plätzen oder auf hoher See aus aufgebrachten Schiffen auffüllen, auf die Munitionsergänzung aber verzichten. Es war daher von vornherein klar, daß der Kreuzerrieg sich in absehbarer Zeit totlaufen mußte, daß die Kreuzer entweder in neutralen Häfen auflegen oder versuchen mußten, sich nach der Heimat durchzuschlagen.

Der Ostseerrieg.

Die Ziele, die der große Krieg der Seekriegführung in der Ostsee steckte, und das Kräftemaß, das zur Durchführung der Einzelaufgaben zur Verfügung stand, brachten Ost- und Nordseerriegführung in enge Wechselwirkung zu einander. Angesichts der überragenden Bedeutung der Nordseerriegführung konnten dem Ostseerriegsschauplatz nur schwache Kräfte belassen werden. Mit ihnen allein war die Hauptaufgabe der Ostseerriegführung, die Beherrschung der westlichen und mittleren Ostsee, einem rührigen und von offensivem Geist beseelten Gegner gegenüber nicht erfüllbar. Auf der Seeherrschaft gründete sich aber eine Reihe von Aufgaben, deren Erfüllung für die Gesamtkriegführung von einschneidender Bedeutung war:

1. Es bestand die Möglichkeit russischer Landungsunternehmungen an der Ostseeküste im Rücken des deutschen Ostheeres. Nachrichten deuteten darauf hin, und auch das im Frühjahr 1914 abgeschlossene englisch-russische Marineabkommen hat möglicherweise derartige Unternehmungen im Auge gehabt. Dem hierzu erforderlichen Offensivvorgehen der russischen Ostseeflotte, unterstützt vielleicht durch gleichzeitiges Vorstoßen englischer Flottenteile durch die dänischen Gewässer, mußte daher wirksam entgegengetreten werden können. Das wäre ohne starke Mitwirkung der Hochseestreitkräfte, die durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal jederzeit und schnell nach der Ostsee gezogen werden konnten, nicht möglich gewesen.

2. Die Beherrschung der Ostsee ermöglichte die Offenhaltung des Seeverkehrs mit den neutralen Staaten, insbesondere mit Schweden, das für die Versorgung unserer Kriegsindustrie mit Rohstoffen, namentlich hochwertigen Erzen, von größter Bedeutung war. Sie sicherte aber auch den Küstenverkehr, dessen Aufrechterhaltung nicht weniger wichtig war als die Sicherung der Ostseefischerei für die Volksernährung.

Andererseits verhinderte sie die Versorgung Englands mit russischen Erzeugnissen auf dem Wege durch die Ostsee und förderte damit die U-Boots-Kriegsführung. Sie unterband ferner die Versorgung Rußlands mit Kriegsmaterial, die nach Abschluß des Schwarzen Meeres nur noch auf dem weiten und im Winter ungangbaren Wege über das Weiße Meer oder auf dem Landwege über den Osten erfolgen konnte.

3. Daß der Besitz der Seeherrschaft in der Ostsee von Einfluß auf die Haltung der neutralen Ostseestaaten und daher von wesentlicher Bedeutung für die Gesamtkriegsführung sein mußte, ist bereits an anderer Stelle angedeutet worden.

Die von dem Gros der russischen Flotte, abgesehen von wenigen Offensivunternehmungen, beobachtete Defensivhaltung hat ein Eingreifen der Hochseestreitkräfte im Sinne der vorerwähnten Aufgaben im allgemeinen nicht erforderlich gemacht. Erst im späteren Verlauf des Krieges wurde ihre Mitwirkung notwendig. Hier handelte es sich aber um deutscherseits planmäßig unternommene Offensivoperationen (Unternehmungen gegen Ösel und Dagö).

Die Hauptaufgaben der Ostseerriegführung konnten die schwachen Ostseestreitkräfte daher selbst erfüllen. Allerdings darf dabei die Fernwirkung der Hochseestreitkräfte als „Fleet in being“ nicht übersehen werden.

Der Mittelmeerkriegschauplatz.

Bei Ausbruch des Krieges befand sich an deutschen Seestreitkräften im Mittelmeer die aus dem Schlachtkreuzer „Goeben“ und dem Kleinen Kreuzer „Breslau“ bestehende Mittelmeer-Division. Sie sollte auf Grund des Dreibundabkommens planmäßig mit der österreichisch-italienischen Flotte zusammenwirken.

Das Herausbleiben Italiens aus dem Kriege, die Unbereitschaft der österreichischen Flotte bei Kriegsausbruch änderten die Lage. Die Schiffe wurden frei. Dem Chef der Mittelmeer-Division wurde freigestellt, nach dem Atlantischen Ozean oder nach Konstantinopel durchzubrechen. Er wählte das letztere und brachte damit die Stellungnahme der trotz Abschlusses eines Bündnisses mit den Mittelmächten noch schwankenden Türkei zur Entscheidung.

Der kühne und geschickte Ausbruch der Schiffe aus Messina, wo sie nach Rückkehr von einer Beschießung französischer Küstenplätze an der nordafrikanischen Küste unter der scharfen Kontrolle des zunächst noch streng neutralen Italien den notwendigsten Kohlenbedarf erhalten hatten, war ein Meisterstück. Der Durchbruch gelang trotz der starken Bewachung der Straße von Messina durch überlegene englische Seestreitkräfte und mutete wie ein Wunder an, so daß bei einer politischen Persönlichkeit Deutschlands die Vermutung entstehen konnte, England habe den Durchbruch geschehen lassen, um seine Abneigung gegen eine ernsthafte Kriegsführung gegen Deutschland darzutun.

Die Mittelmeer-Division wurde das Rückgrat der türkischen Flotte und die Triebfeder ihrer Betätigung während des Krieges, die im wesentlichen unter deutscher Führung erfolgte. Sie hat die Verteidigung der Dardanellen in wirksamster Weise unterstützt, mit der die Schließung des Schwarzen Meeres stand und fiel.

Diese Schließung war für die gesamte Kriegsführung von größtem Wert. Durch sie wurde die russische Schwarzmeerflotte der feindlichen Seekriegsführung entzogen. Eine der wichtigsten Versorgungsquellen mit Getreide versiegte für die feindlichen Mächte, die nunmehr in der Hauptsache auf die Überseezufuhr von Nordamerika und Argentinien angewiesen waren: für den U-Bootskrieg eine wertvolle Unterstützung. Andererseits wurde die Versorgung Rußlands mit Kriegsbedarf und Truppen auf diesem Wege unmöglich, die, wie schon oben erwähnt, nur noch über das Weiße Meer und durch den asiatischen Kontinent erfolgen konnte; das war für die deutsche Landkriegsführung auf der Balkanfront von erheblicher Bedeutung.

Welchen Wert die feindliche Kriegsführung auf die Öffnung der Dardanellen legte, beweist der um letztere entbrannte Kampf und die spätere Blockade der Dardanellen. Eine stattliche Zahl englischer und französischer Seestreitkräfte wurde dadurch gebunden. Das entlastete nicht nur die Seekriegsführung auf den anderen Kriegsschauplätzen, sondern schuf für die deutschen U-Boote wertvolle Angriffsgelegenheiten, die mit gutem Erfolge ausgenutzt worden sind.

Mit Einbeziehung des Mittelmeers in den U-Bootskrieg wurde dieses Gewässer zu einem Kriegsschauplatz ersten Ranges. Seine günstigen militärgeographischen Verhältnisse ermöglichten es, den durch diese Handelsstraße erster Ordnung gehenden feindlichen Seehandel, der zum überwiegenden Teil England mit den Erzeugnissen der östlichen Ozeanländer versorgte und für den die

Benutzung dieser Handelsstraße unentbehrlich war, durch die U-Boots- und Minenkriegsführung auf das Empfindlichste zu schädigen.

Die feindliche Kriegsführung an der italienisch-österreichischen Front, auf dem südlichen Balkan, in Mesopotamien und Ägypten war auf das Mittelmeer als Versorgungsstraße angewiesen. Durch Schädigung der in ununterbrochener Folge das Mittelmeer durchfahrenden Transporte von Truppen und Kriegsmaterial konnte sie wirksam getroffen, die Kriegsführung der Mittelmächte entlastet werden.

Dieser Teil der Mittelmeerkriegsführung stand somit in denkbar engster Beziehung zur Seekriegsführung gegen England wie zur Landkriegsführung.

* * *

Die vorstehenden Ausführungen bezwecken, einen kurzen Überblick über die Grundlagen der Seekriegsführung auf den einzelnen Kriegsschauplätzen, ihre wechselseitigen Beziehungen und ihre Auswirkungen auf die Landkriegsführung zu ermöglichen, bevor auf die eingehende Behandlung des Seekrieges auf den einzelnen Kriegstheatern eingegangen wird. Für letztere ist die Einteilung nach Kriegsschauplätzen gewählt, und zwar wird in gesonderten Abschnitten behandelt:

Der Krieg in der Nordsee,
Der Krieg in der Ostsee,
Der U-Bootskrieg und
Der Kreuzerrieg.

Zweiter Abschnitt.

Die Kampfhandlungen in der Nordsee.

Von Korvettenkapitän Otto Groos.

1. Kampfhandlungen während der Defensive der Hochseeflotte (bis zum Frühjahr 1916).

Der Aufmarsch und die strategische Lage.

Mobilmachung, Aufmarsch und Einleitung der ersten Unternehmungen litten auf dem Nordseekriegsschauplatz von vornherein unter den Hemmungen der Politik. Erst als die Absperrung der Nordsee gegen den Atlantischen Ozean und die Abschneidung Deutschlands vom Weltverkehr durch die englische Flotte bereits begonnen hatte, trat am 31. Juli das Flottenflaggschiff mit dem III. und II. Geschwader im Anschluß an die I. U-Bootsflottille den Marsch durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Nordsee an.

Auf den gleichzeitig ausgegebenen Befehl, „Maßnahmen für drohende Kriegsgefahr“, fiel den Verbänden der Hochseestreitkräfte die Nordsee als Hauptkriegsschauplatz zu. Sie gliederten sich nach dem Stand vom 10. August 1914 folgendermaßen:

I. Verband der Hochseestreitkräfte.

Chef der Hochseestreitkräfte: Admiral v. Ingenohl.

Flottenflaggschiff: „Friedrich der Große“ *F*.

a. Linienfahrzeuge:

I. Geschwader (Vizeadmiral v. Lans):

Großkampflinienschiffe: „Ostfriesland“ *F*, „Thüringen“, „Helgoland“, „Oldenburg“, „Posen“ *A*, „Rheinland“, „Rassau“, „Westfalen“.

II. Geschwader (Vizeadmiral Scheer):

Linienfahrzeuge: „Preußen“ *F*, „Schlesien“, „Hessen“, „Lothringen“, „Hannover“ *A*, „Schleswig-Holstein“, „Pommern“, „Deutschland“.

III. Geschwader (Kontreadmiral Funke):

Großkampflinienschiffe: „Prinzregent Luitpold“ *F*, „Kaiserin“, „Kaiser“, „König Albert“, „König“ *A*, „Großer Kurfürst“. (Die beiden letzten Schiffe am 2. August dem Geschwader eingegliedert, jedoch noch nicht kriegsbereit.)

IV. Geschwader (Vizeadmiral Schmidt):

(Schiffe noch in Ausbildung begriffen.)

Linienfahrzeuge: „Wittelsbach“ *F*, „Wettin“, „Mecklenburg“, „Schwaben“, „Braunschweig“ *A*, „Elsaß“, „Zähringen“.

Kriegsgliederung der deutschen Hochseestreitkräfte.

V. Geschwader (Vizeadmiral Grapow):

(Schiffe noch in Ausrüstung)

Ältere Linienfahrer: „Kaiser Wilhelm II.“ Δ , „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kaiser Barbarossa“, „Kaiser Friedrich III.“ Δ , „Kaiser Karl der Große“, „Wörth“, „Brandenburg“.

VI. Geschwader (Konreadmiral Eckermann):

(Schiffe am 12. August in Dienst gestellt)

Küstenpanzerfahrer: „Hildebrand“ Δ , „Heimdall“, „Hagen“, „Frithjof“, „Megir“, „Obin“, „Beowulf“, „Stegfried“.

b. Kreuzer:

I. Aufklärungsgruppe (I. Befehlshaber der Aufklärungsfahrer Konreadmiral Hipper):

Schlachtkreuzer: „Seydlitz“ Δ , „Moltke“, „Blücher“ (vom 8. August ab), „Bonder Tann“ Δ (3. Admiral des I. B. d. M. Konreadmiral Tapfen), „Derfflinger“ (erst Anfang September).

II. Aufklärungsgruppe (2. Admiral des I. B. d. M. und I. Führer der Torpedoboots-Konreadmiral Maack):

Kleine geschützte Kreuzer: „Cöln“ Δ , „Mainz“, „Stralsund“, „Kolberg“, „Rostock“ Δ (II. Führer der Torpedoboots-Kapitän zur See Hartog), „Straßburg“, „Graudenz“ (10. August in Dienst).

III. Aufklärungsgruppe:

Kleine geschützte Kreuzer: „München“, „Danzig“, „Stuttgart“, „Frauenlob“, „Sela“.

IV. Aufklärungsgruppe (II. Befehlshaber der Aufklärungsfahrer Konreadmiral v. Rebeur-Paschwitz):

Panzerkreuzer: „Roon“ Δ , „Dort“, „Prinz Adalbert“, „Prinz Heinrich“. (Schiffe noch in Ausrüstung und Ausbildung begriffen. Wurde später III. Aufklärungsgruppe.)

V. Aufklärungsgruppe (2. Admiral des II. B. d. M. [Führer der Reserve- und Neuformationen] Konreadmiral Jasper):

Große Kreuzer: „Hansa“ Δ , „Blücher“, „Victoria Luise“, „Hertha“. (Am 12. August formiert.)

c. Torpedobootsflotten:

I. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Wallis):

11 Boote

II. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Schuur):

11 Boote

III. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Hollmann):

11 Boote.

IV. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Herzbruch):

11 (bzw. 12) Boote.

V. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän v. d. Kneesebeck):

11 Boote.

VI. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Max Schulz):

11 Boote.

VII. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän v. Koch):

11 Boote.

VIII. Torpedobootsflotte

(Korvettenkapitän Adolf Pfeiffer):

11 Boote.

Der Aufmarsch und die strategische Lage.

d. U-Boote:

I. U-Bootsflottille (Korvettenkapitän Hermann Bauer):

Kleiner geschützter Kreuzer „Hamburg“ **A**, 1. Halbflottille Führerboot „D 5“: „U 5“, „U 7“, „U 8“, „U 9“, „U 10“. — 2. Halbflottille; Führerboot „S 99“: „U 13“, „U 14“, „U 16“, „U 17“, „U 18“.

II. U-Bootsflottille (Korvettenkapitän Otto Feldmann):

Kleiner geschützter Kreuzer „Stettin“ **A**, 3. Halbflottille; Führerboot „S 100“: „U 19“, „U 20“, „U 21“, „U 22“, „U 24“. — 4. Halbflottille „S 101“: „U 23“, „U 25“, „U 27“, „U 28“. (Diese 4 Boote noch in Ausrüstung bzw. militärischer Ausbildung.) Reserveboote in Ausrüstung: in Danzig „U 6“, „U 11“ und „U 12“, in Kiel „U 26“, norwegische U-Boote „A 5“ und „U 29“.

e. Fahrzeuge für den Minendienst:

Minenschiffe „Nautilus“, „Albatros“, „Bellin“, Hilfsstreuminendampfer: „Königin Luise“, „Kaiser“, „Preußen“, „Silvana“, „Apollo“.

f. Fahrzeuge für den Minensuchdienst:

I. Minensuchdivision
(Korvettenkapitän Bobien):

15 Boote.

II. Minensuchdivision
(Kapitänleutnant Schömann):

15 Boote.

III. Minensuchdivision
(Kapitänleutnant Wolfram):

13 Boote.

g. Beobachtungsdampfer für die Flotte:

40 Fischdampfer in Ausrüstung, erhalten 12 Seemeilen Heringsloggerneße für U-Bootsabwehr.

h. Schiffe für den Hilfsdienst:

(Chef des Trosses: Kapitän zur See von Ammon):

„Württemberg“, „König Wilhelm“, 4 Lazaretttschiffe, 5 Lazaretttschiffe, 2 Flugzeugmuttertschiffe (in Vorbereitung), 9 Sperrbrecher, 3 Werkstatttschiffe (davon 1 für größere Schiffe, 2 für Torpedoboote), 4 Pumpendampfer.

i. Zufuhrtschiffe:

34 Kohlenschiffe, 7 Munitiontschiffe, 2 Wasser- und Heizölschiffe, 2 U-Bootsvorratschiffe mit je 500 t Petroleum bzw. Motoröl, 5 Heizöldepotdampfer, 5 Depotdampfer.

II. Hafenslottilien:

Ems (Chef: Korvettenkapitän v. Hippel [Wilhelm]):

Kleiner geschützter Kreuzer „Arcona“ **A** (zugleich Minenschiff), 3 Torpedoboote (ältere), 14 Borpostenboote, Hilfsminensuchdivision der Ems.

Jade/Weser (Chef: Kapitän zur See Seeborn):

Kleiner geschützter Kreuzer „Ariadne“ **A**, „Berlin“, „Niobe“, Kleiner Kreuzer „Zieten“, „Blitz“, „Hay“, „Drache“, 7 Torpedoboote (ältere), Hilfsminensuchdivisionen Wilhelms-
haven und Jade.

Elbe (Chef: Fregattenkapitän Evers):

Kleiner geschützter Kreuzer „Nymphe“ \blacktriangle , „Medusa“, Kleiner Kreuzer „Pfeil“, „Fuchs“.
6 Torpedoboote (ältere), Hilfsminensuchdivision Rughaven.

5 Torpedoboote (ältere), „Helga“ Helgoland:
„Hyäne“. Eider:

III. Schiffe für besondere Aufgaben:

Hilfskreuzer „Victoria Luise“ (rüstet ab), „Berlin“ (zur Verfügung der Hochseeflotte), „Kaiser Wilhelm der Große“ (ausgelaufen).

IV. Luftfahrzeuge:

Luftschiff „L 3“, Wasserflugzeuge: 6, später 9, in Helgoland; Landflugzeuge: 8 in Wilhelmshaven, jedoch erst vom 10. bis 15. August ab, 4 in Geestemünde, 4 in Rughaven.

