

Inhaltsverzeichnis

DIRK HEMPEL	
Selbstzeugnisse als historische Quelle	11
GUNTRAM SCHULZE-WEGENER	
Der Erste Weltkrieg – Ein Überblick	19
DAS KRIEGSTAGEBUCH EINES KAISERLICHEN SEEOFFIZIERS (1914-1918) – KAPITÄN- LEUTNANT HERMANN GRAF VON SCHWEINITZ	35
Durchgesehen, erläutert und herausgegeben von Kurt Graf von Schweinitz	
Vorwort	37
Anmerkungen zur Edition	38
Einleitung	39
Julikrise 1914	43
Kriegsjahr 1914	48
Kriegsjahr 1915	68
Kriegsjahr 1916	83
Kriegsjahr 1917	94
Kriegsjahr 1918	115
Abkürzungen und Erklärungen	131
Bibliographie	134
Personenregister	135
Sachregister	138
Lebenslauf Hermann Graf v. Schweinitz u. Krain Freiherr v. Kauder	143
Werdegang des Grafen Hermann Schweinitz	144
DIRK SIEG	
Zeittafel	147
Abkürzungen	155
Auswahlbibliographie	156
AUTOREN- UND HERAUSGEBERVERZEICHNIS	157

Selbstzeugnisse als historische Quelle

von

Dirk Hempel

„Sage mir, Muse, die Taten des vielgewanderten Mannes“, beginnt Homers „Odyssee“, und das Nibelungenlied: „Uns ist in alten mæren wunders vil geseit/Von helden lobebæren, von grôzer arebeit“. Seit Beginn der schriftlichen Überlieferung existiert ein großes Interesse an Lebensgeschichten, fiktiven und realen: Altägyptische Königsnovellen, griechische Hypomnemata und römische Kommentare, das Evangelium und die Apostelgeschichte, Augustinus' „Confessiones“, die Legenda aurea, die Vita Caroli Magni sind Beispiele einer langen Formentradition literarischer oder historischer (Auto-)Biographik.

Die Geschichten herausragender Persönlichkeiten, von ihnen selbst erzählt oder von anderen aufgezeichnet, galten den Altvorderen als Exempel für heldenhaft-vorbildliches, moralisch-richtiges oder religiös-gottgefälliges Leben, sie stützten die Legitimierung von Herrschergewalt und Machtanspruch und disziplinierten das Lesevolk, gaben Zeugnis von außergewöhnlichen Leistungen und Orientierung für eigenes Handeln. Die historistische Geschichtsschreibung des 19. Jahrhunderts hat sich diese Fokussierung zu eigen gemacht. Interesse am Leben, an den Lebensgeschichten der durchschnittlichen Menschen aber bestand nicht. Auch wenn zu Beginn des 20. Jahrhunderts neben Biographien verstärkt autobiographische Aufzeichnungen Beachtung fanden, so dominierte noch lange Zeit die Beschäftigung mit dem Besonderen, „mit den ragenden Gipfeln deutscher Selbstdarstellung“¹. Die „Reihe Deutsche Selbstzeugnisse“ begann 1930 in diesem Geschichtsverständnis Zeugnisse „bedeutender“ Menschen aus vergangenen Jahrhunderten zu veröffentlichen, die zu „Führer“-Persönlichkeiten taugen sollten.²

Seit mehr als zwei Jahrzehnten jedoch ist die Bedeutung von Selbstzeugnissen durchschnittlicher Persönlichkeiten – Tagebücher, Briefe, Autobiographien, Memoiren – für eine individualisierende historische Betrachtungsweise,³ die den Menschen als Akteur der Geschichte versteht, unbestritten. Sie fragt nach Kultur- und Lebenspraxis, nach Denk-, Verhaltens- und Handlungsformen und darüber hinaus nach einem möglichen kollektiven Kontext, nach der Zuordnung zu einer sozialen Gruppierung. Die Konzentration auf die „anthropologische Dimension der Geschichtswissenschaft“ ermöglicht im „Dreiecksverhältnis von Gesellschaft, Kultur und Person“⁴ eine umfassendere Erkenntnis der historischen Welt in ihrem jeweils spezifischen Ausschnitt und ein tieferes Verständnis der Komplexität historischer Phänomene.

Mit der Ablösung der historistischen Staats- und Herrschaftsgeschichtsschreibung war allmählich der Blick frei geworden für die Vielzahl von Erscheinungen unter der Oberfläche einer elitär-heroischen Führungsschicht. Bertolt Brechts 1935 entstandenes poli-

tisch-polemische Gedicht „Fragen eines lesenden Arbeiters“ – („Wer baute das siebentorige Theben?/In den Büchern stehen die Namen von Königen./Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt?...“) – ist ein dichterisches Pendant und eine frühe Vorwegnahme der Entdeckung der Geschichtsträchtigkeit durchschnittlicher Persönlichkeiten in einer sich seit den 1960er Jahren sozialwissenschaftlich orientierenden Geschichtswissenschaft.⁵ Dieser „anthropologische Perspektivenwechsel“⁶ lenkte die Aufmerksamkeit auf die Selbstzeugnisse der Namenlosen: Dokumente, wie sie in Europa seit der Frühen Neuzeit überliefert sind.⁷

Die Ausbreitung der Gattung Selbstzeugnisse muß in engem Zusammenhang mit der Geschichte der zunehmenden Individualisierung seit dem christlichen Mittelalter gesehen werden.⁸ Von der Renaissance spannt sich der Bogen sich entfaltender Selbsterfahrung, Selbstreflexion und Selbstbestimmung über die Aufklärung bis in die Gegenwart, an dessen Ende das moderne Bewußtsein vom Menschen als Individuum steht.⁹ Bis zum 18. Jahrhundert ist eine permanente Zunahme von Selbstzeugnissen zu konstatieren, in Deutschland wie in Italien, England und Frankreich, die der steigenden Alphabetisierung zu verdanken war, außerdem einer schulischen Erziehung, die die Selbstreflexion förderte, sowie der fortschreitenden Säkularisierung und damit einhergehend der Emanzipation des Ichs von Kirche und Religion.¹⁰

Unter „Selbstzeugnissen“ sind – im wörtlichen Sinn – alle Dokumente zu verstehen, in denen eine Person über sich selbst Zeugnis ablegt, ihre Selbstsicht wiedergibt, Beobachtungen und Erfahrungen aufzeichnet, „ihre“ Welt beschreibt und verarbeitet, ihr Handeln und Leiden zum Ausdruck bringt.¹¹ Dazu gehören Autobiographien, Memoiren, Reisebeschreibungen, Tagebücher und Briefe. Eine Nähe besteht zu den in der englischen Forschung verwendeten Begriffen der „personal documents“, „human documents“, „documents of life“¹² – Quellen unterschiedlicher Art, die Einblick in die Biographie einer Person geben –, eine Übereinstimmung zum in der niederländischen Forschung geprägten Begriff „Ego-Dokumente“¹³, der in jüngster Zeit auch für eine Erweiterung der Quellengattung Verwendung findet: „Es sollen darunter alle jene Quellen verstanden werden, in denen ein Mensch Auskunft gibt über sich selbst, unabhängig davon, ob dies freiwillig [...] oder durch andere Umstände bedingt geschieht.“¹⁴ Unter anderen Umständen sind dabei etwa Befragungen im Rahmen administrativer, jurisdiktioneller oder wirtschaftlicher Vorgänge (Zeugenbefragung, Steuererhebung, Visitation, gerichtliche Aussagen, Verhör, Kaufmanns-, Rechnungs-, Anschreibebücher, Testamente, Inquisitionsprotokolle etc.)¹⁵ zu verstehen, bei Quellenkritischer Vorsicht wohl auch die Spitzelberichte des Staatssicherheitsdiensts der DDR oder die sogenannten Kneipengespräche der Hamburger Politischen Polizei im Wilhelminischen Kaiserreich¹⁶ sowie die protestantischen Leichenpredigten der Frühen Neuzeit.¹⁷ Selbstzeugnisse können heute also als Bestandteil der umfassenderen Quellengruppe „Ego-Dokumente“ angesehen werden.¹⁸