Erklärung:

Großlampschiffe Sperrdruck. \blacktriangle = Flaggschiff des Führers eines Schlachtgeschwaders, \triangle = Flaggschiff des 2. Admirals eines Schlachtgeschwaders, \blackstar = Flaggschiff des I. Befehlshabers der Aufklärungsflotte, \blacktriangle = Flaggschiff des Führers einer Aufklärungsgruppe bzw. des Führers eines Kreuzerverbandes oder einer Flottille.

Mit dem Inkrafttreten der Kriegsgliederung war jedoch die Kriegsbereitschaft der in dieser ausgeführten Streitkräfte noch keineswegs hergestellt, vielmehr konnten die vielen Schiffe der Reserveformationen erst nach Auspruch der Mobilmachung in Dienst gestellt und mit Besatzungen aufgefüllt werden, ein Stadium, das die britische Flotte durch die „Probemobilmachung“ bereits hinter sich hatte.

Während der an sich durchaus planmäßig verlaufenden Mobilmachung brachte man über die wahrscheinliche Aufmarschstellung der englischen Streitkräfte und ihre Kriegsgliederung nur wenig in Erfahrung. Man vermutete zwar die schweren Verbände der I. Flotte an der Ostküste Schottlands; auch war es ziemlich sicher, daß die Linien- und Kreuzergeschwader der III. Flotte in den Kanalhäfen gesammelt werden würden; dagegen war es zweifelhaft, ob die Linien- und Kreuzergeschwader der II. Flotte bei der I. Flotte oder etwa südlicher, vielleicht in der Themse, Aufstellung nehmen würden. Die tatsächliche Kriegsgliederung der britischen Seestreitkräfte, wie sie erst nach dem Kriege bekannt wurde, war folgende:

I. Flotte

(auch als „Große Flotte“ im engeren Sinne bezeichnet).

Oberkommandierender: Admiral Sir John Jellicoe.

Flottenflaggschiff: „Iron Duke“ \blacktriangle .

Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Sappho“, Zerstörer „Dart“.

Schlachtflotte:

I. Schlachtgeschwader:

„Marlborough“ \blackstar , „St. Vincent“ \blacktriangle , „Colossus“, „Hercules“, „Neptune“, „Vanguard“, „Collingwood“, „Superb“. Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Bellona“, Wertstattschiff „Cyclops“.

Der Aufmarsch und die strategische Lage.

II. Schlachtgeschwader:

„King George V.“ **A**, „Orion“ **A**, „Ajax“, „Audacious“, „Centurion“, „Conqueror“, „Monarch“, „Thunderer“. Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Boadicea“, Werkstattschiff „Assistance“.

IV. Schlachtgeschwader:

„Dreadnought“ **A**, „Temeraire“, Bellerophon“. Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Blonde“.

III. Schlachtgeschwader:

Linienfahrzeuge: „King Edward VII.“ **A**, „Hibernia“ **A**, „Commonwealth“, „Zealandia“, „Dominion“, „Africa“, „Britannia“, „Hindustan“. Zugeteilt: Kleiner geschützter Kreuzer „Blanche“.

I. Schlachtkreuzergeschwader (Vizeadmiral Sir David Beatty):

Schlachtkreuzer: „Lion“ **A**, „Princeß Royal“, „Queen Mary“, „New Zealand“.

II. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Shannon“ **A**, „Achilles“, „Cochrane“, „Ratal“.

III. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Antrim“ **A**, „Argyll“, „Devonshire“, „Rogburgh“.

I Leichtes Kreuzergeschwader (Kommodore W. E. Goodenough):

Geschützte Kreuzer: „Southampton“ **A**, „Birmingham“, „Lowestoft“, „Nottingham“.

Zerstörerflotten:

II. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Active“ **A** und 20 Zerstörer.

IV. Flottille:

Führerschiff „Swift“ **A** und 20 Zerstörer.

Minensuch-Kanonenboote:

„Stipjad“ **A**, „Circe“, „Großamer“, „Veda“, „Speedwell“, „Jason“, „Seagull“.

Shetland Patrol Force:

„Forward“ (Scout) **A** und 4 Zerstörer der River-Klasse.

Harwich-Streitkräfte:

I. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Fearless“ **A** und 20 Zerstörer.

III. Flottille:

Kleiner geschützter Kreuzer „Amphion“ **A** und 15 Zerstörer.

Bemerkung: Die U-Boote, außer denen der B- und C-Klasse, welche zum Schutze der englischen Küste und Häfen verwendet wurden, unterstanden der Admiralität unmittelbar. Die Boote der C-Klasse waren für größere Unternehmungen untauglich, so daß zur Verwendung gegen die deutsche Küste zunächst nur 8 U-Boote der D- und 9 der E-Klasse verfügbar waren.

II. Flotte.

Viceadmiral Sir Cecil Burney.

Flottenflaggschiff: „Lord Nelson“ ρ .

V. Schlachtgeschwader:

Linienfahrer: „Prince of Wales“ ρ , „Agamemnon“, „Bulwark“, „Formidable“, „Implacable“, „Irresistible“, „London“, „Queen“, „Venerable“.

VI. Schlachtgeschwader:

Linienfahrer: „Russell“ ρ , „Cornwallis“, „Albemarle“, „Duncan“, „Exmouth“, „Vengeance“.

V. Kreuzergeschwader:

Kleine geschützte Kreuzer: „Carnarvon“ ρ , „Falmouth“, „Liverpool“.

VI. Kreuzergeschwader:

Panzerkreuzer: „Drake“ ρ , „Good Hope“, „King Alfred“, „Leviathan“.

Minenlegergeschwader:

„Naia“ ρ , „Andromache“, „Apollo“, „Intrepid“, „Iphigenia“, „Latona“, „Thetis“.

III. Flotte¹⁾:

VII. Schlachtgeschwader:

VIII. Schlachtgeschwader:

(Aus den ältesten Schlachtschiffen bestehend.)

VII. Kreuzergeschwader:

IX. Kreuzergeschwader:

(Aus den ältesten Kreuzern bestehend.)

X. Kreuzergeschwader:

Große geschützte Kreuzer: „Crescent“ ρ , „Edgar“, „Endymion“, „Gibraltar“, „Grafton“, „Hawke“, „Royal Arthur“, „Thebes“.

(Kurz nach Ausbruch des Krieges zur „Großen Flotte“ getreten und im Blockadedienst verwendet.)

XI. Kreuzergeschwader:

XII. Kreuzergeschwader:

(Aus den ältesten Kreuzern bestehend.)

Erläuterung:

ρ = Flottenflaggschiff. ρ = Flaggschiff des Führers eines Schlachtgeschwaders, ρ = Flaggschiff des Unterführers eines Schlachtgeschwaders, ρ = Flaggschiff des Führers eines Kreuzergeschwaders, ρ = Führerschiff kleinerer Verbände. Großkampfschiffe Sperrdruck.

Während die erste oder „Große Flotte“ von Norden her operieren und sich auf Scapa Flow als Hauptbasis stützen sollte, fiel der II. und III. Flotte der Schutz des Kanals und der Truppentransporte zu. Dagegen arbeiteten die in Harwich stationierten Zerstörerflottillen wechselnd mit den nördlichen und südlichen Streitkräften zusammen. Für die Entwicklung des Stärkeverhältnisses war von deutscher Seite die Begründung zum Flottengesetz 1900 bis zum Kriegsausbruch maßgebend geblieben. Diese lautete:

¹⁾ II. und III. Flotte später zur II. oder „Kanalflotte“ vereinigt.

„Deutschland muß eine so starke Schlachtflotte besitzen, daß der Krieg auch für den seetüchtigsten Gegner mit derartigen Gefahren verbunden ist, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird.“

Das nie verlassene Ziel der deutschen Flottengesetzgebung war also ein kriegsvorbeugendes und rein defensives; dies wird bei einem Vergleich der tatsächlich bei Kriegsausbruch vorhandenen Machtmittel im Auge behalten werden müssen. Beschränkt man den Stärkevergleich auf die englischen und deutschen im August 1914 für den Flottenkampf in der Nordsee verfügbaren Streitkräfte, so erhält man folgendes Bild:

August 1914	Großkampfschiffe		Ältere Linien- schiffe	Ältere Große Kreuzer	Kleine Kreuzer	Zerstörer		U-Boote	
	Linien- schiffe	Schlacht- kreuzer				neuere	ältere	voll- offensiv	bedingt offensiv u. Küsten- schutz
Englisch . .	20	4	36	20	35	78	77	7	51
Deutsch . .	13	3	22	5	14	42	46	10	18

Berücksichtigt man, daß fünf weitere englische Schlachtkreuzer aus dem Mittelmeer und Australien jederzeit auf dem Nordseekriegsschauplatz erscheinen konnten, so ergab sich allein an Großkampfschiffen eine doppelte Übermacht des britischen Gegners. Der Zuwachs an Neubauten änderte dies Verhältnis nur weiter zuungunsten Deutschlands. Diese Feststellung erhielt für die Frage des Einsetzens der Flotte um so größere Bedeutung, als Seestreitkräfte und insbesondere Großkampfschiffe mit ihrer verwickelten Technik und ihren eingespielten Besatzungen sich im Laufe des Krieges als unersetzlich erwiesen; kein einziger Ersatzbau ist in Deutschland trotz der langen Kriegsdauer fertig geworden. Dieser Umstand erklärt einen Teil der bei Freund und Feind immer wieder in gleicher Weise auftretenden schweren Bedenken gegen den allzu schnellen Einsatz dieser Kampfmittel.

An Kreuzern verfügte England fast über die dreifache, an Torpedobooten über die doppelte Zahl von Streitkräften. Nur an voll offensiv verwendungsfähigen U-Booten besaß Deutschland ein allerdings geringes zahlenmäßiges Übergewicht.

Dem durchweg etwas stärkeren Geschüßkaliber der schweren Artillerie auf englischer Seite stand die stärkere Sprengwirkung und größere Durchschlagkraft der deutschen Granaten gegenüber. Eine weitere Stärke der deutschen Schiffe lag, insbesondere für das Nachtgefecht, in ihrer zahlreichen und guten Mittelartillerie, über welche die englischen Großkampfschiffe erst von der „Iron-Duke“-Klasse ab verfügten. Vor allem aber waren letztere an Ausdehnung und Stärke des Panzers wie des Unterwasserschutzes und damit der Festigkeit und Schwimm-

fähigkeit den deutschen gleichalterigen Schiffen unterlegen; auch die zahlenmäßige Überlegenheit der Torpedoarmierung sowie die starke Sprengwirkung der Torpedos war als Vorteil auf deutscher Seite in Rechnung zu stellen. Ganz unsicher war dagegen die Beurteilung der Geschwindigkeit der britischen Großkampfschiffe, insbesondere der Schlachtkreuzer, im Vergleich zu der entsprechenden der deutschen Schiffsklassen.

Indes nicht Schiffe kämpfen lezten Endes, sondern Menschen. Die Beurteilung der von Führung und Personal zu erwartenden Leistungen mußte daher in den strategischen Berechnungen eine besondere Rolle spielen. Aber auch in diesem Punkte verbot die Tradition der englischen Marine, das gute seemannische Können und die durch die lange Dienstzeit erleichterte gründliche Ausbildung des Personals jede Unterschätzung des Feindes. Wie aber waren die geographischen Verhältnisse zu beurteilen?

Die Ziele der Seekriegführung sind andere als die des Landkrieges. Während der Landkrieg durch Vernichtung der feindlichen Heere und Befezung des feindlichen Gebiets den Gegner dem eigenen Willen zu unterwerfen sucht, kann der Seekrieg sein Ziel nicht so unmittelbar erreichen. Seine Wirkung besteht vornehmlich in dem politischen und wirtschaftlichen Druck, den er durch Behauptung oder Erringung der Seeherrschaft über die Seehandelsstraßen auszuüben vermag. Die beispiellos günstige Lage Englands und seiner Stützpunkte zu den Welthandelsstraßen ermöglichte aber der britischen Seekriegsleitung, diesen Druck sofort und unmittelbar einsetzen zu lassen. Hierzu genügte die Abschneidung der deutschen Seeverbindungen nach dem Atlantischen Ozean in der nördlichen Nordsee zwischen Schottland und Norwegen, eine Maßnahme, die sich dort infolge der großen Entfernung von den deutschen Stützpunkten fast ohne Gefährdung der Blockadestreitkräfte und ohne Einsatz der „Großen Flotte“ durchführen ließ. Die noch leichtere Bewachung des östlichen Kanalausgangs zwischen Dover und Calais vervollständigte die Absperrung. Demgegenüber besaß die deutsche Flotte keinerlei Stützpunkte an den Welthandelsstraßen; auch hatte Deutschland keine Bundesgenossen, die über solche verfügten, noch stand die Eroberung solcher — man denke an Brest oder die Küste Norwegens — etwa in Aussicht. Abgesehen von dem in der ersten Kriegszeit aus politischen Gründen nicht ausgenutzten Wege von Kiel um Stagen war die Helgoländer Bucht die einzige Operationsbasis. Sie lag nach Abschneidung der deutschen Überseeverbindungen aber zu allen bedeutenden Welthandelsstraßen ganz ausgesprochen im toten Winkel. Zwischen den deutschen Seestreitkräften und dem britischen Handel stand die „Große Flotte“, nur über diese hinweg führte der Weg mit entscheidender Wirkung an die Welthandelsstraßen heran. Für England galt es Behauptung, für Deutschland Bestreitung der Seeherrschaft; das Bestreben zum Schlagen mußte auf deutscher Seite größer sein. Während aber die britische Flotte als Ausgangsbasis ihrer Bewegungen über die ganze Küste von den Schetland-Inseln bis zur Themse mit einer Reihe

ausgezeichneter Häfen verfügte, stand der deutschen Flotte nur die Helgoländer Bucht zu Gebote. Jeder deutsche Vorstoß wurde daher von britischen Stellungen flankiert, jeder britische war infolge des Mangels an deutschen Flankenstellungen vor Überraschungen sicher. Angesichts dieser strategischen Lage schien der Ausgang eines sofortigen Entscheidungskampfes zum mindesten fraglich; sicher aber war, daß eine entscheidende Niederlage, abgesehen von der Bedeutung eines solchen Ereignisses für die Haltung der Neutralen, Deutschland auch die Seeherrschaft in der Ostsee kosten mußte. Wenn also die Erwartung nicht täuschte, daß mit Sicherheit günstigere Vorbedingungen für den Entscheidungskampf wenigstens in Hinsicht auf das Stärkeverhältnis geschaffen werden konnten, aber auch nur dann war es richtig, diesen aufzuschieben, bis solche erreicht waren. In einem Kräfteausgleich als Folge des Ergebnisses von Vorstößen gegen die angenommenen britischen Blockadestreitkräfte der Deutschen Bucht sowie in einer bis an die britische Küste vorgetragenen rücksichtslosen Minen- und U-Bootsoffensive glaubte man Möglichkeiten hierzu finden zu können. Erst wenn die so stark überlegene britische Flotte hierdurch größere Verluste erlitten hätte und die deutsche Flotte durch die mit Kriegsausbruch neu in Dienst gestellten Schiffe und Verbände verstärkt worden wäre, sollte versucht werden, sie unter günstigen Umständen zur Schlacht einzusetzen. Trotz dieser zunächst defensiven Einstellung des Operationsplans wurde jedoch kein Zweifel gelassen, daß, im Falle sich schon vorher eine günstige Gelegenheit zum Schlagen biete, diese ausgenutzt werden müsse.

Die Sicherung der Deutschen Bucht.

Zunächst unterblieb die Einleitung militärischer Operationen gegen England auf ausdrücklichen Wunsch der politischen Leitung. Selbst als am 3. August, 6 Uhr Am., der Kriegszustand mit Frankreich eintrat und die Kriegserklärung Englands als unmittelbar bevorstehend galt, durften Schiffsbewegungen nach Westen noch nicht eingeleitet werden. Nach wie vor begab sich die Seekriegsleitung erheblicher militärischer Vorteile zugunsten einer immer noch auf Verständigung hoffenden Politik. Unter dieser Lähmung der eigenen Initiative erhoffte man in der Flotte um so mehr einen feindlichen Angriff, und diese Erwartung beherrschte den Geist der Besatzungen. Jedem, der es erlebt hat, wird es unvergeßlich bleiben — das Bild der zum ersten Male unter „klar Schiff zum Gefecht“ auslaufenden Schlachtkreuzer und Schiffe des I. Geschwaders, die Decks frei von allem, was sonst die Bestreichungswinkel der Geschütze behinderte, die Offiziere auf der Kommandobrücke, die Mannschaften an Deck, während der braufende Gesang vaterländischer Lieder und der Hurraruf der Besatzungen sich mit dem der Bevölkerung an Land mischte und den Hafen erfüllte. Hell loderten damals die Flammen todesmutiger Begeisterung; noch wußte niemand auf der Flotte, wie schwer es sein würde, im Laufe langer und ereignisarmer Kriegsjahre den Funken immer wieder zu neuer Glut zu entfachen.

Um gegen den erwarteten Angriff gewappnet zu sein, wurde dem Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Kontreadmiral Hipper, vom 1. August ab die Sicherung der Deutschen Bucht übertragen. Hierzu wurden ihm alle Kreuzer, Torpedobootsflottillen, U-Flottillen, Minensuch-Divisionen, Flieger und Luftschiffe unterstellt, die alsbald in dreifacher Linie im Kreisbogen von etwa 120 km Ausdehnung zwischen den Inseln Langeoog und Amrum mit entsprechender Ablösung als Vorposten kreuzten.

Deutsche Minen-, U-Boots- und Kreuzeroffensive.

Als am 4. August, 7³⁰ Uhr Nm., der Kriegszustand mit England bekanntgegeben und hiermit der unklaren militärischen Lage eine Ende gemacht wurde, ging ein allgemeines Aufatmen durch die Flotte. Wenn ihr auch ein schlagartiges Vorgehen von Streitkräften in großzügigem Umfange infolge des defensiven Operationsbefehls vorläufig versagt blieb, so konnten doch nunmehr Unternehmungen des Kleinkriegs beginnen. Um 7³⁰ Uhr Nm. verließen daher gleichzeitig der Hilfskreuzer „Wilhelm der Große“ und der auf der Ems unter Dampf liegende Hilfsstreuminendampfer „Königin Luise“ von der Hamburg-Amerika-Linie die Häfen. Letzterer hatte folgenden Befehl erhalten:

„Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in der Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nordbreite.“

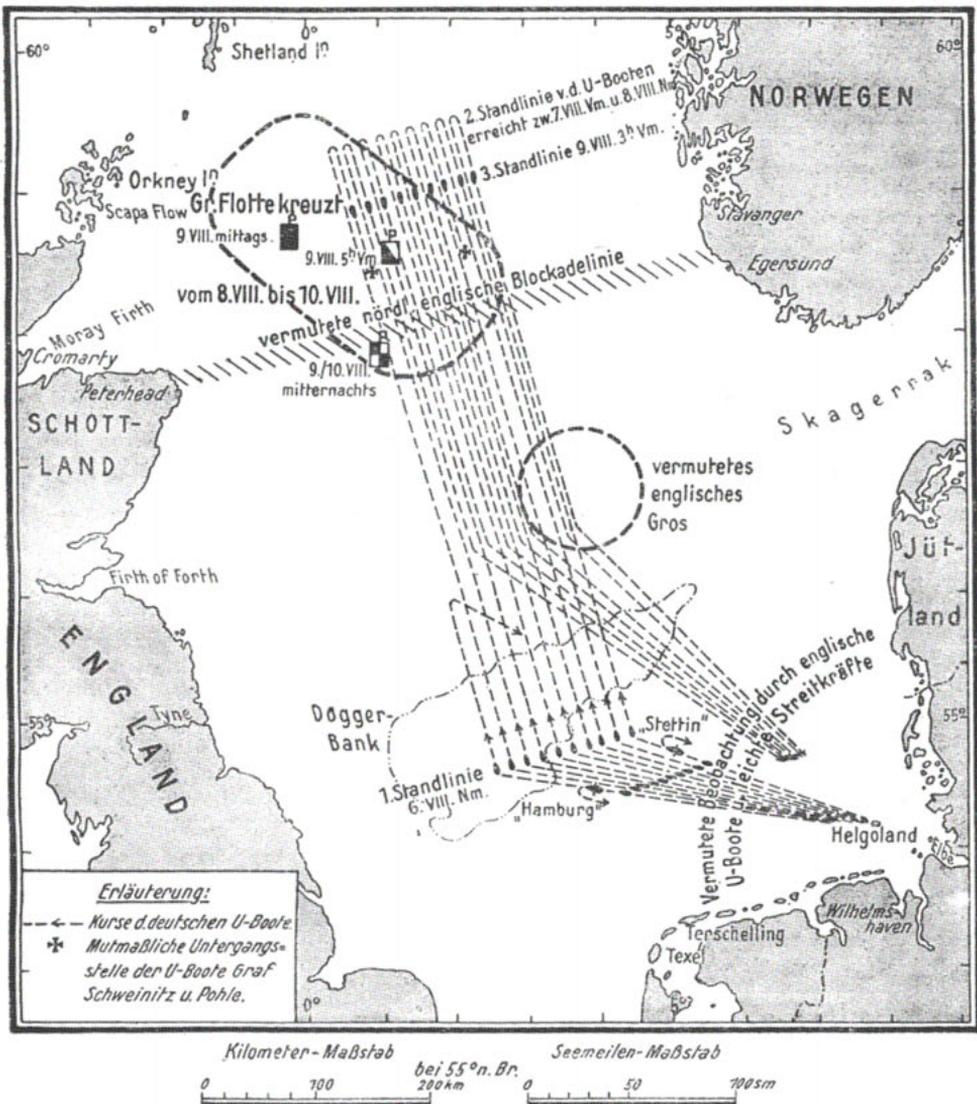
Ihm fiel damit die ehrenvolle Aufgabe der Eröffnung der Feindseligkeiten gegen England zu. Ob es ihm gelingen werde, die fest angenommene enge Blockade der Deutschen Bucht durch leichte englische Streitkräfte zu durchbrechen, war allerdings ungewiß. Wider Erwarten wurden aber weder in der hellen Vollmondnacht noch am anderen Morgen feindliche Streitkräfte angetroffen. Erst als das Schiff in voller Fahrt unter dem Schutz einer Regenbö die Nordeinfahrt der Themse zu gewinnen suchte, tauchten aus dieser plötzlich der Kleine Kreuzer „Amphion“ und 16 Boote der „L“-Klasse („Lance“, „Landrail“ usw.) auf, die sofort mit höchster Geschwindigkeit das Schiff jagten und östlich und westlich umfaßten. Nach späteren Äußerungen der englischen Offiziere war die „Königin Luise“ erwartet worden, man hatte von der Unternehmung gewußt. Schnell wurden die Minen geworfen; der Versuch aber, die Verfolger über die Sperre zu ziehen, blieb ohne Erfolg. Bei seiner 21 sm betragenden Geschwindigkeit war das Schiff bald eingeholt. Es konnte sich nur noch darum handeln, der „Königin Luise“ einen ehrenvollen Untergang zu sichern und dem Feinde die Sperre geheimzuhalten. Nach einstündigem Gefecht, in dem das Schiff sich mit seinen 2 — 3,7-cm-Revolverkanonen und Handwaffen heldenhaft gegen die 10,2-cm-Geschütze der Zerstörer wehrte, war es kampfunfähig gemacht. Das Ruder ließ sich nicht mehr legen, die Munition war verfeuert, das Schiff brannte an verschiedenen Stellen und lag mit Backbord-Schlagseite klar zum Kentern. Die

Verluste waren außerordentlich groß. Um weitere zu vermeiden und das Schiff keinesfalls dem Feinde in die Hände fallen zu lassen, gab der Kommandant, Korvettenkapitän Biermann, den Befehl zum Versenken. Nachdem der Feind auch seinerseits das Feuer auf das wehrlose Schiff eingestellt hatte, wurde es von der Mannschaft verlassen und ging gleich darauf unter den Hurras der schwimmenden Gruppen mit im Vortopp wehender Flagge unter.

Der überlebende Teil der Besatzung wurde von den Zerstörern gut aufgenommen und ritterlich behandelt. Nach dem Gefecht machte die englische Flottille mit den Gefangenen an Bord einen Vorstoß in Richtung der Deutschen Bucht. Auf dem Rückweg nach Harwich aber wurde der Kommandant der „Königin Luise“ Zeuge, wie der Führerkreuzer „Amphion“ auf die deutsche Sperre lief und nach wenigen Sekunden mit einem Verlust von etwa 150 Mann unterging, unter diesen leider auch 18 der Geretteten der „Königin Luise“. Keiner der braven deutschen Seeleute hatte dem Feind Aussagen über die Sperre gemacht. Ihre genaue Lage blieb den Engländern auch weiter unbekannt. Inzwischen vermutete die deutsche Flottenleitung das englische Gros etwa auf der Mitte der Linie Firth of Forth—Stagen als Rückhalt einer Vorpostenkette von leichten Streitkräften und U-Booten in der Linie Tershellung—Hornsriff. Mit Torpedobooten war ihm jedoch wegen der zur Zeit noch kurzen und sehr hellen Vollmondnächte und der vom Stützpunkt aus zurückzuliegenden Entfernung kaum beizukommen, dagegen schienen sich für U-Boote günstigere Ausichten zu bieten. Am 1. August liefen, von den Kleinen Kreuzern „Hamburg“ und „Stettin“ bis 100 sm außerhalb Helgolands geleitet, 10 Boote der I. U-Flottille aus, um in breiter Aufklärungsline bis zur Höhe der Orkney-Inseln vorzustößen und, wenn möglich, die „Große Flotte“ durch Angriff zu schädigen. Aber obgleich die Boote mit einer Ausnahme den Vorstoß planmäßig bis fast zum 60. Breitengrad durchführten, eine damals noch überraschende Leistung, gelang es ihnen nicht, feindliche Streitkräfte zu stellen.

Erst auf dem Rückmarsch kam es zu kurzen Zusammenstößen mit dem Gegner. So sichtete „U 18“ in der Frühe des 9. August etwa in der Linie Stavanger—Moray Firth während vorübergehender Regenschauer und Windstärke 6 bei hoher Dünung und unsichtigem Wetter plötzlich auf 1 sm Abstand ein Fahrzeug mit 3 oder 4 Schornsteinen, das als englischer Kreuzer angesprochen wurde, aber nach beschleunigtem Tauchen durch das Sehrohr nicht mehr auszumachen war. Underthhalb Stunden später sichtete auch „U 8“ für kurze Zeit ein feindliches Torpedoboot, das nach seinen Kursen zu urteilen, vielleicht zu einer Bewachungsline gehören konnte. Wegen des unsichtigen Wetters war es jedoch keinem der Boote zum Bewußtsein gekommen, daß sie sich zu diesem Zeitpunkt in unmittelbarer Nähe der „Großen Flotte“ befunden hatten, ein Zusammenreffen, das unglücklicherweise in die einzige Schlechtwetterperiode des Unternehmens fiel und einem, wenn nicht zwei deutschen Booten zum Verderben

Unternehmung der I. U-Bootsflottille gegen das britische Gros 6. bis 11. VIII. 14.



Stzge 1. Die Unternehmungen der I. U-Bootsflottille gegen das britische Gros (6. bis 11. August 1914).

wurde. „U 13“ und „U 15“ kehrten nicht mehr zurück. Wie sich später herausstellte, war „U 15“, Kommandant Kapitänleutnant Richard Pohle, bereits um 5 Uhr Vm. am 9. August in dem unsichtigen Wetter von einem Schiff der Marschsicherung der „Großen Flotte“, dem Kleinen Kreuzer „Birmingham“, gerammt und vernichtet worden; über die vielleicht ähnlichen Begleitumstände des Unterganges von „U 13“, Kommandant Kapitänleutnant Graf Arthur

v. Schweinitz, schwebt weiterhin Dunkel. Die Feststellung deutscher U-Boote in so großer Entfernung von ihren Stützpunkten konnte auch auf den Gegner ihren Eindruck kaum verfehlen. Wie weit diese Wirkung tatsächlich gegangen ist, war damals jedoch auch nicht annähernd zu ermessen. Sie wird im Zusammenhang mit dem Problem der Schädigung der englischen Truppentransporte geschildert werden, vor dessen Lösung sich die Flottenleitung gestellt sah, noch ehe die Boote der I. U-Flottille von ihrer Fahrt zurückgekehrt waren.

Auf den vollen Einsatz der Flotte für diesen Zweck hatte die Oberste Heeresleitung auf Befragen ausdrücklich verzichtet. Sie schien die Wirksamkeit des zwar vollwertigen, aber zahlenmäßig schwachen Expeditionskorps nicht allzu hoch einzuschätzen. Ein Vorstoß gegen den Kanal mußte die Flotte auch dem Angriff zahlreicher U-Boote, Torpedoboote und Minenleger aussetzen, ohne daß sie bei der Kürze des Weges von England nach dem Festland mit Sicherheit an die feindliche Transportflotte selbst herangekommen wäre. Diese hätte stets rechtzeitig sichere Häfen auffuchen können. Ohne Unterstützung der Flotte war es aber bei den kurzen, hellen Mondnächten auch für Torpedoboote und Minenleger kaum möglich, in den Kanal einzudringen und an die feindlichen Truppentransportdampfer heranzukommen; das konnten unter diesen Umständen nur U-Boote.

Wie sich erst später herausstellte, hatten die Vorbereitungen für die Überführung des Expeditionskorps bereits einige Tage vor der Kriegserklärung begonnen. Die Einschiffung von 1 Kavallerie-Division und 4 Infanterie-Divisionen erfolgte bereits am 9. August. Bei der lebenswichtigen Bedeutung, welche die schnelle Überführung für den weiteren Verlauf des Landkrieges haben mußte, hatte sich die britische Admiralität entschlossen, auch ohne zuvor einen vernichtenden Schlag gegen die deutschen Seestreitkräfte geführt zu haben, die Verantwortung für die Sicherheit der Transporte zu übernehmen. Um aber die Haupttransportstraße nach Möglichkeit dem Zugriff feindlicher Seestreitkräfte zu entziehen, wurde sie in die Mitte des Englischen Kanals verlegt. Haupteinschiffungs- und Ausschiffungshäfen waren Southampton und Le Havre. Der westliche und östliche Kanalausgang wurde durch zahlreiche U-Boote, Torpedoboote und Kreuzer abgesperrt, die durch 19 Linienschiffe der Kanalflotte und 5 französische Panzerkreuzer einen starken Rückhalt erhielten. Zwischen North Foreland und Ostende wurden sie durch Flugzeug- und Luftschiffpatrouillen gegen Überraschungen gesichert, und vor diesen wieder bildete die I. und III. Zerstörerflottille von Harwich aus eine leicht bewegliche und verschiebbare Aufklärung im Gebiet der Hoofden. Gleichzeitig hielt sich die „Große Flotte“ zwischen Scapa Flow und der norwegischen Küste bereit, auf die erste Nachricht vom Auslaufen der deutschen Hochseestreitkräfte sofort nach Süden vorzustoßen.

Inzwischen hatten sich im deutschen Hauptquartier am 8. August die Nachrichten verstärkt, daß die Überführung des englischen Expeditionskorps nach Zeebrügge, Ostende, Dünkirchen und Calais im Gange wäre. Es wurden daher

4 U-Boote gegen die Bedeckungsstreitkräfte der Transporte entfanft. Ihr Einfaß erfolgte jedoch wegen der zu erwartenden starken Gegenwirkung durch Zerstörer und der navigatorischen Schwierigkeiten infolge der großen Zahl von Untiefen und des starken und schwer berechenbaren Gezeitenstromes im Gebiet des östlichen Kanalausgangs mit so großer Vorsicht, daß ein Erfolg nicht erzielt wurde. Sie kehrten in der Linie Harwich—Rotterdam um, ohne lohnende Angriffsobjekte gesichtet zu haben.

Dagegen hatte der Vorstoß der I. U-Flottille nach Norden, wie erst nach Kriegsende bekannt wurde, die Linienfahrverbände und Schlachtkreuzer der „Großen Flotte“ veranlaßt, sich bereits am 10. August in das Gebiet westlich der Orkney- und Shetland-Inseln zurückzuziehen, um erst am 15. August die Bereitschaftsstellung in der Nordsee wieder einzunehmen, obgleich die Überführung des Hauptteils des Expeditionskorps bereits am 12. August begonnen hatte. Leider blieb diese strategische Wirkung des ersten U-Bootsvorstoßes der deutschen Flottenleitung völlig unbekannt. Die unerwartete Bewegungsfreiheit für die Hochseestreitkräfte wurde nicht ausgenutzt, das System der Sicherung der britischen Truppentransporte blieb ungefährdet. Die Nachrichtenabdroffelung, welche den Engländern durch die insulare Abgeschlossenheit ihres Landes wesentlich erleichtert wurde, hatte sich als außerordentlich wirksam erwiesen. Selbst die spärlichen Nachrichten, die man auf deutscher Seite erhielt, trafen stets so spät ein, daß sie bei der Möglichkeit überaus schneller Verschiebungen der Seestreitkräfte meist als überholt gelten mußten. Auch neue Vorstöße von drei deutschen U-Booten bis in die Blockadelinie zwischen Norwegen und Schottland sowie bis unmittelbar vor den Firth of Moray, Firth of Forth und Humber gaben keine weiteren Aufschlüsse.

Aber auch auf englischer Seite führte der eigenartige Zustand völlig fehlender Bindung der beiderseitigen Seestreitkräfte zu ernstern Besorgnissen. In dieser Ungewißheit glaubte man mit einem plötzlichen Gegenschlag rechnen zu müssen, wenn nicht gar mit der Invasion. Zum Schutz der britischen Ostseeküste wurde daher die 6. Infanterie-Division aus Irland nach Cambridge überführt. Das Schwergewicht des Widerstandes lag aber weder bei diesen Truppen noch bei den Streitkräften des Kanals, sondern bei der „Großen Flotte“. Diese wurde mit allen Streitkräften auf der Breite von Aberdeen zusammengefaßt. Hierbei kreuzten sich ihre Kurse einmal mit denen des deutschen U-Bootes „U 21“, Kommandant Kapitänleutnant Herfing, in einem Abstand von nur 40 sm. Das feindliche Gros festzustellen und anzugreifen war jedoch wieder nicht gelungen. Während „U 21“ die „Große Flotte“ nunmehr vor dem Moray Firth zu stellen versuchte, stieß diese bis zum Breitenparallel von Hornsriff vor; gleichzeitig vollendeten das VII. Kreuzergeschwader, bestehend aus den alten Panzerkreuzern der „Cressy“-Klasse, und die beiden Harwich-Flottillen die enge Umklammerung der Deutschen Bucht von Westen und Süden her. Unmittelbar vor der Jade

und Weser standen je 2 englische U-Boote, um jedes Auslaufen deutscher Streitkräfte sofort zu melden. In dieser Stellung blieben die britischen Streitkräfte jedoch nur für wenige Stunden am Vormittag des 16. August, um sich dann vor der deutschen U-Boots- und Torpedobootsgefahr beschleunigt in ihre Anfangsstellungen zurückzuziehen. Inzwischen liefen die Transporte vom 15. bis 17. August nicht weniger als 137 mal hinüber und herüber. Aber nichts rührte sich scheinbar bei der deutschen Flotte, so daß die britischen Seestreitkräfte am 17. August teilweise in die Häfen entlassen wurden. Raum war dies jedoch geschehen, als am 18. August der erste deutsche Vorstoß gegen die Kanalbewachung einsetzte. Während die letzten bedeutenden Transporte, etwa 34 Schiffe mit einer Gesamtwasserverdrängung von 130 000 t, etwas weniger als der Durchschnitt der letzten drei Tage, abgelassen wurden, brachen bei Hellwerden die Kleinen Kreuzer „Stralsund“ und „Straßburg“, begleitet von 2 U-Booten, in kühnem überraschenden Angriff 150 sm entfernt vom nächstgelegenen deutschen Stützpunkt in die englische Vorpostenlinie ein, die nördlich der Straße Dover—Calais auf dem Breitengrad Dartmouth—Amsterdam auslag. Nachdem sie 3 englische U-Boote durch Artilleriefeuer zum Tauchen gezwungen hatten, jagten sie die auf dem Breitengrad Dartmouth—Amsterdam stehenden Zerstörer der I. Flottille mit dem Kleinen Kreuzer „Fearless“ auseinander. Selbst von mehreren Torpedos ohne Erfolg beschossen, beobachtete „Stralsund“ auf mehreren Zerstörern Artillerietreffer, konnte aber die Verfolgung bei der hohen Geschwindigkeit des Gegners nicht fortsetzen, nachdem ein Versuch, sie durch die weiter westlich stehende „Straßburg“ abzuschneiden, mißlungen war. Trotz zahlenmäßiger Überlegenheit und der herannahenden Unterstützung durch den Kleinen Kreuzer „Amethyst“ und die III. Zerstörerflottille, wich der Feind dem Kampf aus. Der Engländer hat zur See grundsätzlich während des ganzen Krieges die Vermeidung eigener Verluste rücksichtslosem Einfluß vorgezogen.