Das Tagebuch als Medium der Selbst- und Weltbeobachtung ist dabei von größter Wichtigkeit.¹⁹ Bekannt sind bedeutende Diaristen des 20. Jahrhunderts wie Thomas Mann oder Ernst Jünger. Sie spiegeln ihre Zeit wider, Ereignisse, Vorgänge, Befindlichkeiten, Mentalitäten. Das gilt beinahe in noch stärkerem Maße für die Tagebücher

Der Erste Weltkrieg – Ein Überblick

von

Guntram Schulze-Wegener

1 Entstehung

Von den Ereignissen des Ersten Weltkrieges sind im kollektiven historischen Gedächtnis vor allem zwei gegenwärtig: Die Schlacht vor Verdun vom 21. Februar bis 15. Dezember 1916 zwischen dem deutschen und dem französischen Heer sowie die Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai / 1. Juni 1916 zwischen der deutschen Hochseeflotte und der britischen Grand Fleet. Vor Verdun wurde die längste und verlustreichste Landschlacht mit annähernd 600.000 Gefallenen auf einem Gebiet von der Größe Bremens geschlagen. Skagerrak steht für die bis heute größte Seeschlacht mit 2.551 Toten auf deutscher und 6.097 auf britischer Seite.

Beiden Aufeinandertreffen ist gemein, daß sie weder Sieger noch Besiegte hervorbrachten, in das Jahr 1916 fielen und sich vor allem einander operativ bedingten, genauer: Der Seekrieg gegen England 1916 war mit dem Landkrieg gegen Frankreich im Jahre 1916 verknüpft. Für den deutschen Generalstab war England die treibende Kraft innerhalb des gegnerischen Lagers und mußte daher direkt oder indirekt bekämpft werden: Unmittelbar vor dem Skagerrak in einer allerdings eher zufällig zustande gekommenen Schlacht und mittelbar mit einem Schlag gegen Englands Werkzeuge auf dem Kontinent. Nach Ansicht des deutschen Generalstabschefs von Falkenhayn¹ war dabei Frankreich das geeignete Ziel. Beide Gelegenheiten boten sich nun und schienen den deutschen Kriegsplan zu bestätigen, nachdem sich das ursprüngliche Konzept, den Gegner in einer Umfassungsschlacht („Super-Cannae“) niederzuringen, bereits mit dem Ende der Marne-Schlacht im September 1914 als untauglich erwiesen hatte.

Vor Verdun und vor dem Skagerrak wurde buchstäblich bis zur totalen Erschöpfung, Ausblutung und Vernichtung gekämpft, bis beide Seiten kraftlos in sich zusammenfielen bzw. sich soweit dezimiert hatten, daß eine Fortführung keinen Sinn mehr machte. Was der Historiker Jehuda Wallach das „Dogma der Vernichtungsschlacht“² nannte, wird nirgends augenscheinlicher als auf diesen beiden Kriegsschauplätzen. Hier entluden sich mit einer unglaublichen Wucht und entsetzlichen Tragik in Jahrzehnten aufgestaute Aggressionen und Emotionen von Soldaten und Offizieren, die zu allem bereit waren. Die Erinnerungen von Paul Ettighoffer³ und die wohl bekannteren des deutschen Schriftstellers Ernst Jünger⁴ sprechen eine Sprache, wie sie nur der alles verschlingende Moloch des Grabenkrieges von 1916 gebären konnte. Nicht anders die Gegenseite: „Man läßt sich unter den Trümmern der Feste begraben, aber man ergibt sich nicht!“, steht – noch heute zu lesen – in großen Lettern

an der Decke im Eingangsbereich des Forts Douaumont vor Verdun, das jedem Festungsverteidiger eingeprägt wurde.

So war der Erste Weltkrieg mit seinen eben genannten sinnfälligsten Ereignissen Kulminationspunkt einer Entwicklung,⁵ deren Wurzeln tief in das 19. Jahrhundert zurückreichen. Die vor allem in Deutschland, Frankreich, England und Rußland voranschreitenden militärisch-technischen, politisch-sozialen und wirtschaftlich-industriellen Neuerungen der vorangegangenen Jahrzehnte hatten die Menschen auf allen Gebieten grundlegend verändert. Die sogenannte industrielle Revolution,⁶ die in Deutschland Mitte des 19. Jahrhunderts eingesetzt hatte, erfaßte nahezu alle Lebensbereiche. Die politische Herrschaft der Großmächte diente nun zunehmend zur Durchsetzung ökonomischer Interessen, wodurch machtpolitische Gegensätze im europäischen Staatensystem und schließlich Konflikte vorprogrammiert waren.

Das Streben der Staaten nach Ausdehnung ihres Einflußbereiches („Imperialismus“⁷) kennzeichnete die Epoche etwa zwischen 1880 und 1914 und führte zur Wiederbelebung der Kolonialpolitik des 16.-18. Jahrhunderts.⁸ Durch ideologische Komponenten wie übersteigerten Nationalismus, Sozialdarwinismus, Rassismus und Militarismus wurde das Phänomen des Imperialismus unterfüttert und gipfelte in einem Sendungsbewußtsein unter den Großmächten und dem Willen zur legitimen Herrschaft über minderwertige, besonders farbige, Völker. Dabei entschied der Grad der Industrialisierung über den Kolonialisierungs-Erfolg. England und Frankreich als hochindustrielle Nationen hatten frühzeitig begonnen, ihre Imperien auszuweiten, Deutschland und Italien als neu gegründete Nationalstaaten traten vergleichsweise spät hinzu, und die USA und Japan folgten, als die Aufteilung der Welt größtenteils abgeschlossen war.

Reichskanzler Bismarck⁹ hatte den Erwerb von Kolonien zunächst bewußt vernachlässigt, um Konflikte mit England und Frankreich zu vermeiden, mußte aber dem Drängen bürgerlicher Kreise, in denen die kurze Formel „Weltmacht oder Niedergang“ zum Lebensgefühl im kaiserlichen Deutschland emporwuchs, seit etwa 1885 nachgeben. Zehn Jahre später (Bismarck war im März 1890 von dem seit 1888 herrschenden Kaiser Wilhelm II.¹⁰ entlassen worden) schaltete sich das Deutsche Reich vehement in den Wettlauf ein, um zu retten, was noch zu retten war, und nahm damit bewußt internationale Spannungen in Kauf.

Politisch gravierender aber war, daß kurz nach Bismarcks Abgang der „Rückversicherungsvertrag“¹¹ mit Rußland nicht verlängert wurde. Diese Grundentscheidung des „Neuen Kurses“ trug bereits alle typischen Züge der Außenpolitik unter Kaiser Wilhelm II. („Wilhelminische Ära“) in sich. Hatte Bismarck nach der „Krieg-in-Sicht“-Krise¹² von 1875 noch gefordert, eine Gesamtsituation in Europa zu schaffen, „in welcher alle Mächte außer Frankreich unserer bedürfen und von Koalitionen gegen uns durch ihre Beziehungen zueinander nach Möglichkeit abgehalten werden“,¹³ setzte sich nun der Gedanke durch, daß ein Krieg gegen Rußland dauerhaft unvermeidlich sei. Gründe hierfür sah das Auswärtige Amt in den russischen Aktivitäten auf dem Balkan und dem durch das Zarenreich auf Österreich-Ungarn – den Bündnis-Partner des Deutschen Reiches¹⁴ – ausgeübten Druck.