Das Erscheinen der deutschen Kleinen Kreuzer genügte bereits, um sofortige Änderungen des Bewachungssystems im östlichen Kanalausgang eintreten zu lassen. Die Schlachtkreuzer „Invincible“ und „New Zealand“ sowie 3 der modernsten Kleinen Kreuzer der neuen „Arctura“-Klasse wurden nach dem Humber verlegt, um im Wiederholungsfalle die deutschen Angreifer von dort aus abzuschneiden. Als Ersatz für diese Streitkräfte wurden der „Großen Flotte“ die Schlachtkreuzer „Inflexible“ und „Indomitable“ zugeteilt, welche hierzu aus dem Mittelmeer zurückgezogen wurden.

Fast mehr noch als der deutsche Vorstoß in die Hoofden machten jedoch die Vorgänge auf dem Festland und die dadurch bedingte Ausdehnung der Transportaufgaben die Heranziehung schneller und wertvoller Großkampfschiffe in die südliche Nordsee erforderlich. Infolge des Zusammenbruchs der französischen Feldzugseröffnung war die Lage der britischen Armee so stark gefährdet, daß sofort die 6., bisher auf die Ostküste Englands verteilte Division als Verstärkung

auf das Festland hinübergeworfen werden sollte. Vom 20. August ab trat daher der volle Kanalschutz von neuem für fünf weitere Tage in Kraft. Dennoch wurde die Lage für England immer kritischer. Nach dem Rückzug von Mons am 23. August waren Ostende, Boulogne, Calais und damit das ganze Verteidigungssystem des Kanals ernstlich bedroht. Es wurde bereits mit einer Verlegung der Hauptoperationsbasis von Le Havre nach Cherbourg und einer solchen der „Großen Flotte“ nach Süden gerechnet für den Fall, daß die Deutschen das Dover-Defilée durchbrechen und in Calais und im angrenzenden französischen Gebiet festen Fuß fassen sollten. Wäre das eingetreten und die „Große Flotte“ tatsächlich nach Süden verlegt worden, so wäre damit das von der deutschen Seekriegsleitung heiß ersehnte Ziel erreicht und die britische Flotte endlich dem Zugriff deutscher Seestreitkräfte ausgesetzt gewesen. Auf deutscher Seite wurde diese gewaltige Rückwirkung der Entwicklung des Landkriegs auf den Seekrieg nicht ausreichend erkannt und leider versäumt, die Verwirrung beim Gegner infolge des unaufhaltbaren Vordringens zu Lande durch entsprechende Vorstöße zur See noch zu vermehren und die „Große Flotte“ hierdurch in Reichweite der eigenen Minen-, Torpedo- und U-Bootswaffe zu bringen. Ein Vorstoß des II. Führers der Torpedoboote mit den Kleinen Kreuzern „Rostock“ und „Straßburg“ sowie der VI. Torpedobootflottille mit 3 U-Booten nach der Doggerbank am 21. bis 23. August zur Schädigung der meist dort arbeitenden englischen Fischerflotte samt ihren Bedeckungstreitkräften hatte als einziges Ergebnis die Vernichtung von 9 Fischdampfern zur Folge; Kriegsschiffe wurden überhaupt nicht angetroffen.

Mehr versprach man sich dagegen von der geplanten Minenoffensive gegen die britische Küste, für welche mit den dunkleren Nächten der Zeitpunkt endlich gekommen schien.

In der Nacht zum 25. August erreichten die Minenleger „Albatros“ und „Nautilus“, gedeckt durch die Kreuzer „Stuttgart“ und „Mainz“ und die II. und III. Torpedobootflottille, in zwei Gruppen an verschiedenen Punkten fast gleichzeitig die feindliche Küste. Kurz nach Mitternacht wurden unmittelbar vor dem Tyne und Humber Minensperren von 10 sm Länge ausgelegt, dann kehrten die Streitkräfte, ebenso unbehindert wie beim Anmarsch, nach den heimischen Stützpunkten zurück.

Wie wenig der Feind solche Unternehmungen für möglich gehalten hatte, geht daraus hervor, daß er lange Zeit geglaubt hat, die Minen wären unter Mißbrauch der neutralen Flagge durch Handelsschiffe oder Fischdampfer gelegt worden. Erst nach Kriegsende hat man erfahren, daß die Schlachtkreuzer „Invincible“ und „New Zealand“ nur durch einen Zufall der Sperre vor dem Humber entgangen sind, indem einen Tag vor ihrem Auslaufen eine der Minen im Netz eines Fischdampfers explodierte. Als die Kreuzer dann am 27. August den Humber zu einem Vorstoß gegen die Deutsche Bucht verließen, waren sie

gewarnt und umgingen die Sperre im Süden. Auch auf die Tyne-Sperre lief bereits am 26. August ein Fischdampfer. Solange Lage und Ausdehnung der Sperren nicht festgestellt worden war, galten Tyne und Humber nicht mehr als voll verwendbare Stützpunkte.

Der Kampf um die Kanalhäfen.

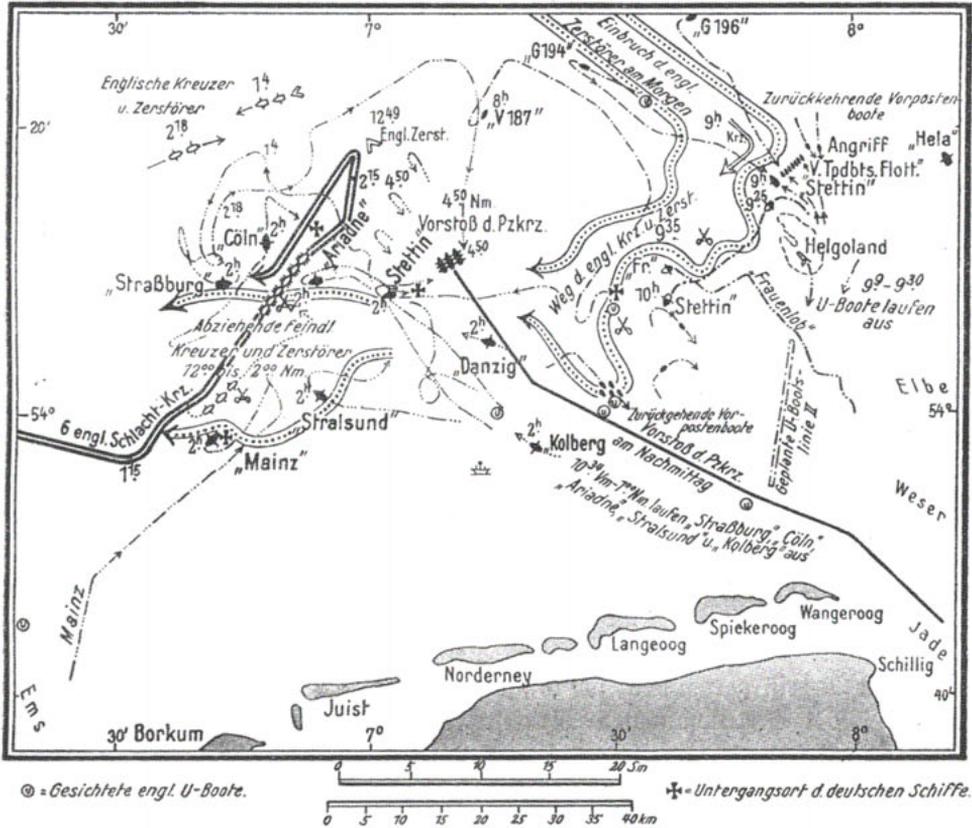
Gleichzeitig mit dem Vorgehen der deutschen Minenleger gegen die englische Ostküste erschienen deutsche Kavalleriepatrouillen vor Ostende. Am 25. August war die englische Armee auf Le Cateau zurückgeworfen worden. Zu ihrer Entlastung beschloß die britische Admiralität, 3 Marine-Bataillone über See nach Ostende zu werfen, um von hier aus die rückwärtigen Verbindungen der deutschen Armee zu bedrohen, während zum Ersatz der schweren Verluste beim Rückzug ein großer Truppennachschub von Southampton nach Le Havre einsetzte. Um während der Transporte gegen einen feindlichen Einbruch gegen den Kanal sicher zu sein, begnügte sich die britische Admiralität diesmal nicht mit der Deckung und Unterstützung des Unternehmens durch die Linienfahrer der „Kanalflotte“ an Ort und Stelle, sondern befahl eine gleichzeitige Demonstration der beiden Schlachtkreuzer vom Humber zusammen mit dem VII. Kreuzergeschwader und den Harwich-Flottillen gegen die Helgoländer Bucht.

Hiermit wurde die erste englische Offensivunternehmung gegen die Hochseestreitkräfte eingeleitet. Der Öffentlichkeit sollte endlich ein Beweis für die Schlagfertigkeit der englischen Flotte gegeben werden, nachdem bisher die Initiative offensichtlich bei der viel schwächeren deutschen Flotte gewesen war. Wie wenig dagegen eine Entscheidungsschlacht beabsichtigt war, geht schon daraus hervor, daß erst auf dringende Vorstellungen des Admirals Jellicoe in letzter Stunde die Angriffstreitkräfte durch das I. Schlachtkreuzergeschwader und II. Leichte Kreuzergeschwader der „Großen Flotte“ verstärkt wurden, während diese selbst ohne Möglichkeit des Eingreifens weit im Norden zurückblieb.

Bei der deutschen Flottenleitung wußte man nichts von den Absichten des Feindes. Rege Flug- und Luftschiffaufklärung sowie häufig wiederholte Vorstöße von Torpedobootsflottillen bis zu 150 sm außerhalb Helgolands hatten bisher wider Erwarten zu keinem Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften geführt. Dagegen wurde die Deutsche Bucht immer auffallender durch englische U-Boote blockiert. Ein dreifacher Sicherungsgürtel aus Torpedo-, Minensuchbooten und Fischdampfern außerhalb Helgolands sollte ihnen das Eindringen in die Helgoländer Bucht erschweren und die Flotte gegen Überraschungen sichern. Kleine Kreuzer gaben den Vorposten Rückhalt. Tag und Nacht auf feindliche Angriffe durch Über- und Unterwasserstreitkräfte gefaßt und von letzteren oft genug gefährdet, war die persönliche und materielle Beanspruchung dieser Streitkräfte erheblich.

Am 28. August befand sich die I. Torpedobootsflottille in der äußeren Vor-

postenlinie. Bei glatter See wehte leichter Nordwest, der Himmel war bedeckt, das Wetter trübe. Es war nichts Ungewöhnliches, daß kurz nach 6 Uhr Vm. „G 194“ dort mit zwei Torpedos beschossen wurde und ein U-Boot sichtetete, zu dessen Bekämpfung sofort die V. Torpedobootsflottille von Helgoland in See ging, während sich Flugzeuge an der Jagd beteiligten. Dann aber brachen,



Stizze 2. Die Gefechte in der Deutschen Bucht am 28. August 1914.

während fast zu gleicher Zeit in Ostende die letzten Truppenlandungen erfolgten, nordwestlich von Helgoland zum ersten Male feindliche Überwasserstreitkräfte in die deutsche Vorpostenlinie ein. Es waren die kleinen Kreuzer „Arctusa“ und „Fearless“ mit der I. und III. Zerstörerflottille, insgesamt 31 Booten. Trotz der Überraschung gelang es den dort stehenden deutschen Torpedobooten bis auf eins nach kurzen Gefechten ohne Verluste zu entkommen. Sie wurden von der V. Flottille aufgenommen, die ihrerseits bald durch den Kleinen Kreuzer „Stettin“ Unterstützung erhielt. In kurzem heftigen Feuergefecht zwang dieser den Feind zum Abdrehen, ohne daß die Geschütze von Helgoland wegen einer

dazwischenliegenden Nebelschicht in das Gefecht eingreifen konnten, dessen Kanonendonner auf der Insel deutlich gehört wurde.

Nach Südwesten weiterlaufend, war der Feind inzwischen auf die mittlere Vorpostenlinie und die dort stehenden Boote der III. Minensuchdivision gestoßen, die sich trotz ihrer veralteten Armierung mit 5-cm-Geschützen heldenhaft wehrten, bis auch ihnen durch einen Vorpostenkreuzer Hilfe gebracht wurde. Es war S.M.S. „Frauenlob“, die 11 Jahre älter und fast 1000 t kleiner, den ungleichen Kampf mit dem 9 sm schnelleren englischen Führerkreuzer „Arctusa“ und einer großen Zahl von Zerstörern mit so durchschlagendem Erfolg aufnahm, daß ersterer, in 10 Minuten nicht weniger als 35 mal getroffen, nach Außergefechtssetzung seiner sämtlichen Geschütze und Torpedorohre bis auf eins mit brennendem Deck den Kampfplatz verließ. Dagegen hatte „Frauenlob“ trotz einer Anzahl Toter und Schwerverwundeter keine nennenswerten Gefechtswerte eingebüßt.

Im Kielwasser der Zerstörer hatte weiter westlich auch das II. Leichte Kreuzergeschwader, in drei einzelnen Treffen zu je 2 Kreuzern, in die Verfolgung der deutschen Vorposten eingegriffen und hierbei „V 187“, das Führerboot der I. Flottille, abgeschnitten. Von 2 Kreuzern und 8 Zerstörern umstellt und bis zur letzten Granate kämpfend, wurde es schließlich von der eigenen Besatzung gesprengt und ging mit wehender Flagge unter.

Dies war das einzige Ergebnis des nach genauer Erkundung der deutschen Vorpostenstellung durch U-Boote mit überwältigender Übermacht und, begünstigt durch das unsichtige Wetter, überraschend geführten englischen Angriffs. Der Verlust von „V 187“ wurde durch die schwere Schädigung der „Arctusa“ völlig aufgewogen, die englischen an den Angriff geknüpften Erwartungen hatten sich nicht erfüllt. Acht in der Bucht verteilte englische U-Boote waren überhaupt nicht zum Angriff gekommen; allerdings hatten sich auch den deutschen U-Booten in den sofort eingenommenen Wartestellungen zwischen Jade und Helgoland keine Ziele geboten.

Unter dem günstigen Eindruck des bisherigen Verlaufs der Gefechte und ohne Kenntnis der auf See im Gegensatz zu den Flußmündungen sich stellenweise bis zu dichtem Nebel verschlechternden Sichtigkeit gab der Befehlshaber der Aufklärungstreitkräfte, Kontreadmiral Hipper, unter Billigung des Flottenchefs, Admiral v. Ingenohl, den Befehl zur Verfolgung. In dem unwillkürlichen Drang zum Angriff hefteten sich darauf, aus Elbe und Jade vorstoßend, die Kleinen Kreuzer dem abziehenden Feind an die Fersen, während „Mainz“ ihm von der Ems aus in den Rücken fiel. Und fast schien es, als ob die „allgemeine Jagd“ glücken sollte. Von 12 Uhr mittags ab entspannen sich 35 sm westlich von Helgoland neue Gefechte, in die in schneller Aufeinanderfolge „Straßburg“, „Stralsund“, „Mainz“ und „Köln“ eingriffen, während „Ariadne“, „Stettin“, „Danzig“ und „Kolberg“ dem gleichen Kampfplatz zustrebten. Eine glänzende Kreuzerleistung angesichts der sich überstürzenden und vielfach wider-

sprechenden F. L.-Meldungen, überraschender Zwischenfälle und wechselnder Sichtverhältnisse!

Auch auf den deutschen Schlachtkreuzern waren inzwischen Geschütze und Turbinen klar zum Gefecht, noch aber konnten sie ihren kleineren Gefährten nicht folgen, weil die Fahrwasserverhältnisse auf der Jadebarre diesen Riesenschiffen mit ihrem gewaltigen Tiefgang das Passieren erst nach einsetzender Flut bei steigendem Wasser um 1 Uhr Nm. gestattete. Bei den Engländern herrschte zu dieser Zeit große Verwirrung. Unbegreiflicherweise waren weder die Zerstörerflottillen noch die U-Boote über die Beteiligung des II. Leichten Kreuzergeschwaders und der britischen Schlachtkreuzer unterrichtet. Angriffe englischer U-Boote und Zerstörer auf die eigenen Kreuzer wurden daher im Nebel nur noch eben vermieden. Dieser Umstand in Verbindung mit dem heftigen Wiedereinsetzen deutscher Kreuzerangriffe führte bald zu dringenden funktentelegraphischen Hilferufen der britischen Zerstörer- und U-Bootsführer, die Admiral Beatty, der Chef des britischen Schlachtkreuzergeschwaders, in seiner Bereitschaftstellung 30 sm nördlich der Ems erreichten. Schnell entschlossen stieß er mit höchster Fahrt mit 4 Schiffen des II. Leichten Kreuzergeschwaders, die sich inzwischen bei ihm eingefunden hatten, und den Schlachtkreuzern „Dion“, „Princeß Royal“, „Queen Mary“, „Invincible“ und „New Zealand“ nach Osten vor. Eine Nebelwand zog vor ihm her und verdeckte, den deutschen Schiffen zum Verhängnis, den Anmarsch. Bald waren „Arcthusa“ und „Fearless“ mit den Zerstörerflottillen von ihren Angreifern befreit, und nacheinander fielen „Mainz“, „Ariadne“ und „Cöln“ mit dem I. Führer der Torpedoboote, Kontreadmiral Leberecht Maß, der vernichtenden Übermacht zum Opfer. Eben noch siegesgewiß, nun den sicheren Tod vor Augen, wehrlos der furchtbaren Wirkung von Granaten schwersten Kalibers auf nächste Entfernung ausgefetzt, kämpften die Besatzungen dieser Schiffe einen Heldenkampf, der auch dem Feind Bewunderung abnötigte. Zum Brack geschossen, eine rauchende Hölle, aus der trotz allem Geschütze noch Tod und Verderben spien, verweigerten die deutschen Kreuzer die Übergabe und sanken mit wehender Flagge, von der eigenen Besatzung gesprengt.

Der Rückrufbefehl erreichte nur „Straßburg“. Für „Cöln“ und „Mainz“ kam er zu spät. Als Kontreadmiral Hipper mit den deutschen Schlachtkreuzern um 4 Uhr Nm. an der Untergangsstelle der „Ariadne“ erschien, während sich die Geschwader der Linienfahrer zu seiner Unterstützung bereit hielten, war alles vorüber, die Fühlung am Feind verloren und ein Ansetzen von Torpedoboots- nachtangriffen, wie zuerst geplant, nicht mehr möglich. Der Feind hatte seine havarierten Schiffe dem weiteren Zugriff entzogen und befand sich auf dem Rückmarsch. Als die Nacht herniederfiel, wußte man auf deutscher Seite noch nichts über das Schicksal der „Mainz“ und „Cöln“, deren letzte Funkpruchmeldungen plötzlich abgerissen waren. Erst der englische Bericht brachte volle

Klarheit. 712 Mann waren auf deutscher Seite gefallen und 149 verwundet, 381 waren, zum Teil verwundet, in Gefangenschaft geraten.

Man muß es tragisch nennen, daß gerade der deutsche Angriffsgeist es war, der hier zum Verderben führte. In dem Vorgehen nach Westen, einzeln und ohne Unterstützung durch schwere Schiffe, lag bei der herrschenden Unsichtigkeit der Hauptfehler des Tages. Im übrigen aber hatte der Angreifer die Schwäche ausgenutzt, die in dem Sicherungssystem an sich lag. In seiner Starrheit war es leicht durch U-Boote auszukundschaften. Keine Gegenmaßnahme konnte es rechtzeitig gegen überraschenden Angriff durch Übermacht sichern. Schwer lastete die Erkenntnis auf der Flotte, daß bei nur etwas günstigerer Gestaltung des Stärkeverhältnisses der Erfolg auf deutscher Seite gewesen wäre. Alle, auch die älteren deutschen Schiffe, hatten sich im Einzelgefecht dem Feind überlegen gezeigt. Aus diesem Gefühl heraus hat die Angriffsfreudigkeit der deutschen Streikräfte unter den schweren Verlusten des ersten Zusammentreffens mit dem Feind nicht gelitten. Vielmehr wurde der Geist vom 28. August, wie er sich in den Einzelkämpfen gezeigt hatte, vorbildlich für alle weiteren Kämpfe in der Nordsee. Er führte schließlich zum Siege vor dem Skagerrak.

Infolge des für England günstigen Ausgangs der Gefechte in der Deutschen Bucht befürchtete die britische Admiralität einen Angriff deutscher Seestreitkräfte gegen die Kanalstellung nicht mehr in demselben Maße wie bisher. Am 30. August wurden 4000 Belgier in Ostende ausgeschifft, denen 16 000 von Le Havre folgen sollten; jedoch wurde der hier beabsichtigte Flankenstoß von See durch den Rückzug der Ententeheere hinter die Marne vereitelt. Nun galt auch die Hauptnachschublinie für die britische Armee von Le Havre her nicht mehr als sicher. Sie wurde schon am 29. August nach St. Nazaire an der Mündung der Loire verlegt.

Ostende und alle Kanalhäfen, soweit sie als Stapelplätze verwendet waren, mußten geräumt werden, Dünkirchen und Calais aber wurden in Verteidigungszustand gesetzt; denn auf dem Besitz dieser Häfen beruhte die Seemachtstellung Englands im östlichen Kanal.

Um während der kritischen Lage jeden Vorstoß der deutschen Seestreitkräfte zu verhindern, verließ am 7. September die britische Schlachtflotte den Stützpunkt Loch Ewe und stand am 10. September 120 sm nordwestlich von Helgoland, die Schlachtkreuzer 50 sm vorgeschoben, während von den Hoofden aus die Kanalflotte mit dem VII. Kreuzergeschwader die Umklammerung der Deutschen Bucht vervollständigte. Bei Hellwerden brachen die Harwich-Flottillen in ähnlicher Weise wie am 28. August in die Deutsche Bucht ein; der Vorstoß wurde aber nicht bis zur Fühlungnahme mit den deutschen Vorposten durchgeführt, so daß von einer Herausforderung der deutschen Flotte nicht gut gesprochen werden konnte. Schon gegen Mittag erfolgte der Rückmarsch in die üblichen Blockadestellungen. Auf deutscher Seite hatte man aus den Erfahrungen des 28. August

gelernt. Eine Minensperre zog sich von Norderney bis Helgoland, 2 Schlachtkreuzer und 2 Linienenschiffsdivisionen waren jederzeit bereit zum Auslaufen, während der Rest in zwei Stunden folgen konnte, um die an den Sperrlücken und zwischen Helgoland und Eider aufgestellten Torpedo- und U-Boote rechtzeitig unterstützen zu können. Aber bis zum Dezember 1914 vermied der Feind jeden weiteren tatsächlichen Angriff.

Das einzige Mittel ihn zu schädigen blieben daher vorläufig U-Boots-Fernunternehmungen. Vor dem Firth of Forth erreichte am 5. September der erste deutsche Torpedo sein Ziel. „U 21“, Kommandant Kapitänleutnant Herfing, hatte mit „U 20“ zusammen die britischen Vorposten durchbrochen und den Kleinen Kreuzer „Pathfinder“, das Führerschiff der Bewachungsflottille, tödlich getroffen. Die Munition detonierte, und der Kreuzer sank in 4 Minuten mit der ganzen Besatzung. Diesem Ereignis folgte aber bereits am 13. September der Verlust des deutschen Kleinen Kreuzers „Hela“, der durch das englische U-Boot „E 9“ innerhalb der Helgoländer Bucht torpediert wurde; jedoch gelang es in diesem Falle, fast die ganze Besatzung zu retten. Das Schiff selbst war ohne jeden Gefechtswert, sein Verlust bedeutete daher keinen Ausgleich für den englischen.

Inzwischen war an der Landfront der deutschen Offensive der Rückzug an die Aisne gefolgt; es begann der Kampf um die Sicherheit des nördlichen Flügels, der Wettlauf an die See. Bereits am 11. September wurden von neuem von See her Truppen nach Ostende geworfen, um von dort aus gegen die deutschen rückwärtigen Verbindungen vorzugehen. Zum Schutz kreuzte das VII. Kreuzergeschwader mit den Harwich-Flottillen zwischen der Dogger-Bank und der holländischen Küste, aber am 16. September mußten letztere wegen schlechten Wetters zurückgezogen werden. Der schwere West-Sturm machte den britischen Zerstörern das Auslaufen auch in den folgenden Tagen unmöglich, konnte aber das deutsche U-Boot „U 9“ nicht hindern, sich durch Sturzseen hindurch gegen den Kanal vorzuarbeiten, wo es die Truppentransporte nach Ostende angreifen sollte. Die Hartnäckigkeit seines Kommandanten, Kapitänleutnant Otto Weddigen, wurde belohnt. Als der Sturm abflaute, stieß er am Morgen des 22. September bei Maas-Feuerschiff auf „Cressy“, „Hogue“ und „Aboutir“, Panzerkreuzer des VII. Kreuzergeschwaders. Dem Entschluß, sie alle zu vernichten, folgte die Tat. Nach einer Stunde versank auch das letzte dieser Schiffe kieloben in den Fluten: sechs Torpedoschüsse eines einzigen U-Bootes hatten genügt, um das britische Geschwader zu vernichten. Die größte U-Bootstat aller Zeiten war geschehen; die unfassbare Sorglosigkeit der Engländer, das Fehlen jeder Zerstörersicherung hatte sie erleichtert. Holländische Schiffe retteten 837 Mann, 1460 waren geblieben.

Ein ausgesprochener Stimmungsrückgang in England gegenüber der Zuversicht nach dem 28. August war die Folge. Ihm stand die Überschätzung der

strategischen Bedeutung des deutschen U-Booterfolges in Deutschland, Österreich-Ungarn und einem Teil der neutralen Länder gegenüber. Solange die großen Ereignisse zur See noch nicht einmal begonnen hatten, war die Behauptung verfrüht, daß das Großkampfschiff nunmehr ausgespielt habe und der Geschwaderkampf eine Utopie sei. Mit zunehmender Kriegserfahrung ergaben sich für beide Parteien Methoden, welche die Gefahr erfolgreicher U-Bootsangriffe wesentlich herabsetzten und entscheidende Kriegsschiffverluste durch U-Boote tatsächlich verhindert haben. Eins aber kündete sich in den Begleiterscheinungen des ungleichen Kampfes dreier Panzerkreuzer gegen ein U-Boot an: Als Ursache und Wirkung der Zurückhaltung der Großkampfschiffe trat an die Stelle von Gefechten unter klar ersichtlichen Kampfbedingungen, in denen Leistung und Tapferkeit noch gewogen wurde, mehr denn je das schleichende Gift unsichtbarer Waffen des Seekriegs, der Mine und des Torpedos. Sie nahm den Kämpfen zur See fast alle Romantik und erfüllte die kriegerischen Gesehnisse vielfach mit furchtbarer Tragik.

Den Taten der deutschen Minenleger und U-Boote durch eine Offensive der „Großen Flotte“ ein Ende zu machen, scheute sich die britische Admiralität; vielmehr sah sie das einzige Ziel der englischen Seekriegführung nach wie vor in der Erdrosselung des deutschen Handels, der Bekämpfung der deutschen U-Boote mit allen nur möglichen Mitteln des Kleinkriegs und nunmehr auch der Sperrung ganzer Seegebiete durch Minen und andere Maßnahmen.

Am 1. Oktober 1914 wurden alle Häfen der Ostküste für neutrale Fischerfahrzeuge geschlossen und ihnen auch der Aufenthalt in einem größeren Seegebiet vor dieser Küste untersagt. Mit dieser Kriegsgebietserklärung machte England den Anfang zu einer Reihe von Völkerrechtsverletzungen, die unter Verzicht auf eine Entscheidung im Flottenkampf den Seekrieg immer mehr zu einer Reihe völkerrechtsfeindlicher Vergeltungsmaßnahmen entarten ließen.

Unter der gezwungenen Zurückhaltung mußte der hervorragende Angriffsg Geist der deutschen Flotte mit der Zeit leiden. Der Flottenchef, Admiral v. Ingenohl, wies daher im September in einem Bericht an den Kaiser auf die Gefahren der bisherigen strikten Defensiv hin und forderte eine größere Handlungsfreiheit in der Verwendung seiner Streitkräfte. Seine Ausführungen wurden von Großadmiral v. Tirpitz und Kontreadmiral Behndke, dem stellvertretenden Chef des Admiralstabes, auf das entschiedenste unterstützt. Die Einflüsse des Reichskanzlers, des Admiralstabs- und Kabinettschefs, Admiral v. Pohl und v. Müller, erwiesen sich jedoch als stärker. Eine Kaiserliche Entscheidung vom 6. Oktober 1914 bestimmte, daß weiter abgewartet werden sollte, bis die englische Flotte herankäme. Oberster Grundsatz für die Flottenverwendung bleibe ihre ungeschwächte Erhaltung als unbedingt notwendig für die Durchführung des Krieges.

Unter der Ausichtslosigkeit, zum Schlagen zu kommen oder mit unzureichenden Mitteln zu schlagen, entstanden in der Folgezeit schwere militärische

Nachteile. War aber die Flotte zur Zurückhaltung verurteilt, so wurde die U-Bootsoffensive um so tatkräftiger aufgenommen. Für den Einsatz der Boote gab es zwei Richtungen: im Norden die englische Blockadelinie und die Stützpunkte, und im Süden die Truppentransporte und ihre Bedeckungsstreitkräfte im Kanal. Hier starke Wirkungen zu erzielen, geboten die Vorgänge auf dem Festlande. Zum Entsatz Antwerpens sollte in diesen Tagen die 7. britische Infanterie-Division von England nach Dünkirchen oder Ostende geworfen werden, während die Hauptnachschublinie des nunmehr selbständig in Flandern verwendeten britischen Expeditionskorps von St. Nazaire wieder nach Le Havre zurückverlegt wurde.

Nur unvollkommene Nachrichten gelangten hierüber an Admiralstab und Flottenleitung, und seit dem 23. September befand sich nur ein deutsches U-Boot, „U 18“, nach der belgischen Küste unterwegs. Es traf vor Ostende am 26. September jedoch so wenig Dampferverkehr, daß der Kommandant, Kapitänleutnant v. Hennig, in der Annahme, der Platz sei bereits aufgegeben, nach Dover—Calais vorstieß. Am 27. September 1914 erreichte „U 18“ als erstes deutsches U-Boot diese Linie. Dort kam es trotz der Behinderung durch 7 englische U-Boote zum Angriff auf den gestoppt liegenden Führerkreuzer der VI. Zerstörerflottille, „Attentive“, jedoch ging der auf 250 m gefeuerte Schuß anscheinend unter dem Schiffe durch. Eine Wiederholung des Angriffs wurde durch die Begleitfahrzeuge vereitelt. Wegen aufkommenden schweren Wetters mußte dann nach einer 19stündigen Unterwasserfahrt der Rückmarsch angetreten werden. Dennoch war die Wirkung außerordentlich. Das Erscheinen des U-Boots zwischen Dover und Calais veranlaßte die Engländer von nun an nicht nur zu erheblicher Vorsicht im Einsatz von Kriegsschiffen an der belgischen Küste, die der deutschen Landfront sehr zustatten kam; vielmehr wurden in dem Glauben, es wären zwei U-Boote in den Kanal eingedrungen, alle weiteren Transporte vorläufig bei Tage gestoppt, eine Störung, die wegen der kritischen Lage auf dem Festlande als ganz unerträglich empfunden wurde. Um den Kanal künftig von U-Booten freizuhalten, blieb der britischen Admiralität nichts übrig, als den östlichen Kanalausgang durch ein breites Minenfeld zwischen den Goodwin-Sänden und Ostende im Süden und dem Breitengrad von Kentisch—Knock-Feuerschiff im Norden zu schließen, obgleich dadurch ein großes freies Seegebiet in offenbarem Verstoß gegen das Seekriegsrecht für die neutrale Schifffahrt gesperrt und diese dadurch erheblich gefährdet wurde. Eine andere, für die Neutralen weniger lästige Möglichkeit, die Verseuchung der Helgoländer Bucht und der deutschen Flußmündungen mit Minen, war als zu gefährlich verworfen worden. Obgleich die Zeit drängte, weil nach dem Fall der Südforts von Antwerpen sofort 50 000 Mann Truppen zur Hilfeleistung nach Dünkirchen, Boulogne und Ostende geworfen werden sollten, wurden die Sperren nicht vor der Nacht zum 6. Oktober fertig. Dann erst am 7. Oktober wurden die Truppen unter großen Vorsichtsmaßnahmen gelandet,

aber infolge der vielen Verzögerungen, die das Erscheinen von „U 18“ hervorgerufen hatte, nur noch rechtzeitig, um den Rückzug der Besatzung von Antwerpen zu decken.

Deutsche U-Boote im englischen Kanal, deutsche U-Boote und Minenleger im Blockadegebiet und vor den Stützpunkten der „Großen Flotte“.

Schon am 3. Oktober liefen dringende Anforderungen bei der deutschen Flottenleitung ein, die nicht unbekannt gebliebenen Truppenbewegungen im Kanal durch U-Boote zu schädigen. Wegen schlechten Wetters konnte jedoch „U 28“ erst am 6. und „U 19“ erst am 7. Oktober von der Ems auslaufen. Noch dazu mußte letzteres schon vor der Schelde infolge einer Beschädigung des Druckkörpers umkehren. Dagegen gelang es „U 28“ die starke Gegenwirkung durch Zerstörer bei Maas-Feuerschiff sowie die Gefahren der Sände und Minen glücklich zu überwinden und bis nach Calais vorzudringen; aber trotz zweitägigem, durch Nebel beeinträchtigtem Aufenthalt unmittelbar vor dem feindlichen Hafen blieben seine wiederholten Angriffsversuche auf Truppentransportdampfer erfolglos. Am 16. Oktober traf das Boot wieder in Wilhelmshaven ein.

Aber schon am 10. waren auch „U 8“ und „U 20“ ausgelaufen, um gegen vor Ostende gemeldete Kriegsschiffe und aus Kanada in Boulogne erwartete Truppentransporte vorzugehen; sie kamen jedoch bei der Schwierigkeit, Transportdampfer als solche auszumachen, weder dort noch vor Cherbourg zum Angriff. Am 20. Oktober mußte „U 8“ nach einem vergeblichen Angriff auf flachgehende englische Monitore die Rückfahrt nach Osten antreten; dagegen entschloß sich Kapitänleutnant Dröschner, der Kommandant von „U 20“, nachdem er vor Portsmouth auf nächste Entfernung in unsichtigem Wetter fast von einem britischen Zerstörer gerammt worden war, um der zu erwartenden starken Gegenwirkung im östlichen Kanalausgang zu entgehen, als erster zu dem gewagten und langen Rückmarsch um Irland. Auf diese Weise gelangte zum ersten Male ein deutsches U-Boot in das Gebiet westlich von Scapa Flow, wohin sich die „Große Flotte“ vor den U-Booten in der Nordsee von neuem zurückgezogen hatte, und fast wäre ihm nördlich der Hebriden der Angriff auf eine Division von vier ahnungslosen Kreuzern oder Linien Schiffen gelungen, wenn nicht die Abenddämmerung diesem Versuch ein Ziel gesetzt hätte. Zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln durchbrechend, erreichte „U 20“ ohne weitere Ereignisse nach einer Fahrt von 2200 sm Helgoland am 20. Oktober. Zwei Tage vorher traf „U 21“ nach einer abenteuerlichen Unterwasserfahrt auf der Flucht vor Zerstörern über die Sände von Schouwen-Bank vor Ostende ein, wo das Geschützfeuer von Newport deutlich an Bord zu vernehmen war; leider zwangen aber, kaum im Operationsgebiet angelangt, allerlei Havarien das Boot zur Rückfahrt. Obgleich infolge der Schwierigkeit, bei dem regen Handelsverkehr im Kanal Transportdampfer als solche zu erkennen, es keinem der U-Boote gelungen war, dem Feind

tatsächliche Verluste beizubringen, übertraf die strategische Wirkung ihres Erscheinens doch alles, was man damals davon erwarten konnte. So genügte das einmalige Sichten von „U 28“ bei Kap Gris Nez und von „U 8“ bei Portsmouth vollständig, um das Einlaufen des kanadischen Geleitzuges in Southampton zu verhindern; er mußte vielmehr, sehr gegen den Wunsch der britischen Heeresleitung, am 14. Oktober in Plymouth Zuflucht suchen, wodurch die Verwendung der kanadischen Truppen auf dem Festland erheblich verzögert wurde. Aus demselben Grunde liefen zwei weitere Transporte aus Ägypten und Indien noch weiter westlich, nämlich in Liverpool, ein.