Die Folge der Nichtverlängerung des „Rückversicherungsvertrages“ war eine russisch-französische Annäherung. Der 1892/94 geschlossene „Zweibund“ zwischen Rußland und Frankreich gründete somit jenen Machtblock, der 1904 durch die französisch-britische „Entente cordiale“ gefestigt wurde, wohingegen Italien durch ein Geheimabkommen mit Frankreich im Jahre 1902 den Deutsch-Österreichisch-Italienischen „Dreibund“ brüchig gemacht hatte.

Ungeachtet der bündnispolitischen Konstellationen entwickelte Deutschland unter dem Eindruck der von Großbritannien im 19. Jahrhundert bestimmten Seehandlung eine maritime Dynamik, die zwangsläufig den Meeres-Giganten England herausfordern mußte. Kaiser Wilhelm II. und der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Tirpitz,¹⁵ sahen in der Schlachtflotte als politischem Machtfaktor künftig das unverzichtbare Instrument einer Großmacht. Genährt von einem wahren Flotten-Enthusiasmus („Seemacht ist Weltmacht“, „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Meer“) in der gesamten Bevölkerung um die Jahrhundertwende wurde mit den Flottengesetzen von 1898 und 1900 ein umfangreiches, klar gegen England gerichtetes Bauprogramm gebilligt: Bis 1904 sollten 19 Linienschiffe, 8 Küstenpanzerschiffe, 12 Große und 30 Kleine Kreuzer gebaut werden. Die Flotte sollte nach einer Erweiterung von 1912 im Jahre 1917 aus 41 Linienschiffen, 20 Großen und 40 Kleinen Kreuzern bestehen.¹⁶ Mit diesem ehrgeizigen Rüstungsprogramm ignorierte die politische und militärische Führung zwar die gefährliche Lage, in der sich das noch junge Deutsche Reich befand. Die Hoffnung indes, durch eine starke Seerüstung die Briten eventuell zur Neutralität zu bewegen, war durchaus berechtigt.

Der rasante technologische Umbruch in der letzten Dekade des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts, Methoden der Massenproduktion, die Weiterentwicklung von Benzin-, Diesel- und Elektromotoren, neue Kommunikationssysteme und Transportmittel wurden nun zunehmend auf den militärischen Sektor übertragen. Europa setzte seine Spitzentechnologie ungehemmt zur Entwicklung und Produktion militärisch verwendbarer Erzeugnisse ein. Waffen wurden gefertigt, mit denen später der Weltkrieg ausgetragen wurde. Am deutlichsten zeigte sich dies auf dem Gebiet der Marinerüstung, wo der von den Engländern forcierte Übergang zu überschweren Schiffen („Dreadnoughts“) seit 1905/06 in ein neues Zeitalter des Rüstungswettlaufs wies,¹⁷ wohingegen die ersten Versuche, militärisch auch aus der Luft zu operieren, von den Generalstäben der europäischen Mächte noch mit erheblicher Skepsis zur Kenntnis genommen wurden.¹⁸

2 Die „Julikrise“

Die Bereitschaft zur Aufrüstung als Gewähr für die nationale Sicherheit und der Primat des Militärischen im Selbstverständnis der europäischen Großstaaten förderten im ersten Jahrzehnt die latente Vorstellung an einen bevorstehenden Krieg, dessen Fronten bereits abgesteckt waren: Das Deutsche Reich mit seinem einzigen Bundesgenossen Österreich-Ungarn auf der einen und die europäischen Flügelmächte Rußland und Frankreich mit Großbritannien auf der anderen Seite, wobei England nicht der Verpflichtung unterlag, in den Krieg einzutreten, wenn eine der beiden Bündnismächte von Deutschland angegriffen werden würde. Sehr wahrscheinlich hingegen war der

Vorwort

Hermann Graf Schweinitz entstammte einer seit alters zu Schlesien landgesessenen Familie. Keiner seiner Altvorderen war zur See gefahren. Als er es im Leben schon so weit gebracht hatte, sich die Schnürsenkel selbst binden zu können, nahmen ihn seine Eltern zur Belohnung mit auf ihre Ferienreise nach Norderney. Er sah die See, dazu ein Kriegsschiff am Horizont – und von Stund an wußte er, wohin ihn der Weg führte: auf das Wasser. Nicht so sehr das Kriegsschiff beflügelte seine Phantasie, vielmehr war es die Sehnsucht nach der Ferne, die in ihm erwachte, die ihn träumen ließ, sich auf das offene Meer hinauszuwagen und die große weite Welt zu entdecken. Die Eltern waren erfreut darob, denn der Kaiser hatte ja gesagt, daß Deutschlands Zukunft auf dem Wasser läge.

Als er 1901, mit knapp achtzehn Jahren, erwartungsvoll in des Kaisers Marine eintrat, kam er gerade zur rechten Zeit, die maritime Ära zu erleben. Alle Welt war damals begeistert von den großen Schiffen, die ihr die Industrie als die fortschrittlichsten Erzeugnisse der Wissenschaft und Technik im Maschinenzeitalter vorstellte. Die Ozeanriesen und die Schlachtschiffe, das Blaue Band und die Flottenparade waren die Symbole des Nationalstolzes. Die Reichen reisten auf Luxusdampfern über den Atlantik, die weniger Reichen verschickten Ansichtskarten von Schiffen und die Mütter steckten ihre Sprößlinge in Matrosenanzüge.

Er war dabei. Und er bekam die Welt zu sehen: auf dem Segelschulschiff durchkreuzte er die Karibik, mit der Hochseeflotte die Nordsee, mit dem Ostasiengeschwader die Ozeane im Fernen Osten und auf des Kaisers Yacht „Hohenzollern“ das Mittelmeer und die nordischen Fjorde. Er genoß die mondäne Gesellschaft der gekrönten Häupter und war stolz darauf, unter der Kaiserstandarte zu fahren. Mit der Marine schien er das große Los gezogen zu haben, sie versprach ihm eine goldene Zukunft.

Dann brach der Krieg aus. Er erlebte ihn zu seinem Verdruß zunächst bei einer Dienststelle an Land, dann endlich bei der Flotte, als Navigationsoffizier auf den Flaggkreuzern der Führer der Torpedoboote. Die Aufzeichnungen in seinem Kriegstagebuch berichten von alldem, was vormalig war und damals bewegte.

Nach dem trüben Ende wollte er sich eigentlich aufs Land zurückziehen. Er heiratete und gründete eine Familie, von der Marine aber mochte er sich doch nicht trennen. Die streng auswählende Reichsmarine übernahm ihn, er wurde Admiral und diente seinem Vaterland in Ehren auch noch im nächsten Kriege.

Sein Leben spannte sich im weiten Bogen von den 1880er Jahren des Kaiserreiches bis hin zu den 1950er Jahren der Bundesrepublik Deutschland. Gewiß hat er die Dinge dieser Welt am Ende anders gesehen als am Anfang, doch damals war es nun einmal so, wie er es unter dem frischen Eindruck des Geschehens für sich selbst niederschrieb.

Man liest in diesen Blättern vom Kriege und von der Seefahrt, von Unwettern und Untiefen, von Fähnissen und vom Ankergezerre, und man möchte denken, daß die Navigation des Lebens Gleichnis sei.

London, im Juni 2000

Kurt Graf Schweinitz

Einleitung

„Aus dem Deutschen Reich ist ein Weltreich geworden“, verkündete Kaiser Wilhelm II. zum fünfundzwanzigsten Jahrestag der Reichsgründung. Das Deutsche Reich hatte es andern europäischen Großmächten nachgetan, sich ein paar Kolonien angeschafft und sich eine Flotte zugelegt. Ein Weltreich war es damit noch nicht. England war ein Weltreich, kein Emporkömmling, sondern ein in Jahrhunderten gewachsenes Unternehmen. Nach England blickten die Förderer der deutschen Kolonial- und Flottenbewegung, Scheelsucht im Blick. Wenn man es ihm schon nicht gleich tun konnte, so wollte man doch an der Expansion Europas, an der restlichen Aufteilung Afrikas und Asiens, teilhaben, zum mindesten wollte man ein Wort in der Weltpolitik mitreden.

Weltpolitik, Weltmacht und Seegeltung stand auf dem Programm des Wilhelminischen Reiches. Der Zeitgeist war mit denen, die das Deutsche Reich groß und mächtig sehen wollten, voran der Kaiser und sein Admiral, dann die Alldeutschen, die Herren der Kolonialgesellschaft, des Flottenvereins, des Wehrvereins, die Panzerplattenfabrikanten, die Zeitungsredakteure, die Professoren, die Turnlehrer und die Männergesangsvereine. Sie alle hielten auf des Kaisers Wort: „Reichsgewalt bedeutet Seegewalt“.

Der Kaiser wünschte sich Kreuzergeschwader, die auf den sieben Weltmeeren die Flagge des Deutschen Reiches zeigen sollten, und Schlachtschiffe, die bei Flottenparaden einen Eindruck von der Größe und Macht des Kaiserreiches geben und ihm selbst in Admiralsuniform eine seiner Person gemäße Hochschätzung einbringen würden.

Admiral v. Tirpitz, Staatssekretär des Reichsmarineamtes, gab der Sache einen höheren politischen Sinn. Keine leichte Kreuzer- und Küstenschutzflotte sollte es sein, sondern eine Schlachtflotte der Schwergewichtsklasse, dem Gewicht des Deutschen Reiches angemessen. Er war der Mann, der das Werk vollbrachte. Mit der Hochseeflotte, die er in wenigen Jahren schuf, brachte er Deutschland vom sechsten auf den zweiten Platz unter den Seemächten. Damit wollte er das Deutsche Reich „ebenbürtig“ und „bündnisfähig“ machen. Zur See sollte ein Gleichgewicht hergestellt und so der Frieden gesichert werden, ein stolzer Friede, kein Gnadenfriede nach dem Willen anderer Mächte. Dazu müsse die Flotte stark genug für eine Entscheidungsschlacht sein, so stark jedenfalls, daß niemand sie ohne Risiko würde angreifen können. Ein Krieg müsse auch für den „seemächtigsten Gegner [amtliche Umschreibung für England] mit derartigen Gefahren verbunden sein, daß seine eigene Machtstellung in Frage gestellt würde“, so stand es in der Präambel des Flottengesetzes von 1900 geschrieben. Eine Abschreckungswaffe also, ein Stärkungsmittel für die Diplomatie: eine schlagkräftige Flotte zu defensivem Zwecke.

England sah das anders: In der Nordsee, und nur dort, kreuze eine deutsche Flotte, deren einzig erkennbare Aufgabe es sei, es mit der englischen Flotte aufzunehmen und Britanniens Seeherrschaft anzufechten. Tirpitz war zwar bereit, England einen bescheidenen Vorsprung als Seemacht einzuräumen, der aber genügte den Engländern nicht. Die Feinheiten Tirpitzscher Flottenpolitik verstanden sie nicht, sie hielten sich an die Tatsachen.

Die Flottenfrage wurde zur Hypothek der Politik. Schlimm daran war, daß der Kaiser und sein Admiral nicht Maß zu halten wußten, daß sie kein weltpolitisches Augenmaß hatten und alle Versuche, beim Flottenrüsten zu einer Verständigung mit England zu kommen, unbelehrbar vereitelten. Dann auch, daß die ganze Sache strategisch nicht zu Ende gedacht wurde.

Die deutsche Herausforderung zur See traf den Lebensnerv des Inselreiches. Es fühlte sich und sein Empire bedroht. Bis dahin hatte es Distanz zu den Kontinentalmächten gewahrt, nun gab es seine Splendid isolation auf und gesellte sich zu Deutschlands Antagonisten Frankreich und Rußland. Frankreich und England fanden sich 1904 zur Entente cordiale zusammen, eine ähnliche Verbindung ging England 1907 mit Rußland ein. Frankreich und Rußland hatten schon 1892 einen Beistandspakt miteinander geschlossen. Gegen diese Koalition nutzte Deutschland der Dreibund mit Österreich-Ungarn und Italien wenig, am wenigsten zur See. Es sah sich eingekreist. „Die Hämmer, die auf den Werften in Kiel und Wilhelmshaven erdröhnten, schmiedeten die Koalition, der Deutschland schließlich erlag“, schrieb Churchill später.

Mit dem Bau der „Dreadnought“ (1905), des ersten modernen Großkampfschiffes, hat sich England keinen Gefallen getan, denn dadurch wurden alle älteren Linienschiffe, auf denen seine numerische Überlegenheit ruhte, mit einem Schläge entwertet. Nun konnte Deutschland gut aufholen. Des Kaisers Flotte wurde ein Meisterwerk deutscher Ingenieurkunst zum Preise eines Volksvermögens. Aber sie war doch nur eine Ausfallflotte. Zwar nannte sie sich Hochseeflotte, als Atlantikflotte aber war sie nicht gebaut. Dazu reichte ihr Fahrbereich nicht aus. Im Kriege war ihr Aktionsradius auf die Nord- und Ostsee beschränkt, worin sie von der englischen Flotte eingeschlossen und, wenn nicht schachmatt, so doch patt gesetzt werden konnte.

Mit der Schlachtflotte verband sich gemeinhin die Vorstellung von einer Seeschlacht. Man unterstellte den Engländern die Bereitschaft zur Schlacht, etwa in Verbindung mit einer engen Blockade vor der Deutschen Bucht oder einem Vorstoß ihrer überlegenen Flotte in das Seegebiet von Helgoland, wo man glaubte, es irgendwann nach einem Kräfteausgleich durch Teilerfolge wagen zu können, sich ihr zum Kampf zu stellen. Eine Defensivschlacht in der Helgoländer Bucht, vor der eigenen Basis, eine Seeschlacht „unter günstigen Umständen“ – auf dieses Wunschbild gründete sich der Operationsbefehl für die Hochseeflotte.