Ähnliche Wirkungen erzielte das gleichzeitige Auftreten deutscher U-Boote im Norden. Dort befand sich zur Deckung der Überfahrt des kanadischen Geleitzuges über den Atlantischen Ozean vom 2. bis 10. Oktober die gesamte „Große Flotte“ in Blockadestellung: 3 Kreuzergeschwader auf der Linie Peterhead—Lindesnes, 4 Schlachtgeschwader dahinter als Rückhalt, in einer zweiten Linie das I. und II. Schlachtkreuzergeschwader zwischen Orkney-, Shetland- und Faröer-Inseln. Ohne es zu ahnen, gerieten 4 deutsche U-Boote, die das Skagerak und die Südküste Norwegens bis hinauf nach Stavanger absuchen sollten, in die Nähe dieser Stellungen. Vergeblich suchte „U 12“ 4 Tage lang auf einen Kreuzer der „Arethusa“- und einen der Städteklasse zum Angriff zu kommen, vergeblich hielt „U 16“ volle 15 Tage aus. Zwar gelang es diesem Boot, am 9. Oktober 20 sm südwestlich von Lindesnes auf den alten Panzerkreuzer „Antrim“, das Flaggschiff des III. Kreuzergeschwaders, zwei Schüsse zu feuern, jedoch wich dieser rechtzeitig aus.

Die britischen Kreuzer hatten aus dem Untergang der „Cressys“ gelernt; sie hielten sich mit Zickzackkursen in hoher Fahrt und vermieden es, zum Anhalten von Handelsschiffen zu stoppen. Es war daher nur der Anwesenheit der deutschen U-Boote in diesem Gebiet zu danken, daß in diesen Tagen beträchtliche Vorräte aller Art nach Deutschland hereinkamen.

Am 12. Oktober kehrten die Schlachtgeschwader nach Scapa Flow zum Rohlen zurück, während die Schlachtkreuzer mit dem Leichten Kreuzergeschwader einen Vorstoß nach der Dogger-Bank unternahmen und die alten Kreuzer des X. Kreuzergeschwaders die Linie Peterhead—Lindesnes besetzt hielten. Am folgenden Tage waren „U 9“ und „U 17“ von Helgoland her im Anmarsch gegen Scapa Flow. Östlich des Firth of Forth trafen sie auf Schiffe des X. Kreuzergeschwaders. In energisch geführtem Angriff vernichtete „U 9“ den Kreuzer „Hawke“; wenige Stunden später kam „U 17“ gegen den nach Norden fliehenden „Theseus“ zum Angriff. Dieser entging nur durch schnelles Abdrehen dem Schicksal „Hawkes“.

Am nächsten Morgen stand Weddigen mit seinem Boot unmittelbar vor dem Stützpunkt der „Großen Flotte“ und griff, weil wertvollere Objekte fehlten, gleichzeitig zwei Zerstörer an. Hierbei wurde er fast gerammt und konnte nur

mit Mühe einer dreistündigen Verfolgung entgehen. Das Erscheinen des U-Bootes genügte aber, um in Scapa Flow helle Aufregung hervorzurufen. Das Boot wurde wenige Stunden später mitten im Hafen gemeldet, und bei anbrechender Dunkelheit verließ das Flottenflaggschiff „Iron Duke“ zusammen mit allen Großkampfschiffen, die noch dort lagen, fluchtartig den unsicheren Stützpunkt. Die Engländer hatten jedoch Gespenster gesehen; „U 9“ war bereits zur norwegischen Küste hinübergesteuert, fand aber auch dort keine Angriffsgelegenheit mehr und kehrte nach Abreiten eines schweren Ost-Sturmes am 23. Oktober nach Helgoland zurück. Inzwischen hatte „U 17“ als erstes U-Boot ein feindliches Handelsschiff, den Dampfer „Glitra“, angehalten und nach Bergung seiner Besatzung nach Priesenrecht versenkt.

Der Untergang des „Hawke“ so kurz nach der Vernichtung der „Cressys“ machte in England gewaltigen Eindruck. Die Linie Peterhead—Vindnesnes wurde daher aufgegeben und eine neue Vorpostenlinie weiter nördlich zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen eingerichtet. Gleichzeitig wurde die „Große Flotte“ in die entlegensten Plätze an der Nordwestküste Schottlands und der Nordküste Irlands verlegt, bis der Stützpunkt Scapa durch Netzsperrren besser als bisher gegen U-Boote geschützt werden konnte.

Um so glücklicher traf es sich, daß gleichzeitig die deutsche Flottenleitung mit einer Minenunternehmung gegen die Downs und den Firth of Forth auch eine solche gegen die Westküste, und zwar gegen die Zufahrtstraßen von Glasgow oder dem Firth of Clyde, plante. Die Durchführung dieser Aufgabe fiel dem Hilfskreuzer „Berlin“ zu. Sie wurde dadurch erleichtert, daß „U 9“ durch das Abschießen des Kreuzers „Hawke“ Bresche in die feindlichen Blockadelinien geschlagen und ihre Rückverlegung nach Norden herbeigeführt hatte. Während die Umgruppierung noch im Gange war, passierte der 17 000 t große Hilfskreuzer, ursprünglich ein Postdampfer des Norddeutschen Lloyd, ungeesehen die Linie der englischen Schiffe und näherte sich am 21. Oktober der Nordküste Irlands von Westen. Dort war die „Große Flotte“ schon am 17. Oktober eingetroffen. Am 22. Oktober war das I. und IV. Schlachtgeschwader in Lough Swilly, dem neuen Stützpunkt, eingelaufen. Ohne auch nur etwas von diesen Bewegungen zu ahnen, hatte sich der Kommandant der „Berlin“, Kapitän zur See Pfundheller, in der Nacht vorher entschlossen, seine Minen nicht weit von diesem Stützpunkt entfernt, bei Tory Island, dem wichtigsten Ansteuerungspunkt an der Nordküste Irlands, zu werfen. Dann war der deutsche Blockadebrecher, weit nach Westen ausholend, in das Gebiet der Schneestürme zwischen Island und Grönland verschwunden, um später, das Eismeer durchquerend, am 4. November vor Archangelsk zu erscheinen und schließlich am 17. November in Drontheim abzurufen.

Inzwischen sammelten die englischen Schlachtgeschwader am 26. Oktober zu einem neuen Vorstoß nach der Nordsee, 30 sm nordwestlich von Tory Island, wo

sie sich vor jeder deutschen Gegenwirkung sicher wähnten; aber bereits um 9 Uhr Vm. geriet „Audacious“, das 3. Schiff des II. Schlachtgeschwaders, auf die Minensperre der „Berlin“ und mußte 12 Stunden später bei schwerem Seegang von der Mannschaft verlassen werden. Nach einer heftigen Explosion sank das Schiff bald darauf nicht weit entfernt von dem rettenden Hafen. Der schwere Verlust eines der besten Schlachtschiffe traf die englische Flotte in einem sehr kritischen Augenblick, da gleichzeitig nicht weniger als 5 Großkampfschiffe wegen Maschinenavarie oder laufender Reparaturen außer Kriegsbereitschaft waren. Jellicoe verfügte daher zur Zeit nur über 17 voll gefechtsbereite Großlinienschiffe und 5 Schlachtkreuzer gegen 19 deutsche Großkampfschiffe. Dies war um so bedenklicher, als, wenn überhaupt, so jetzt der Zeitpunkt für den befürchteten Einbruch der deutschen Flotte in den Kanal gekommen war. Die Schlacht um Calais hatte ihren Höhepunkt erreicht, und die Schleusen von Newport sollten gerade an diesem Tage geöffnet werden. Zudem konnte auch die kurz bevorstehende Entscheidung der Türkei für Deutschland oder die Entente durch die Nachricht von dem Untergang eines englischen Großkampfschiffs sehr ungünstig beeinflusst werden. In dieser Lage entschied ein Kabinettsrat vom 28. Oktober, daß „in Hinsicht auf die militärische Lage und die Haltung der Türkei“ der Verlust bis auf weiteres mit allen Mitteln geheim zu halten sei, ein Versuch, dessen Gelingen nur bei der insularen Abgeschlossenheit Englands möglich war.

Am folgenden Tage sah sich der erste Seelord der Admiralität, Prinz Louis von Battenberg, gezwungen, wegen der englischen Pressehege gegen alles, was deutschen Namens oder Stammes war, zurückzutreten. Sein Nachfolger, Lord Fisher, eine Persönlichkeit, die wie keine andere den Charakter englischer Geistesverfassung und politischer Methoden verkörpert, griff sofort zu einer sehr bezeichnenden Maßnahme. Die Gefährdung der englischen Kriegsschiffe durch deutsche U-Boote und Minen hatte einen Grad erreicht, daß dadurch die Wirksamkeit der Handelsblockade ernstlich in Frage gestellt schien. Schon am 9. Oktober hatte daher Admiral Jellicoe gefordert, auch die neutrale Schifffahrt unter Androhung von Gewaltmaßnahmen in die Nähe der englischen Häfen und Küsten zu zwingen, um die Durchsuhung gefahrloser ausführen zu können.

Damals hatte man noch in England gezögert, den Seehandel aller Völker, soweit er die Nordsee berührte, in dieser Weise unter englische Seetryrannei zu stellen. Lord Fisher kannte aber solche Rücksichten auf bestehendes Völkerrecht nicht. Am 2. November ließ er die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklären, in welchem fortan die Handelsschiffe aller Art und aller Länder den schwersten Gefahren durch englische Minen und Kriegsschiffe ausgesetzt wären, wenn sie von dem Wege durch den Englischen Kanal, die Dover-Straße, weiter an der Ostküste Englands entlang bis Farn Island und von dort nach Lindesnes und zurück auch nur wenige Meilen abweichen würden.

In Wirklichkeit war man in England schon aus Mangel an Minenmaterial,

dann aber auch, um die Tätigkeit der eigenen Flotte nicht lahmzulegen, gar nicht in der Lage, die hier angekündigte allgemeine Minengefährdung der Nordsee zur Tatsache zu machen. Dennoch übte der englische Bluff mit geringen Ausnahmen und fast ohne Widerspruch der Neutralen die gewünschte Wirkung aus. Um die offenbare schwere Verletzung des Völkerrechts der Welt schmachhafter zu machen, war nichts einfacher, als sie als Folgeerscheinung angeblicher deutscher Schandtaten darzustellen.

Die Minensperre der „Berlin“ bot hierzu den willkommenen Vorwand. Man brauchte nur zu unterstellen, daß diese Minen gar nicht von einem deutschen Kriegsschiff, sondern nur von Handelsschiffen unter Mißbrauch der neutralen Flagge gelegt sein könnten, um vor der Welt den Schein des Rechts auf seine Seite zu bringen. Daß Deutschland bereits am 7. August alle Neutralen vor deutschen Minen in unmittelbarer Nähe der englischen Häfen gewarnt hatte, wurde selbstverständlich unerwähnt gelassen. Statt dessen wurde im Gegensatz zu allen Tatsachen die Behauptung aufgestellt, Minenlegen unter neutraler Flagge und Spionage durch Fischerfahrzeuge, Lazarettsschiffe und neutrale Dampfer seien die Kennzeichen deutscher Seekriegsführung.

Trotz dieser moralischen Entrüstung, hinter der sich der Ingrimms über den Verlust des „Audacious“ nur mühsam verbarg, war man aber merkwürdigerweise geneigt, nun selbst die eben noch verächtlich gemachten Methoden noch dazu in erheblich größerem Maßstabe anzuwenden, freilich nicht, wie die Deutschen, zur Gefährdung, sondern zum Schutze der friedlichen Schifffahrt, wie in der Erklärung ausdrücklich betont wurde. Es gibt kein besseres Dokument, um die Wege zu kennzeichnen, auf welche sich die englische Seekriegsführung infolge des ängstlichen Ausweichens vor jeder Kampfsentscheidung gedrängt sah.

Gleichzeitig mit der „Berlin“ waren auch „Kolberg“ und „Nautilus“ ausgelaufen, um den Firth of Forth mit Minen zu sperren. Nur noch 90 sm von ihrem Ziel entfernt, wurden sie jedoch am 17. Oktober durch zwei feindliche Kriegsschiffe nach Süden abgedrängt und liefen unverrichteter Sache am folgenden Tage wieder in die Jade ein.

Inzwischen hatte sich weiter südlich in den Hoofden ein tragischer Kampf abgespielt. In der Morgenfrühe des 17. Oktober waren „S 119“, „115“, „117“ und „118“ von der 7. Torpedobootshalfbflottille, ältere und weniger schnelle und kampfräftige Boote, mit freiwilligen Besatzungen zu einer tollkühnen Unternehmung ausgelaufen. Sie sollten in der folgenden Nacht südlich der Themsemündung die Hauptverkehrsstraße vom Kanal nach London, die Downs, durch Minen sperren. Überraschendes Auftreten und die Dunkelheit der Neumondnacht sollten den Erfolg gewährleisten. Im Notfalle konnte Ostende bereits als Zufluchtsort dienen. Es kam anders. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen hatte der Feind einiges über die geplante Unternehmung erfahren und bei Texel den neu in Dienst gestellten Führerkreuzer der III. Zerstörerflottille, „Undaunted“, mit

vier der neuesten und schnellsten Zerstörer, ausgesuchte Streitkräfte, auf die Lauer gelegt. Von Terfelling her meldete ein englisches U-Boot den Anmarsch der deutschen Boote. So stießen sie 2½ Stunden vor Dunkelheit auf den Feind. Schnell waren die Minen über Bord, Torpedorohre und Geschütze klar zum Gefecht, dann begann die allgemeine Jagd, aber der Feind war schneller, ein Entkommen unmöglich.

Als der deutsche Führer, Korvettenkapitän Thiele, auf „S 119“ dies erkennt, befiehlt er, treu den besten Traditionen seiner stolzen Waffe, den Angriff. Der rotgeackte Stander „Z“ über dem Qualm der Schornsteine gibt das Signal, die Boote brechen vor. Zwar sinken „S 115“ und „S 117“ im rasenden Schnellfeuer der Feinde, die jetzt erst die Gefahr für ihr Führerschiff erkennen, dann aber ist „S 119“ an den Feind heran und feuert auf 800 m den ersten, auf 300 m den zweiten und dritten seiner Torpedos, die an dem hart abdrehenden Kreuzer nur auf 10 bis 15 m vorbeilaufen. Der Halbflottillenchef fällt, sein Boot sinkt, und ihm folgt bald darauf auch „S 118“ mit wehender Flagge in den Untergang. Ein Offizier und 20 Mann wurden gerettet, 240 hatten ihre Treue zu Kaiser und Reich mit dem Tode besiegelt. Ohne Besinnen waren die tapferen Freiwilligen der IV. Torpedobootsflottille Feind und Tod entgegengefahren, tragisch war ihr Geschick, unvergeßlich ihr Heldennut.

Der Ausgang des Gefechts brachte der britischen Admiralität eine Erleichterung. Sie hatte angesichts der schweren Kämpfe an der belgischen Küste nicht mit Unrecht größere Anstrengungen der deutschen Flotte erwartet, denen sie bei der Entwertung der älteren Linienfahrer und Panzerkreuzer durch den Erfolg Weddighens zunächst nur die Harwich-Flottillen im Kanalausgang entgegenstellen konnte. Die Frage, ob die Oker-Linie gehalten werden könnte oder ob der deutsche Durchbruch nach Calais und Dünkirchen unabwendbar sei, war für die britische Seekriegsleitung nicht weniger wichtig als für die Heeresleitung des Feindverbandes. Fielen die Häfen in feindliche Hand, so war das Problem der sicheren Verbindung über den Kanal unlösbar geworden und die Grundlagen britischer Seekriegführung in den heimischen Gewässern unterminiert.

Die Schlacht um Calais.

Am 13. Oktober waren Ostende und Zeebrügge von den Engländern geräumt worden; jedoch unterließen sie, in der Hoffnung, den Hafen bald wieder zu gewinnen, die Zerstörung der Molen- und Hafeneinrichtungen. Diese leisteten später der deutschen U-Bootkriegführung wertvolle Dienste. Die Lage war kritisch. Calais und Dünkirchen wurden nur durch sechs geschwächte und erschöpfte belgische Divisionen an der Oker verteidigt; die britische Armee befand sich noch in der Umgruppierung. Nur die energische Flankierung der deutschen Linien von See her konnte helfen; jedoch ging die britische Admiralität wegen der deutschen U-Bootgefahr auch an diese Aufgabe nur zögernd. Am 17. Oktober trafen zwar

drei Monitore sowie die Scouts¹⁾ und Zerstörer der Dover-Patrouille ein; die Absicht, auch zwei Linienschiffe der „Formidable“-Klasse dort einzusetzen, wurde aber wegen des Vorstoßes der deutschen VII. Halbflottille aufgegeben, da man mit weiteren Torpedobootsunternehmungen gegen den Kanal rechnete. Schon am folgenden Tage griffen die britischen Seestreitkräfte mit 15,2- und 10,2-cm-Geschützen sowie 12-cm-Haubitzen in die Landgefechte ein, beschossen deutsche Batterien bei Westende-Bad, Lovie und Blochuis-Farm und schrieben sich den Erfolg zu, daß der deutsche Angriff auf Lombartznde abgeschlagen wurde.