„Was machen Sie, wenn die nicht kommen?“ fragte Tirpitz den Flottenchef, Admiral v. Ingenohl; der wußte darauf auch keine Antwort. Einer, der Admiral v. Heeringen, sprach es deutlich aus: „Wenn die Engländer sich wirklich konsequent auf die weite Blockade verlegen, kann die Rolle unserer schönen Hochseeflotte eine sehr traurige werden. Dann werden unsere U-Boote es schaffen müssen.“ Seine prophetischen Worte wurden nicht gehört. Vielmehr nahm man an, daß die öffentliche Meinung Englands eine Zurückhaltung der mächtigen, stolzen Grand Fleet nicht ertragen werde. England indessen war es um die Seeherrschaft zu tun, darum, sich die eigenen Seeverbindungen offen zu halten und die des Gegners zu sperren. Es konnte gut auf eine Offensive und Entscheidungsschlacht zur See verzichten, auch auf eine enge Blockade, die sich schon der Minen- und Torpedogefahr wegen nicht empfahl. Ihm genügte die Fernblockade, womit es gedachte, Deutschland am ausgestreckten Arm verhungern

zu lassen. Die bot sich ihm nachgerade von selbst an, denn Deutschland war abhängig von der Zufuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus Übersee, für den Seeverkehr aber lag es im toten Winkel. Der Strom des Welthandels floß nach England und um seine Küsten herum, bevor er Deutschland erreichte. Die Insel allein schon wirkte wie eine Sperre.

Die Leitung des Reiches sah in der Hochseeflotte ein politisches Instrument. Der Kaiser, sein Marinerat Admiral v. Müller (Chef des Marinekabinetts) und der Reichskanzler v. Bethmann Hollweg waren sich darin einig, daß im Kriege „die Flotte bis zum Frieden vor Verlusten bewahrt werden müsse, um damit für die Verhandlungen ein besonders eindrucksvolles politisches Machtmittel in der Hand zu behalten“ (Bethmann). Admiral v. Pohl, der Chef des Admiralstabes, erhob zwar Einspruch gegen diese rein politische Diktion, war aber aus taktischen Gründen auch für eine Zurückhaltung der Flotte. Va banque wollte keiner spielen. Ein Sieg des Schwächeren über einen stärkeren und seetüchtigeren Gegner schien ausgeschlossen und selbst von einem taktischen Erfolg ließ sich kein entscheidender Einfluß auf die strategische Lage erhoffen. Die tödliche Gefahr, die Deutschland durch das Eingreifen Englands in den Krieg auf dem Festland und zur See durch die Hungerblockade drohte, wurde nicht gleich erkannt, ein strategischer Zwang zum Schlagen demnach nicht empfunden.

Dies und die Angst, alles mit einem Schlage zu verlieren, waren die Hauptgründe, weswegen die Oberste Leitung 1914 die Entscheidungsschlacht gegen die englische Flotte nicht riskierte und auch später nicht anstrebte.

Man solle Angst nicht als Kompaß haben, hatte Bismarck geraten. Und doch war es an dem. Die englische Marineleitung hatte Angst vor der starken deutschen Flotte, vor den U-Booten und den Minen, die deutsche Marineleitung hatte Angst vor der übermächtigen englischen Flotte. Nicht so in den Flotten selbst, da war beiderseits Wagemut und Unternehmungsgeist genugsam vorhanden.

Admiral Alßmann, damals Kapitänleutnant, auch er, schrieb über die Eröffnung des Krieges zur See: „Mit heißer Ungeduld ersehnte die Flotte, im stolzen Bewußtsein ihrer Kraft, den Befehl zum Schlagen. Sei es, daß der Gegner über die Nordsee herüberkam, sie zum Kampf herauszufordern, oder daß die Flotte von sich aus die Offensive ergriff, ihm die Schlacht anzubieten. Aber der Befehl zum Schlagen kam nicht; statt dessen kam die Weisung, zunächst durch Abwehr einen Kräfteausgleich zu schaffen und erst danach zu versuchen, die Flotte 'unter günstigen Umständen' zur Schlacht einzusetzen. Wer aber ebenfalls nicht kam, waren die Engländer. Der erwartete Kampf um die Deutsche Bucht fiel mangels Beteiligung aus.“

Zur Verzweiflung ihres Gründers Tirpitz wurde die Flotte nicht eingesetzt. Im Frieden hat sie viel Unheil in der Politik angerichtet, im Kriege hat sie weder eine Schlachtentscheidung zur See herbeiführen noch die Fernblockade brechen können. Die U-Boote konnten mit der Gegenblockade weder England wirtschaftlich niederringen noch die Truppen- und Nachschubtransporte der Alliierten unterbinden; indessen haben sie damit auch noch Amerika zum Kriege gegen Deutschland provoziert. Und am Ende hat die Meuterei in der Flotte den Zusammenbruch des Kaiserreiches noch beschleunigt. Es gibt Stimmen, die meinen, die Flotte sei eine Vergeudung von Kraft, Geld und Gut gewesen und daß sie besser überhaupt nicht gebaut worden wäre. Es

gibt auch Gegenstimmen. Wie dem auch sei, zuletzt denkt man doch immer an die vielen braven Seeleute, die tapfer gekämpft haben und auf See geblieben sind.

„Der Gefallenen Grab ist die ganze Erde und nicht nur die Inschrift an der heimischen Säule kündigt sie“ (Perikles).

Julikrise 1914

An Bord S.M.Yacht „Hohenzollern“

Kiel, Mittwoch, 24.VI.1914

Mit der „Hohenzollern“ heute um 2“ p.m. hier zur Kieler Woche eingelaufen. Flotte vor Anker. Seit gestern ist auch ein englisches Geschwader hier, alles vom Besten. Nach langer Zeit der erste englische Flottenbesuch. Immerhin!

An Bord der Yacht, Kiel, Sonntag, 28.VI.1914

Attentat auf Erzherzog Franz Ferdinand [von Österreich] und seine Gemahlin in Serajewo. Ich Wache, der Kaiser draußen auf seiner Segelyacht „Meteor“, Admiral v. Müller überbrachte die Nachricht. Der Kaiser zurück an Bord, war erregt.

Eine böse Geschichte. Auch noch an deren Hochzeitstag! Alte Erinnerungen werden wach. Vor zwei Jahren in Brioni kam der Erzherzog hier an Bord den Kaiser besuchen. Mitten im Manöverparadien enterte er unsere Yacht an Steuerbord. Großer Zustand. Leute kamen im Laufschrift gerade noch zum Hurrah zurecht. Ein stolzer Prinz. Welch ein Unterschied zwischen ihm und dem König von Italien [Victor Emanuel III.], den wir die Woche zuvor in Venedig zu Gast an Bord hatten. Der machte einen so ängstlichen, unsteten Eindruck. Als Fallreepsoffizier konnte ich beobachten, wie hastig er ins Boot stieg und wie nervös er die Ovationen seines auf hunderten von Gondeln herangefahrenen Volkes erwiderte. –

Nachmittags Ankunft der Kaiserin. Ich fuhr sie mit dem Boot, wie im letzten Jahr. Da hatte ich aus Versehen die falsche Standarte gesetzt. Der Kaiser sah es, peinliche Sache. Danach überreichte sie mir eine Cravattennadel mit der richtigen Standarte darauf, der Kaiserinstandarte. So gut kommt man hier davon. –

Das englische Geschwader ist wegen der politischen Spannung vorzeitig abberufen worden. „King George“ [Flaggschiff] signalisierte uns: „Friends to-day, friends to-morrow, friends forever.“

Marinearchiv [Nordsee, Band 1, S. 2f]: „Der erste Besuch eines englischen Geschwaders in Kiel Ende Juni 1914 nach langer Zeit war vielfach als sichtbares Zeichen einer beginnenden und erwünschten deutsch-englischen Annäherung angesprochen worden. Am 23. Juni war das Geschwader in Kiel eingelaufen, jedoch wurde sein Aufenthalt durch das Bekanntwerden der Ermordung des Erzherzog-Thronfolgerpaares am 28. Juni jäh unterbrochen.“

Kiel, Montag, 29.VI.1914

8.30 a.m. Abreise Ihrer Majestäten nach Berlin, wegen der Krise.

Kiel, Montag, 6.VII.1914

3.15 p.m. Rückkehr des Kaisers aus Berlin: „Gott sei Dank wieder auf dem Wasser!“
Ankunft der Nordlandgäste.

Marinearchiv [Nordsee, Band 1, S 3]: „S.M. der Kaiser zur Lage am Abend des 5. Juli 1914 in Berlin, einen Tag vor Antritt seiner Erholungsreise nach Norwegen: Die Hochseeflotte solle ihre für Mitte Juli angesetzte Reise nach Norwegen antreten, wie auch er seine Norwegenfahrt planmäßig beginnen würde.“

Die Frage, ob der auf Urlaub befindliche Chef des Admiralstabes zurückzurufen sei, verneinte der Kaiser.“

Balholm, 11.VII.1914

Ausgelaufen aus Kiel zur Nordlandreise Dienstag, 7.VII. 6“ a.m. Über Odda und Bergen heute 9“ p.m. an Balholm [Norwegen]. Glatte Fahrt. Kommandant [Kapt.z.S. v. Karpf] ruhig, umsichtig und sicher wie immer, es ist eine Freude, unter ihm zu fahren. Er hat auch die rechte Art mit dem Kaiser, den hohen Gästen und mit der Besatzung. An Bord ist jeder bemüht, die Seefahrt yachtgemäß zu betreiben.

Balholm, 22.VII.1914

Gestern mein Geburtstag, gut überstanden. Morgens auf dem Achterdeck gratulierte mir der Kaiser und unterhielt sich sehr nett mit mir, fragte nach Mama. Beim Frühstück saß ich links neben ihm, bekam zur Feier des Tages zwei Stück Kuchen, goß eine Kanne Wasser um und fand unter meiner Serviette ein Paar sehr hübsche goldene Manschettenknöpfe mit dem kaiserlichen Namenszug.

Heute kriegte mich der Kaiser auf der Brücke zu fassen und besah mich aus nächster Nähe, dieweil ich recht verfeiert aussah.

Herrliche Sommertage hier in Balholm, Wir machten Wanderungen, Bordfeste, Ruderregatten mit anschließendem Kutterheißen, das der Kaiser mit „Alle Mann!“ und „Zu-gleich!“ persönlich leitete. Er und alle Mann zugleich vergnügt und guter Dinge.

Diesmal kein Besuch von König Haakon [VII. von Norwegen]. Der war letztes Jahr hier. Knickriger Ordenssegen. Eine auffallend gute Erscheinung mit einem auffallend schmutzigen Kragen. –

Unbeschreiblich schön, diese nordische Landschaft, die dunklen, stillen Fjorde mit den hellen Gletschern, dem blauen Schimmer, der darüber liegt, das spiegelglatte blaue Wasser. Wie gut hat man es doch hier im Vergleich zum früheren Dienst in der Flotte, darüber muß man sich einmal klar werden. Erfreuliches Offziercorps mit Werth, Wachter, Glasenapp und Ihn. Schade, daß Fritze Karl Maltzahn dieses Jahr nicht mehr an Bord ist.

Für mich war es diesmal allerdings ein recht gesalzener Wachtörn. Ich hatte eigentlich immer Wache, so daß ich selbst dem Kaiser schon als Dauerwächter auffiel und er mir zum Trost einen Riesenkuchen schenkte.

In Fahrt Balholm-Kiel, Sonnabend, 25.VII.1914 10“ p.m.

Eine unerwartete Wendung: die hohe Politik hat der Nordlandreise ein Ende bereitet. Wir sind auf der Fahrt nach Kiel. Die Flotte, die heute morgen paarweis in die ihr zugewiesenen Fjorde eingelaufen ist, wird eilends gesammelt und fährt über Kiel nach Wilhelmshaven, wie Ingenohl [Flottenchef] es will, weil er befürchtet, daß die englische Flotte die Kriegserklärung gleich selbst überbringt. Der Kaiser wollte die Flotte in Kiel lassen, aus Sorge vor einem russischen Überfall: „Port Arthur [1904] sei uns eine Lehre!“ Er glaubt nicht an einen Krieg mit England: „König Georg [V.] wird sich nicht auf Seite der Prinzenmörder stellen.“

Kriegsjahr 1917

Auf Schillig-Rhede, 7.I.1917

Unsere Friedensnote ist abgelehnt worden, nicht verwunderlich bei der Verbohrtheit allerseits.

Deutschland hatte im Dezember 1916 Friedensverhandlungen angeboten, ehrlich gemeint, aber unverbindlich und im Siegerton gehalten, die Schuld am Kriege den andern zuweisend. Die Alliierten blieben die entrüstete Antwort nicht schuldig. Auch sie zeigten die Siegerpose. Keine Seite ließ irgendeine Kompromißbereitschaft erkennen. Beide wollten den Sieg, davon abgesehen, wußte immer noch keiner so recht, wofür eigentlich gekämpft wurde.

Alle Mann Musterung: Allerhöchste Neujahrsbotschaft durch den Kommandanten in der ihm eigenen Weise bekanntgegeben, trocken, kraftlos, ohne Hurrah auf den Kaiser, was doch so nahegelegen hätte. Es wird weitergekämpft – das wars, der Rest war politische Predigt.

Wetter trübe, stürmisch. Schilligstimmung. Wie ist dieser Törn öde! Wenn doch irgendwas los wäre! Diese Untätigkeit, dieses Warten auf nichts zerrt am Gemüt, man hängt dummen Gedanken nach und wird dumpf und stumpf dabei. Ein schrecklicher Krieg ist das, für alle, auf diese stumpfsinnige Art auch für unsereinen. Man sehnt sich nach Frieden, wenn aber nun Krieg ist, dann muß auch Krieg geführt und nicht müßig herumgestanden werden. So kommen wir nie zum Sieg. Seefahrt ist not!

In der Messe Spannungen. Fuchs so heftig, verbreitet eine unguete Atmosphäre. Selbst Rantzau, erst so nett, hat verloren.

Kommodore nach Kiel, also nichts los.

Schillig, 22.I.1917

Komme vielleicht auf die „Emden II“ [Neubau]. Raeder sagte mir neulich, daß Kommodore Heinrich mit ihm darüber gesprochen habe. Der will umsteigen und mich mitnehmen. Bin bereit.

Sitzung beim Kommodore: morgen Vorstoß.

Schweres Eistreiben auf der Jade [-6°].

W'haven, 24.I.1917

Gestern früh los, II.A.Grp. hinter der Hand. Sicherungsgruppe meldete Minensperre. Verzögerung. Dann Meldung von „S.50“: von den Hoofden abgedrängt. Ihm entgegen. Nach Terschelling und weiter nach NW – nichts. Auf der Rückfahrt bei Borkum die übliche schlechte Handelskontrolle.

In der Nacht 22./23. Januar fuhr die VI.Tpbt.Flottille mit ihrem Chef, Korvettenkapitän Schultz auf „V.69“, insgesamt elf Boote, von der Deutschen Bucht nach Zeebrügge zur Verstärkung der Flandern-Flottillen. Die von der Admiralität gewarnte Harwich Force lauerte ihr mit sechs Kreuzern, 16 Zerstörern und zwei Flottillenführerschiffen in den Hoofden auf. Es kam zu einem Nachtgefecht, „S.50“ torpedierte einen englischen Zerstörer, der sank, das Führerboot „V.69“ wurde havariert, der Flottillenchef fiel, dann entkam die Flottille im Schutze der Dunkelheit nach Zeebrügge. „V.69“ schleppte sich mit eigener Kraft über Ijmuiden heimwärts.