Andererseits beeinträchtigte die Furcht vor U-Bootsangriffen, obwohl infolge der vorgelagerten Sände fast unmöglich, alle britischen Maßnahmen zur Unterstützung der hartbedrängten Landfront. Trotz der kritischen Lage wurden wertvollere Streitkräfte nicht eingesetzt, vielmehr zog man statt dessen die ältesten Kanonenboote für die Verwendung an der flandrischen Küste heran. Die U-Bootsfurcht ging so weit, daß am 21. Oktober, als das Gerücht auftrat, „U 21“ sei in Ostende eingelaufen, die englischen Kreuzer und Zerstörer sofort zurückgezogen wurden, während die Franzosen in der nächsten Nacht bei Ostende Minen warfen. In der Tat war „U 21“ am 18. Oktober bis nach Ostende vorgedrungen, hatte aber kurz darauf den Rückmarsch antreten müssen. Am 20. Oktober ging jedoch bei der deutschen Flottenleitung die Weisung des Großen Hauptquartiers ein, daß sofort weitere U-Boote gegen die Seestreitkräfte vor der flandrischen Küste vorgehen sollten. Am folgenden Tage wurde mitgeteilt, daß der Generalstab großen Wert auf die Vertreibung feindlicher Schiffe lege, die dem deutschen rechten Flügel vor Dünkirchen Verluste zufügten; auch sei die Störung der englischen Truppentransporte im Kanal erforderlich. Daraufhin waren „U 24“, „U 27“ und „U 30“ nach Boulogne, Calais und Le Havre und etwas später „U 19“ und „U 28“ nach Nieuport und Dünkirchen entsandt worden, um die Anstrengungen der Armee, Dünkirchen und Calais einzunehmen, von See her zu unterstützen. Die vorgelagerten Sände und die mangelhafte F.T.-Verbindung mit der Landfront verhinderten aber das Eingreifen in die von ihnen deutlich beobachteten Kämpfe; dennoch trugen sie allein durch ihr Erscheinen wesentlich zur Entlastung der Landfront bei.

Inzwischen war es französischen Verstärkungen an Land unter dem Schuß des britischen Feuers von See her gelungen, die Schleusen von Nieuport zu halten. Wer aber diese besaß, der konnte jedem weiteren Vordringen der deutschen Truppen durch Überschwemmung ein Ende machen. Dagegen hatten sich außerhalb des Bereichs der britischen Schiffsgeschütze die deutschen Truppen auf dem Westufer der Yser festsetzen können. Als am 26. Oktober ein schwerer deutscher Angriff auf der ganzen Linie begann, setzten die Engländer zum ersten Male ein Linienschiff, die „Venerable“, ein. Mit den übrigen Seestreitkräften

¹⁾ Ein Typ zwischen Zerstörer und Kleinem Kreuzer, durch besondere Geschwindigkeit ausgezeichnet und vielfach als Flottillenführerschiff verwendet.

zusammen überschüttete dieses Schiff Lombartzynde mit einem solchen Hagel von Geschossen, daß die deutschen Truppen dort nicht Fuß fassen konnten. Nur wo sie den Schiffsgeschützen unerreichbar blieben, zwangen sie die Belgier auf die Eisenbahnlinie Dirmuiden—Ypern zurück. Wenn es letzteren nicht gelang, den Eisenbahndamm so lange zu halten, bis die Wasserdurchlässe verstopft waren und die Überschwemmung einsetzen konnte, war die Schlacht an der Yser für die Verbündeten verloren. Am folgenden Tage raste von den Dünen bis zur französischen Front die Schlacht von Ypern. Ein schweres deutsches Geschütz deckte die deutsche Seeflanke mit so gutem Erfolg, daß nur die „Venerable“, von Leichtern mit Netzen zum Schutze gegen U-Boote umgeben, länger in ihrer Bombardementsstellung aushielt. Aber die Meldung von einem deutschen U-Boot zwang auch dies Schiff schließlich zum Rückzug nach Düntkirchen. Überall waren die Alliierten in die Verteidigung gedrängt. Da riefen sie die Elemente selbst zur Hilfe und öffneten die Schleusen von Neuport. In der Überschwemmung erstarben die weiteren deutschen Angriffe an der Landfront, und auch an der Seefront wurde es ruhiger, nachdem 2 Zerstörer und 1 Kanonenboot außer Gefecht gesetzt und die „Venerable“ abermals durch U-Bootsalarm vertrieben worden war.

Es scheint in erster Linie das Verdienst von „U 27“, Kommandant Kapitänleutnant Wegener, gewesen zu sein, diese ständige Beunruhigung der britischen Seestreitkräfte im Höhepunkt der Gefechte herbeigeführt zu haben. Es hatte am 24. Oktober nicht weit von diesen Kämpfen einen durch Sände und englische Minensperren in gleicher Weise geschützten sicheren Platz gefunden, wo es nachts ungestört von feindlichen Bewachern, wenn auch im ständigen Kampf mit unberechenbaren und gefährlichen Strömungen, auf dem Grund ausruhen konnte, während es tagsüber von dort nach Calais vorstieß und in der Meerenge kreuzend vergeblich auf Angriffsobjekte lauerte, jedoch mehrfach gemeldet wurde. Am 30. Oktober war das Flugzeug-Mutterschiff „Hermes“ von Portsmouth mit Wasserflugzeugen in Düntkirchen eingetroffen und ging am 31. Oktober von dort wieder in See. 8 sm westnordwestlich von Calais wurde es von „U 27“ angegriffen und mit 2 Torpedoschüssen versenkt. Sofort jagten Zerstörer in hellen Scharen das U-Boot, welches sich vor ihnen in das ihm bereits wohlbekanntes englische Minengebiet zurückzog, wohin keiner ihm folgte.

Schon vorher war es „U 24“, Kommandant Kapitänleutnant Schneider, gelungen, vor Boulogne einen durch Zerstörer gesicherten und auch durch andere Anzeichen ausnahmsweise als Truppentransportschiff kenntlichen Dampfer zu versenken, dagegen hatte sich vor Le Havre für „U 30“ keine Angriffsgelegenheit ergeben.

Die Wirkung der Erfolge von „U 24“ und „U 27“ war wieder erheblich. Sofort wurden alle Schiffe von der belgischen Küste zurückgezogen, um sie nicht länger der U-Bootsgefahr auszusetzen. Auf dem Höhepunkt der Schlacht hatte

man auf englischer Seite bestimmt mit einem Eingreifen deutscher Überwasserstreitkräfte von See her gerechnet und Maßnahmen dagegen getroffen; aber erst jetzt, als die Entscheidung an Land bereits gefallen war, schien der erwartete deutsche Angriff zur See gegen den östlichen Kanalausgang zur Tatfache werden zu sollen.

Schon am 30. Oktober hatte die deutsche Flottenleitung den Plan gefaßt, Minenleger unter dem Schutz schwerer Streitkräfte gegen die englische Ostküste vorzubringen, um das für die englische Schifffahrt besonders wichtige Gebiet vor Plymouth mit Minen zu versehen, während eine Beschießung der 3 Küstenbatterien durch die Schlachtkreuzer die Aufmerksamkeit des Feindes von den Minenlegern ablenken sollte. Von dem Erscheinen deutscher Großkampfschiffe so nahe der Themse-Mündung versprach man sich einen nicht unbedeutenden moralischen Eindruck in England, welcher die britische Flotte zwingen sollte, dem Druck der öffentlichen Meinung nachgebend, endlich aus ihrer der deutschen Führung höchst unerwünschten Zurückhaltung herauszugehen und vielleicht auch die britischen Seestreitkräfte von der flandrischen Küste abzuführen.

Die englische Flotte hat es trotz ihrer Übermacht während des ganzen Krieges nicht ein einziges Mal gewagt, deutsche Küstenbefestigungen zu beschießen; um so kühner war das deutsche Unternehmen. Der Aufenthalt der britischen „Großen Flotte“ war so gut wie unbekannt, dennoch sollten die deutschen Schlachtkreuzer die Nordsee bis an die feindliche Küste überqueren, während die Hochseeflotte 120 sm weiter östlich auf der Mitte zwischen Humber und Helgoland eine Aufnahmestellung einnahm. Eine Linie von 4 U-Booten nordwestlich von Terschelling verstärkte diese Stellung. Auf der Ems und Jade wurden die Minenleger „Albatros“ und „Nautilus“ klar zum sofortigen Auslegen taktischer Minensperren bereit gehalten. Auf diese Weise war man gerüstet, auch eine Schlacht anzunehmen, wenn die deutschen Kreuzer auf dem Rückmarsch etwa abge schnitten würden oder sich sonst Streitkräfte zeigen sollten.

Schlechtes Wetter verzögerte das Auslaufen, aber in der Nacht zum 3. November brachen die Schlachtkreuzer „Seydlitz“, „Moltke“, „Von der Tann“ und der Panzerkreuzer „Blücher“ mit den kleinen Kreuzern „Straßburg“, „Graudenz“, „Kolberg“ und „Stralsund“, letztere mit 150 Minen an Bord, ungefehen von den blockierenden englischen U-Booten, aus der Deutschen Bucht aus und erreichten bei Hellwerden die weit nach Osten vorgeschobenen Sände von Plymouth. Dicker Dunst über der Küste erschwerte die Navigierung, zahllose holländische und englische Fischdampfer mit ausgebrachten Netzen verzögerten den Vormarsch. Kontreadmiral Hipper ließ daher die Schiffe in größerem Abstand von der Küste, als ursprünglich beabsichtigt, zur Beschießung aufdrehen, als plötzlich zwei kleine englische Schiffe, das Minensuch-Kanonboot „Halcyon“ und der Zerstörer „Lively“ aus dem Dunst auftauchten. Sie hielten die heran nahenden großen Schiffe ersichtlich für ein britisches Geschwader, bis ein Hagel

einschlagender schwerer Geschosse sie eines anderen belehrten. Inzwischen hob sich die Nelson-Säule am Strand von Yarmouth über den tieflagernden Dunst heraus und bot einen Anhaltspunkt für die Beschießung der Küstenforts. Jedoch konnten wegen der großen Entfernung die Geschütze nur mit höchster Erhöhung ihre Landziele erreichen, dann warnten treibende englische Minen vor weiterem Verweilen an der feindlichen Küste. Erst nachträglich erfuhr man, daß auf den ersten Kanonenschuß 3 U-Boote, die zufällig klar zur Fernunternehmung im Hafen von Yarmouth lagen, bereits zum Angriff auf die deutschen Schiffe vorgegangen waren, als diese abdrehten. Dabei kam eins der Boote, „D. 5“, angeblich nicht auf die deutsche Sperre, aber auf eine treibende englische Mine und sank fast unmittelbar darauf mit der ganzen Besatzung.

Während der Küstenbeschießung hatte „Stralsund“ auf wechselnden Kursen ihre Minen geworfen, leider nicht ungesehen von den englischen Fischern.

Das Erscheinen deutscher Großkampfschiffe vor Yarmouth rief in England eine gewaltige Aufregung hervor, zumal die eigentlichen Vorgänge auf See von der Küste aus nicht zu erkennen waren. Alarmmeldungen gingen sofort an die Admiralität und von hier nach Cromarty, dem Aufenthaltsort der Schlachtkreuzer und Kleinen Kreuzer, sowie nach Dünkirchen an den Chef der dortigen Seestreitkräfte. Unter dem ersten Eindruck hielt die Admiralität die Beschießung nur für die Ablenkung von einer größeren deutschen Unternehmung, die sich entweder nach Norden oder gegen den Kanal richten konnte. Letztere Möglichkeit machte ihr die meiste Sorge, weil die alten Linienfahrer der Majestic-Klasse in der Themse dem deutschen Ansturm kaum gewachsen sein konnten. Zum Eingreifen der „Großen Flotte“ aber war es zu spät. Sie befand sich in einzelnen Geschwadern verteilt an der Nordwest-Küste Schottlands, während der Höchstkommandierende, Admiral Jellicoe, einer Konferenz in London beiwohnte. Das einzige, was geschehen konnte, war ein Vorstoß der englischen Schlachtkreuzer und Kleinen Kreuzer gegen die Deutsche Bucht, während die Harwich-Flottillen Fühlung am Feind zu nehmen suchten; sie wurden aber bereits am Nachmittag zurückgerufen.

Die deutschen Kreuzer hatten den Beweis geliefert, daß sie die englische Küste angreifen konnten, ohne von der britischen Flotte gestellt zu werden. Sehr zur Enttäuschung der deutschen Besatzungen war es zu einem Zusammenstoß mit stärkeren feindlichen Streitkräften nicht gekommen. Der folgende Tag brachte leider ein tragisches Nachspiel. S. M. S. „York“, der zur Marschsicherung des deutschen Gros gehört hatte, kam auf der Jade in dickem Nebel auf eine deutsche Minensperre. Nach zwei gewaltigen Detonationen kenterte der Panzerkreuzer unter Verlust eines großen Teiles seiner Besatzung. Selbstverständlich brachte der Feind diesen Verlust mit der ihm unangenehmen Unternehmung gegen Yarmouth in Zusammenhang, obgleich er sich selbst keinerlei Verdienst daran zuschreiben konnte.

Entsprechend dem Abflauen der Kämpfe an der Seefront in Flandern befand sich in der 2. Hälfte des November zunächst nur ein deutsches U-Boot, „U 21“, im Kanal. Vor Le Havre schoß es mit seinem Geschütz 2 englische Dampfer in Brand, nachdem die Besatzung zuvor in die Boote geschickt worden war. Dann kreuzte es vor der flandrischen Küste, wurde jedoch durch Zerstörer gehindert, in die weiteren Kämpfe einzugreifen.

Dort hatten bereits am 23. November zwei englische Linienschiffe durch 6 Zerstörer gesichert, die Hafenanlagen von Zeebrügge und die Marinewerft vor Nieuport beschossen. Es war jedoch infolge der uneingespielten F.T.-Verbindung der U-Boote mit dem Marinekorps nicht möglich gewesen, „U 21“ noch auf diese Streitkräfte anzusehen. Dagegen lief „U 11“ am 26. November in Zeebrügge ein und bald folgten weitere Boote, von denen jedoch zwei bereits bis Ende Dezember in dem schwierigen Fahrwasser auf englischen Minen verloren gingen.

Neue deutsche Anstrengungen zur Schädigung der „Großen Flotte“.

Dem Abflauen der Kämpfe in Flandern entsprechend und im engsten Zusammenhang mit den Operationsabsichten der deutschen Flottenleitung verschob sich inzwischen der Schwerpunkt der deutschen U-Bootstätigkeit immer mehr nach dem Norden. Die Unternehmungen der U-Boote dorthin tragen jedoch einen ganz anderen Charakter als die im Englischen Kanal. Obgleich die Boote im letzteren Gebiet durch Minen, Sände, die starke Gezeitenströmung, Gegenwirkung durch zahlreiche Zerstörer und auch schon durch Flieger besonderen Gefahren ausgesetzt waren, ermöglichte es ihnen andererseits dort der flache und sandige Boden fast überall, während der Nacht auf dem Grunde liegend, die Besatzungen neue Kräfte sammeln zu lassen. Diese Erleichterung fiel im Norden wegen der Tiefe der Gewässer oder des felsigen Grundes fort; dabei waren die navigatorischen Schwierigkeiten jedenfalls in der Nähe der feindlichen Stützpunkte infolge des noch stärkeren Gezeitenstromes, der Felsen und Riffe, sowie der Verdunkelung der meisten Leuchtfeuer kaum weniger groß als im Süden. Dazu kam, daß gewaltige Novemberstürme die Strapazen für die U-Bootsbesatzungen fast über das Menschenmögliche hinaus steigerten. Dennoch wurden Leistungen erzielt, die noch heute die Bewunderung jedes Seebefahrenen Mannes erregen, obgleich den Booten infolge einer Reihe offensichtlicher Zufälle das Kriegsglück bei diesen Fahrten nicht hold gewesen ist.

Die Hoffnung, daß die Beschließung von Dartmouth die Große Flotte aus ihrer Zurückhaltung herauslocken werde, hatte sich nicht erfüllt. Diese hielt sich weiter im Gebiet der Hebriden und Shetland-Inseln, während die Kreuzergeschwader von dort bis zur norwegischen Küste kreuzten, um die Handelsblockade aufrechtzuerhalten.

Zu dieser Zurückhaltung der „Großen Flotte“ trug wesentlich bei, daß

Admiral Jellicoe sein zahlenmäßiges Übergewicht über die deutsche Flotte in dieser Zeit für eine offensivere Betätigung als zu gering ansah. Bereits am 5. November hatten die Schlachtkreuzer „Invincible“ und „Inflexible“ die Flotte verlassen, um in den südamerikanischen Gewässern das deutsche Kreuzergeschwader zu stellen, während der Schlachtkreuzer „Princeß Royal“ nach Halifax ging, um die nordamerikanische Station vor einem Überfall durch den Grafen Spee zu schützen. Als Ersatz war zwar der neue Schlachtkreuzer „Tiger“ zur Flotte gekommen; da aber, abgesehen von dem ständigen Ausfall zweier Linienschiffe zu regelmäßigen Reparaturen, häufig bis zu 3 Linienschiffe gleichzeitig infolge von Kondensatorhavarien nicht kriegsbereit waren, verfügte Admiral Jellicoe zeitweise nur über 18 Großkampflinienschiffe.

Da er nicht kam, sollten deutsche U-Boote ihn bei den Hebriden und nordwestlich von Schottland auffuchen. Bis Mitte November waren 2 U-Boote vergeblich, teilweise bis zum Pentland Firth, vorgestoßen. Schweres Wetter und Havarien zwangen sie vorzeitig zur Umkehr; aber ungeachtet der Novemberstürme wurde der Versuch schon am 15. November von „U 22“ wiederholt, während am 17. 5 andere Boote gegen das feindliche Gros ausliefen. Dies verließ an demselben Tage Scapa Flow und nahm mit dem II. Schlachtgeschwader westlich, mit den übrigen Streitkräften östlich der Shetland-Inseln Aufstellung, um etwa zur Unterstützung des deutschen Kreuzergeschwaders von der Heimat auslaufenden deutschen Schiffen den Weg in den Atlantischen Ozean abzuschneiden. So kam es, daß „U 22“ am 17. November zweimal einen Kreuzer der Städte-Klasse sichtete, ohne aber wegen der hohen Dünung zum Angriff zu kommen. Dagegen blieben ihm die schweren Streitkräfte verborgen, während es selbst noch mehrfach von feindlichen Schiffen gesichtet und gemeldet wurde. Als es dann unter vollem Einsatz in die Buchten der schottischen Westküste und Hebriden eindrang, fand es das Nest leer. Die Mühe war vergeblich gewesen; doch der Kommandant, Kapitänleutnant Hoppe, ließ sich nicht so schnell enttäuschen, vielmehr drang er am 22. November von Westen aus in den Pentland Firth ein und verfolgte einen Flottillenführerkreuzer mit 8 bis 10 Zerstörern, bis die Dunkelheit ihn zur Umkehr zwang. Kaum hatte er lehrgemäß gemacht, als die englische Flotte im Schuß der Dunkelheit auf demselben Wege, wie der gesichtete Kreuzer, Scapa zu einem Vorstoß gegen die Deutsche Bucht verließ.