Der Vorstoß der deutschen Seestreitkräfte nach Terschelling und weiter nach NW ging ins Leere. Zu der Zeit war die Harwich Force schon wieder im Hafen und ihr Führer, der an sich so renommierte Commodore Tyrwhitt, nahm gerade den Tadel seiner Admiralität wegen des schwachen Zugriffs in Empfang.

W'haven, 27.I.1917

Kaisers Geburtstag. Feldgottesdienst. Ansprache des Kommandanten. In der Messe ein Glas Sekt, wozu der Kommodore würdig sprach.

W'haven, 31.I.1917

Begräbnis von Max Schultz, dem Chef der VI. Flottille. Sehr feierlich bei großer Kälte.

W'haven, 1.II.1917

Uneingeschränkter U-Bootskrieg. Die Neutralen haben die Schifffahrt bis auf weiteres eingestellt.

Abends U-Bootsfeier in der Messe. Verpanschte Bowle. Wenn nur die Leute das Singen und den Commentbetrieb sein lassen wollten!

Am 1. Februar 1917 eröffnete Deutschland den uneingeschränkten U-Boot-Krieg. Diese schicksalsträchtige Entscheidung war dem Kaiser und dem Reichskanzler v. Bethmann Hollweg von der Obersten Heeresleitung und vom Admiralstab aufgezwungen worden. Der Friede sei nun außer Sicht, mit einem Sieg durch das Heer allein könne man nicht mehr rechnen, der Krieg müsse aber bis zum Hochsommer beendet werden, schon der schwankenden Verbündeten wegen, und das U-Boot könne ihn bis dahin beenden, der Admiralstab verbürge sich dafür. Admiral v. Holtzendorff, von der U-Fraktion nunmehr auch er, habe es selbst durchgerechnet. Gewiß, der Bruch mit den Vereinigten Staaten sei nun wohl unvermeidlich, aber Amerika sei nicht kriegsbereit; ehe es instande sei einzugreifen, würde England bereits niedergewungen und der Krieg beendet sein. So ungefähr wurde argumentiert. General Ludendorff forderte es und setzte es gegen die Reichsleitung durch, der Reichstag, die Parteien und das Volk standen hinter ihm, ein paar Sozialdemokraten ausgenommen. Der Kaiser und sein Kanzler beugten sich: diese „letzte Karte“ müsse nun ja wohl gespielt werden.

Lloyd George hielt dies für die leichtfertigste Fehlrechnung und den Streit mit Amerika für den schlimmsten Fehler Deutschlands im ganzen Kriege. Damals aber ruhte alle Hoffnung des Volkes auf den U-Boot-Fahrern. Ihnen lag das grimmig Werk ob. Sie haben sich nicht geschont; die meisten von ihnen blieben vor dem Feinde auf See.

W'haven, 3.II.1917

Amerika hat mit uns diplomatisch gebrochen. Das sieht nach Krieg aus. Noch eine Marine gegen uns, dazu deren Handelsschiffe und Großwerften. Unsere U-Rechnung kann nicht aufgehen.

Im Januar hatte Präsident Wilson zum „Frieden ohne Sieg“ geraten. Die Friedensvermittlung, woran er arbeitete, wurde durch die Eröffnung des uneingeschränkten U-Boot-Krieges zunichte gemacht. Am 3. Februar 1917 brachen die Vereinigten Staaten die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland ab.

W'haven, 11.II.1917

Bei Fircks, der in gedrückter Stimmung war. Hatte Pech bei seiner letzten, erfolglosen U-Bootsfahrt. Selbstbewußtsein etwas abgesackt. Er war überhaupt etwas still.

Abkürzungen und Erklärungen

I.O.	Erster Offizier
Adm.	Admiral
Admst.Offz.	Admiralstabsoffizier
A.Grp.	Aufklärungsgruppe
A.O.	Artillerieoffizier
B.d.A.	Befehlshaber der Aufklärungsschiffe
d.R.	der Reserve
E.K.	Eisernes Kreuz
F.d.T.	Führer der Torpedoboote
Freg.Kapt.	Fregattenkapitän
Kaptlt.	Kapitänleutnant
Kapt.z.S.	Kapitän zur See
Komdt.	Kommandant
Korv.Kapt.	Korvettenkapitän
L	Luftschiff
Lt.z.S.	Leutnant zur See
N.K.	Nachrichtenkommission
N.O.	Navigationsoffizier
Oblt.z.S.	Oberleutnant zur See
S.M.S.	Seiner Majestät Schiff
Tpbt.	Torpedoboot
U, Ubt.	Unterseeboot [U-Boot]
W.O.	Wachoffizier

Hochseestreitkräfte

Nach der Kriegsgliederung von 1914 bestanden die deutschen Seestreitkräfte aus dem Verband der Hochseestreitkräfte, dem Verband der Ostseestreitkräfte und den Auslandschiffen, dabei das Kreuzergeschwader in Ostasien. Die Marine verfügte ferner über eigene Luftschiffe, Wasserflugzeuge und Landflugzeuge. Die Hochseeflotte [Schlachtflotte] gliederte sich in sechs Linienschiffgeschwader [Gros], fünf Aufklärungsgruppen, eine Anzahl von Torpedoboot-, U-Boot- und Minensuchflottillen, Hilfschiffe und Troß.

Geschwader

Einheit mit sechs bis acht Linienschiffen von ungefähr gleichem Gefechtswert.

Linienschiffe

Schlachtschiffe. Die modernen Linienschiffe waren in der „Dreadnought“-Periode [nach 1905] gebaut. Die älteren entstammten der Vor-„Dreadnought“-Periode; im Kriege genügten sie den Anforderungen nur noch in begrenztem Umfang.

Register

Personenregister

A

Adalbert, Prz. v. Preußen, Korv.Kapt. 102
Andersen, Kaptlt. 58
v. Arnim, Kaptlt. 66, 99
Arnoldi, Kaptlt. 70
Arz, Matrose 62
Asquith, Prime Minister 75
Aßmann, Admiral 41, 134
August Wilhelm, Prz. v. Preußen 125
Auguste Viktoria, Dt. Kaiserin 43

B

Bachmann, Admiral 72f., 80f.
Balfour (vormals Prime Minister), First Lord of
the Admiralty 75
Battenberg, Prz. Louis, Admiral 63
Bauer, Kapt.z.S. 101
Beatty, Sir David, Admiral 56, 70, 89f.
Beckert, Kaptlt. 62
Beelitz, Kaptlt. 75
Behncke, Admiral 90, 122
Berckheim, Frhr. v., Kaptlt. 62
v. Bethmann Hollweg, Reichskanzler 41, 70, 72f.,
81, 85, 87, 98, 102, 134
Bingham, Commander 88
Boedicker, Admiral 86f.
Boehm, Kaptlt. 96
Boenigk, Frhr. v., Hptm.z.V. 57, 59, 61
v. Borne, Kaptlt. 92
Buddecke, Oblt.z.S. 68
Bülow, Fst. v. 46, 134
Buß, Kaptlt. 60

C

Carl, Kaptlt. 68
Casement, Sir Roger 86
Churchill, First Lord of the Admiralty 40, 55f.,
58, 63, 65f., 75, 134
Cleve, Korv.Kapt. 102f., 108, 111f., 118, 123
Cradock, Sir Christopher, Admiral 64
Crompton, Oblt.z.S. 66