Am 24. November stand die „Große Flotte“ bei Hellwerden etwa 100 sm nordwestlich Helgoland, die Kreuzer auf 60 sm an die Insel herangeschoben. Von Westen her sollten 3 Leichte Kreuzer der Harwich-Streitkräfte mit 8 Zerstörern einen Fliiegerangriff gegen die Deutsche Bucht, wie er ähnlich schon Mitte Oktober, aber auch damals ohne Erfolg, versucht worden war, durch Sichern der Flugzeug-Mutterschiffe unterstützen. Im letzten Augenblick befahl jedoch die britische Admiralität, davon Abstand zu nehmen, da sie Nachrichten erhalten hatte,

daß starke deutsche Streitkräfte in der Deutschen Bucht ständen. Das aber bewog Admiral Jellicoe, eine Wiederholung des 28. August zu versuchen. Hierzu drangen die Harwich-Streitkräfte zusammen mit den Panzerkreuzern des II. Kreuzergeschwaders fast bis zur deutschen Minensperre und in Reichweite der Geschütze von Helgoland vor. Diese feuerten ihren ersten und einzigen Schuß im Kriege gegen den Feind, der es vorzog, verfolgt von deutschen Fliegern und U-Booten, fehzumachen. Dabei warf das Flugzeug „25“ aus 500 m Höhe 5 Bomben auf den Kreuzer „Liverpool“, von denen eine als Treffer beobachtet wurde. Dagegen kamen die mit Dunkelheit vorstoßenden deutschen Torpedobootsflottillen nicht mehr zum Angriff. Am 25. November liefen die Schlachtkreuzer, Kleinen Kreuzer und Zerstörer in Rosyth und Invergordon ein, während die übrigen Schiffe erst am 27. November nach schwerem Süd Sturm dort eintrafen. In der kurzen Abwesenheit der Flotte war ihr Stützpunkt nicht nur das Ziel von „U 22“ gewesen. Am 18. und 19. November, als die britische Flotte noch in Scapa lag, hatten die 5 am Tage vorher nach Norden entsandten U-Boote sie vergeblich in der Linie Farn Island—Lindesnes gesucht. Ein Funkpruch der Flottenleitung wies sie in das Gebiet westlich und östlich der Shetlands als den wahrscheinlichsten Aufenthaltsort der „Großen Flotte“. Es muß der britischen Admiralität gelungen sein, diesen Funkpruch zu entziffern, denn es wurde dem X. Kreuzergeschwader schon am 20. November befohlen, den an der Ostküste der Shetlands gelegenen Hafen Swarbachs-Minn wegen eines bevorstehenden U-Bootsangriffes zu räumen. Am folgenden Tage standen „U 8“, „U 16“, „U 17“ und „U 21“, 2 Tage später auch „U 22“ in diesem Gebiet, ohne Kriegsschiffe zu sichten. Am 22. November lief „U 16“, Kommandant Kapitänleutnant Hansen, in den Burra Firth im Norden der Shetlands und am 23. November unter Wasser in Lerwick ein, kam im innersten Zipfel des Hafens vor dem Queens Hotel fest, gelangte aber nach schwierigem Unterwassermanöver zwischen Dampfern und Schwimmkränen hindurch wieder in die freie See.

Zu derselben Zeit stieß „U 18“, Kommandant Kapitänleutnant v. Hennig, bis auf die Rede von Scapa vor. Die Besatzung hatte ihr Leben umsonst gewagt — der Hafen war leer, die Flotte in der Nacht vorher ausgelaufen. Um nicht ganz ohne Erfolg den Hafen zu verlassen, griff „U 18“ daher gegen Mittag einen englischen Zerstörer an. Hierbei kam das Boot infolge fehlerhafter Tiefensteuerung im Seegang an die Oberfläche und wurde von dem Fischdampfer „Dorothy Grey“, 1 sm von der Einfahrt entfernt, gerammt. Trotz der Verletzung der Tauchtanks kam das Boot noch auf Tiefe, stieß dann aber so heftig auf die Felsen auf, daß Tiefen- und Vertikalruder sich kaum mehr bewegen ließen. In schräger Lage, ein Spielball der reißenden Strömung, immer wieder unter Wasser, dröhnend und in allen Nieten krachend, gegen die Felsen geworfen, wurde das Boot von dem Kommandanten und der durch seine Kaltblütigkeit zur Höchstleistung angespornten Besatzung dennoch aus dem Hafen gesteuert. Nach dem Auftauchen aber ließ sich

das fest geklemmte und verbogene Vertikalruder nicht mehr lösen, das Boot fuhr dauernd im Kreise. Mit Notsignalen rief man die weit entfernten Zerstörer herbei, dann wurden die Seeventile geöffnet. Auf sinkendem Schiff stimmte die Besatzung das Flaggenlied an und schwamm dem Feind entgegen. Hinter ihr bäumte sich „U 18“ hoch auf und schoß in die Tiefe hinab.

Am anderen Morgen erneuerten „U 22“ und „U 16“ den Angriff auf Scapa, stellten aber, von Osten her in den Pentland Firth eindringend, übereinstimmend auf der Reede weder Rauchwolken noch Fahrzeuge fest und traten daher den Rückmarsch an.

Bei der Rückkehr nach Scapa erreichten den englischen Höchstkommmandierenden die Nachrichten von der auffallend starken und keine Gefahren scheuenden Tätigkeit der deutschen U-Boote in der Nähe der britischen Stützpunkte. Insbesondere beunruhigte ihn das Eindringen deutscher U-Boote in den Hafen von Scapa und die Buchten der Shetlands, Hebriden und schottischen Westküste. Die Einfahrten nach Scapa waren bereits vorher bis auf zwei durch Versenken von Schiffen gesperrt worden. Auch diese wurden nun beschleunigt durch behelfsmäßige Netzsperrren geschlossen, während Zerstörer und Patrouillenfahrzeuge alle Buchten an der Westküste absuchten und dort Grundminen zur Explosion brachten, um etwa noch auf dem Meeresboden liegende deutsche U-Boote zum Auftauchen zu bringen.

Ohne zu wissen, daß sich der deutsche U-Bootsvorstoß nach Norden mit einer Unternehmung der „Großen Flotte“ nach Süden gekreuzt hatte, und unter dem Eindruck, daß sich die britischen Großkampfschiffe nach wie vor außer Bereich der deutschen U-Boote und Minen hielten, faßte die deutsche Flottenleitung nunmehr den Plan, durch einen neuen und noch kräftigeren Angriff gegen die englische Ostküste die „Große Flotte“ endlich aus ihrer Zurückhaltung herauszubringen. Für den Angriff wurden die militärisch wichtigen Anlagen von Hartlepool, Whitby und Scarborough in Aussicht genommen.

Noch während der Vorbereitungen traten jedoch englische Streitkräfte vor Helgoland auf¹⁾; gleichzeitig wurde in englischen Zeitungen ein Angriff der deutschen Hochseeflotte auf die englische Küste, vielleicht sogar unter Landung von Truppen, als unmittelbar bevorstehend bezeichnet. Der Gedanke an Verrat lag daher nahe, ohne sich jedoch später zu bestätigen. Immerhin führten diese Umstände in Verbindung mit dauernd ungünstigen Wetterverhältnissen zum Aufschub des Unternehmens. Als aber „U 27“ nach einer zweiten Aufklärungsfahrt in der Neumondperiode des Dezember den Weg frei meldete, ließ Kontreadmiral Hipper mit den deutschen Schlachtkreuzern und 4 Kleinen Kreuzern, unter diesen die mit Minen beladene „Kolberg“, am 15. Dezember noch vor Morgengrauen aus, steuerte auf irreführendem Kurs nach der Nordflanke der Dogger-Bank und stieß von dort in der nächsten Nacht mit hoher Fahrt zwischen den deutschen

¹⁾ Siehe Seite 52.

Minensperren vor Thyne und Humber nach Whitby vor. Zu seiner Unterstützung wollte Admiral v. Ingenohl bei Tagesanbruch mit der ganzen Flotte 120 sm östlich von Whitby auf dem Ostzipfel der Dogger-Bank stehen.

Letztere bildete offenbar eine Wetterscheide, denn kaum hatten die Kreuzer sie passiert, als starker Wind aus NW zu blasen begann. Um 7 Uhr Vm. meldete „Straßburg“ bereits von der Vorhut her, daß ein Gebrauch der Artillerie unter Land kaum möglich sein werde, die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote könnten schon jetzt den Kurs nicht mehr halten. Sie wurden daher mit Ausnahme der „Kolberg“ zum Gros entsandt. Gleich darauf trennten sich die Schlachtkreuzer in 2 Gruppen: „Seydlitz“, Kapitän zur See v. Egidy, „Moltke“, Kapitän zur See v. Levegow, und „Blücher“, Kapitän zur See Erdmann, steuerten die flache Küste von Hartlepool, „Von der Lann“, Kapitän zur See Hahn, „Derfflinger“, Kapitän zur See v. Reuter, und „Kolberg“, Kapitän zur See Widenmann, die plötzlich aus dem Dunst im Morgengrauen hoch aufsteigende Felsentüfte von Whitby und Scarborough an. So dicht fuhren die Schiffe der Südgruppe unter Kontreadmiral Tapfen, in der hohen Dünung schwer stampfend, unter der englischen Küste entlang, daß Eisenbahnzüge und Häuser an Land bald in allen Einzelheiten zu erkennen waren. Der Sturm setzte jetzt in voller Wucht ein, nach See zu wurde es daher unter dem mit zerrissenen Wolkenschleiern grau verhangenen Himmel immer unsichtiger.

Um so überraschender brachen plötzlich gegen die nördliche Gruppe kurz vor Hartlepool 4 Zerstörer der „River“-Klasse auf 6000 m aus dem Dunst hervor, 3 Boote drehen im Feuer der Schlachtkreuzer ab, aber das vierte kommt schwer beschädigt zum Angriff. Seine Torpedos laufen trotz sofortigem Ausweichmanöver dicht am Heck von „Seydlitz“ und „Blücher“ vorbei; hätten sie getroffen, so wäre die Lage der havarierten Schiffe so nahe der feindlichen Küste äußerst gefährdet gewesen.

Kaum war dieser unerwartete Angriff abgewehrt, als von Land her Kanonendonner dröhnte: 2 englische Batterien hatten das Feuer eröffnet. Bald schlugen Granaten auf den Schlachtkreuzern ein, „Seydlitz“ erhielt 3, „Blücher“ 6 Treffer, 9 Mann fielen, ohne daß wesentlicher Materialschaden angerichtet wurde. Inzwischen brauste das deutsche Feuer wie ein Orkan über die englischen Batterien, die bald zum Schweigen gebracht waren, und die sonst militärisch wichtigen Punkte der Stadt. Gasometer explodierten, Schiffe im Hafen, darunter der Kleine Kreuzer „Patrol“, und solche auf der Helling wurden getroffen, wertvolle Werft-, Hafen- und Eisenbahnanlagen vernichtet, Werkstätten und andere Bauten fielen wie Kartenhäuser zusammen. Als die Kreuzer den Rückmarsch antraten, flammten an mehreren Stellen Brände auf. Vergeblich nahm ein U-Boot die Verfolgung auf.

Die südliche Gruppe hatte keine Gegenwirkung gefunden, obgleich nach späteren englischen Nachrichten beim Herannahen der Schiffe auch in Scarborough

Artillerie und Infanterie auf dem Posten gewesen waren. Vor der Schanze und den Baracken auf dem hochaufragenden Scarborough-Felsen waren Drahtverhaue deutlich erkennbar. Die Wirkung der Beschießung war die gleiche. Als die Schiffe nur 2000 m von Land das Feuer eröffneten und die Granaten über die Hausdächer zu jagen begannen, wurde die mit den Schrecken des Krieges noch unbekannte Einwohnerschaft aus dem Gefühl vollständiger Sicherheit jäh emporgeschreckt und von Panik ergriffen. Die Menschen verließen Schiffe und Häuser und stürmten die Eisenbahnstation, um mit dem gerade einlaufenden Zug so schnell wie möglich den Ort des Schreckens zu verlassen. Kurze Zeit darauf vor Whitby dasselbe Bild. Unter der 2. Salve S. M. S. „Bon der Lann“ brach das Gebäude der Küstenwachstation mit dem Signalmast und der englischen Kriegsflagge zusammen.

Durch die Beschießung der englischen Aufmerksamkeit entzogen, hatte „Kolberg“ inzwischen südlich von Scarborough im Anschluß an die Minenfelder vor dem Humber das Fahrwasser mit Minen verseucht, bei der schweren See bis 12 Grad nach beiden Seiten überholend und mit den Rippbühnen Wasser schöpfend. Dann sammelten die beiden Kreuzergruppen; aber noch während dies geschah, hatten sich in ihrem Rücken beträchtliche englische Streitkräfte zusammengezogen.

Durch Auffangen und Entziffern der deutschen Funksprüche hatte der Feind vorzeitig von der deutschen Absicht erfahren, und so nahm bereits am 15. Dezember von Scapa, Cromarty und Rosyth aus das II. Schlachtgeschwader mit den Leichten Kreuzern, Schlachtkreuzern und dem III. Kreuzergeschwader Kurs auf den Ostzipfel der Dogger-Bank, den es auffallenderweise gleichzeitig mit dem deutschen Gros im Morgengrauen des nächsten Tages erreichen wollte. Hierbei müssen die englischen Streitkräfte schon bald nach Mitternacht den Kurs der deutschen Schlachtkreuzer innerhalb weniger Seemeilen gekreuzt haben. 12 sm Backbord querab von dem II. Schlachtgeschwader marschierten 7 Zerstörer. Diese stießen um 6³⁰ Uhr Vm. auf den nördlichen Flügel der Marschficherung des deutschen Gros, wurden aber von „V 155“ rechtzeitig gemeldet und unter heftigem und trotz der Übermacht erfolgreichem Gefecht geschickt vom eigenen Gros nach Norden abgezogen. Dieses drehte, um sich der Gefahr nächtlicher Zerstörerangriffe zu entziehen, sofort auf Gegenkurs, während nun auch der Kleine Kreuzer „Hamburg“ die Zerstörer unter vernichtendes Feuer nahm und einen schwer beschädigte. Ohne die an sich richtige Schwentung nach Osten wäre die deutsche Flotte wahrscheinlich bei Tagesanbruch überraschend auf die englischen Streitkräfte gestoßen. Es würden dann 14 deutsche Großkampfschiffe 10 englischen mit 7 Zerstörern gegenübergestanden haben; 5 Torpedobootsflottillen und die von Westen her zu erwartenden deutschen Schlachtkreuzer sowie die älteren Schiffe des II. Geschwaders gar nicht gerechnet — eine Gelegenheit für einen überwältigenden deutschen Sieg, wie sie niemals wiederkam und hier durch einen Zufall verloren ging! Aber selbst nach

Tagesanbruch drehte der Flottenchef nicht mehr nach Westen, um die planmäßige Aufnahmestellung aufzunehmen, mit der Kontreadmiral Hipper und seine Kreuzer bestimmt gerechnet hatten; vielmehr setzte er, in der Besorgnis, bereits mehr gewagt zu haben, als der Operationsbefehl ihm gestattete, den Rückmarsch fort, noch ehe er Meldung von der planmäßigen Durchführung der Küstenbeschießung erhalten hatte.

Durch „Hamburg“ und um 9 Uhr Vm. durch „Stuttgari“ nochmals schwer bedrängt, waren die britischen Zerstörer rechtzeitig abgeschüttelt worden, und zwei von ihnen mußten, schwer beschädigt, sofort die heimischen Häfen aufsuchen. Von deutscher Seite gestört, erreichten ihre F. T.-Signale nur unvollständig und verspätet den Chef des II. Schlacht- und des I. Schlachtkreuzergeschwaders, und unbegreiflicherweise erhielt Admiral Jellicoe erst zwei Stunden nach Beginn der Beschießung von Scarborough Kenntnis von der Anwesenheit deutscher Streitkräfte vor der Doggerbank. Die „Große Flotte“ lief daher erst mittags von Scapa aus und war nicht mehr imstande, noch an diesem Tage in irgendwelche Gefechte einzugreifen. Dagegen konnte das III. Schlachtgeschwader vom Firth of Forth noch rechtzeitig auslaufen, um den deutschen Schlachtkreuzern den Weg nördlich der Minensperre vor dem Tyne zu verlegen, während sich das II. Geschwader und die Schlachtkreuzer mit den Leichten Kreuzern etwa 70 sm östlich der Sperrlücke der Tyne- und Humberperre aufstellten. Von Süden her strebten ihnen die Harwich-Streitkräfte zu. Die Sichtweite betrug 5 sm, wurde aber bei hoher Fahrt der Schiffe durch helle Seen, die sich über die Kommando- brücken ergossen, noch weiter eingeschränkt. Gegen 12³⁰ Uhr mittags tauchten von Westen her nacheinander drei kleine deutsche Kreuzer, „Stralsund“, „Straßburg“ und „Graudenz“ mit je einer Halbflottille auf und liefen an der Stelle, wo sie das deutsche Gros zu erwarten glaubten, in die feindliche Falle.

Als vorderster Kreuzer sichtete „Stralsund“, Kapitän z. S. Harder, in Dunst und Sprizwasser den Gisch einer weißen Bugwelle, dann erst das Schiff, und bald ein zweites und drittes, Kreuzer der Städte-Klasse, auf nordwestlichem Kurs. „Stralsund“ eröffnet das Feuer, das erst nach der vierten Salve erwidert wird; der Feind dreht auf Südost zum laufenden Gefecht, in das nun auch die anderen deutschen Kreuzer mit ihren Halbflottillen eingreifen. Bei den Wetterverhältnissen werden auf beiden Seiten keine nennenswerten Erfolge erzielt. Plötzlich tauchen im Süden auf 5000 m 6 Linienfahrzeuge des II. Schlachtgeschwaders auf; die deutschen Kreuzer sind aufs höchste gefährdet, aber das Geschwader hält sie, getäuscht durch das sofort mit Scheinwerfern abgegebene englische Erkennungs-signal, anscheinend für die eigenen kleinen Kreuzer; seine Geschütze schweigen. Auch die feindlichen kleinen Kreuzer drehen auf ein mißverständenes Signal Admiral Beattys hin plötzlich nach Nordwesten ab und geben damit überraschend den Weg nach der Deutschen Bucht frei. Bald haben sich beide Parteien im Dunst und Gisch aus Sicht verloren.