D

Dethleffsen, Oblt.z.S. 96, 99
Djemal Pascha, Minister 104
Dohna, Gr. v., Korv.Kapt. 83, 85

E

Eckermann, Admiral 57, 72
Ehrhardt, Korv.Kapt. 108
Ehrlich, Kaptlt. 58f., 74
Ernst, Hzg. v. Sachsen-Altenburg 125
Erzberger, M.d.R. 102

F

Feldmann, Freg.Kapt. 80, 86, 88f., 92
Feldt, Admiral 129
Findeisen, Kaptlt. 98, 101, 111f., 117
Fink, Kaptlt. 58f., 63, 66, 68f., 86
Fircks, Frhr. v., Kaptlt. 48-52, 95, 100
Fisher, Lord, Admiral 63, 75
Franz Ferdinand, Elhgz. v. Österreich-Este 43
Fritz, Kaptlt. 74
Fuchs, Oblt.z.S. 92, 94

G

Gagern, Frhr. v., Freg.Kapt. 104, 109ff., 115, 117,
120ff.
Galster, Kaptlt. 85
Gartmann, Kaptlt. 92
Geddes, Sir Eric, First Lord of the Admiralty 114
Georg V., König v. Großbritannien 44, 114
Georg, Kaptlt. 123
v. Glasenapp, Kaptlt. 44, 55f., 59
Grau, Oblt.z.S. 48, 70

H

Haakon VII., König v. Norwegen 44
Habenicht, Freg.Kapt. 57
Hagedorn, Freg.Kapt. 97f., 100ff.
Hansen, Kaptlt. 73, 76, 81
Hartog, Kapt.z.S. 78, 83, 85f., 90
v. Heeringen, Admiral 40
Heine, Kapt.z.S. 130

Heinecke, Korv.Kapt. 113, 116
Heinemann, Korv.Kapt. 130
Heinrich, Kapt.z.S. 92, 94ff., 102ff., 111f., 115ff.,
123
Heinrich, Prz.v.Preußen, Gr. Adm. 112, 123, 130
v. Hennig, Kaptlt. 67
Herbert, Lt.Commander 83
Hersing, Kaptlt. 59, 71
Hertling, Gr. v., Reichskanzler 110, 124
Heuberer, Freg.Kapt. 92, 94ff.
v. Heydebreck, Oblt.z.S. 54, 66-70
Hilgendorff, Kaptlt. 76
v. Hindenburg, Feldmarschall 91, 98, 124, 127
v. Hipper, Admiral 64, 66f., 70ff., 86, 88ff., 119,
122
Holtzendorff, Admiral 81, 95
Hoppe, Kaptlt. 70

I

Ihn, Kaptlt. 44, 66, 89
v. Ingenohl, Admiral 40, 44f., 52, 56f., 59, 64, 67f.,
72f.

J

Jackson, Sir Henry, Admiral 75
Jacobi, Oblt.z.S. 79
Jellicoe, Sir John, Admiral 51, 89ff., 114, 134

K

v. Karpf, Kapt.z.S. 44, 58, 74
Keydell, Kaptlt. 66
Keyes, Sir Roger, Admiral 116, 119
v. Killinger, Kaptlt. 58f., 63, 66, 68, 118
Knobloch, Kaptlt. 79
v. Knorr, Korv.Kapt. 80
Köhler, Freg.Kapt. 64, 68
Kolbe, Kaptlt. 113f.
König, Kaptlt. 70
Konstantin I., König v. Griechenland 76, 101
Koopmann, Oblt.z.S. 48, 54
Kraft, Admiral 129
Krah, Korv.Kapt. 50
v. Krosigk, Admiral 50
Krüger, Lt.z.S. 111

L

v. Lans, Admiral 53, 72
Lemmer, Kaptlt. 61, 67
v. Levetzow, Kapt.z.S. 83, 122
Liman v. Sanders, General 75

Lloyd George, Prime Minister 95, 114
v. Loewenfeld, Korv.Kapt. 129f.
Luckner, Gr. v., Kaptlt. 85
Ludendorff, General 91, 95, 98, 105, 110, 122, 124,
126f., 134

M

Maaß, Admiral 60
Maltzahn, Frhr.v., Kaptlt. 44, 55f., 59
v. Mann, Admiral 57
Maßmann, Kaptlt. 58
Max, Prz. v. Baden, Reichskanzler 123f., 127f.,
134
Mechlenburg, Korv.Kapt. 97f., 101f.
Mejer, Kaptlt. 96
v. Mellenthin, Kaptlt. 123, 129f.
Merten, Admiral 75
Meyer-Waldeck, Kapt.z.S. 53, 65
Michaelis, Kapt.z.S. 72
Michaelis, Reichskanzler 102, 110
Michelsen, Kapt.z.S. 86, 88ff., 101
Milne, Sir Berkeley, Admiral 55
Moraht, Korv.Kapt. 69
Mörsberger, Kapt.z.S. 129
v. Mücke, Kaptlt. 72
v. Müller, Admiral 41, 43, 45, 72f., 81, 85
v. Müller, Freg.Kapt. 64

N

Napier, Admiral 111, 114
Nerger, Korv.Kapt. 85
Neven du Mont, Lt.z.S.d.R. 61

P

Paleske, Frhr.v., Korv.Kapt. 45
Platen, Gr.v., Kaptlt. 74
v. Pohl, Admiral 41, 70, 72f., 77, 83, 133
Pohle, Kaptlt. 51
Pustkuchen, Oblt.z.S. 87

R

Raeder, Korv.Kapt. 91, 94
Rantzau, Gr.v., Lt.z.S. 92, 94
Rasch, Matrose 48, 63
Reiche, Oblt.z.S. 79
v. Rosenberg, Freg.Kapt. 106-109, 112

S

Sahl, Oblt.z.S. 54, 67, 68

Scheer, Admiral 83, 86-91, 93, 119, 122, 127f., 134
Schmidt, Admiral 106
Schmitz, Oblt.z.S. 80
Schneider, Kaptlt. 68, 81
v. Schuckmann, N.K. 57, 60f., 66, 68
Schultz, Korv.Kapt. 94f.
Schumann, Korv.Kapt. 130
Schweinitz, Gr. Arthur v., Kaptlt. (Bruder) 48-53,
121f.
Schweinitz, Bernhard v., Kaptlt.d.R. (Vetter) 50,
61, 63, 66ff., 78, 99, 121
Schweinitz, Gr. Friedrich (Vater) 79
Schweinitz, Gr. Karl, Major (Bruder) 79, 120
Schweinitz, Gr. Rudolf v., Major (Bruder) 70f., 79,
120
Schweinitz, Gr. Siegfried v., Lt.d.R. (Bruder) 62,
71, 73, 78
Schweinitz, Gr. Ulrich v., Oblt. (Bruder) 84
Schweinitz, Gräfin Adelheid v. (Mutter) 49ff., 53,
62, 70f., 73, 79
Schweinitz, Gräfin Hedwig v. (Schwester) 53
Schweinitz, Gräfin Marie v. (Schwester) 120
Schwerdtfeger, Kaptlt. 118
Schwieger, Kaptlt. 71, 78
Seidensticker, Freg.Kapt. 96, 98, 100f.
Seiferling, Admiral 127
Siemens, Kapt.z.S. 76f.
Sohnke, Kaptlt. 62
Sophie, Königin v. Griechenland 76
Souchon, Admiral 54f., 122, 128
Spee, Gr. v., Admiral 64ff.
Spiegel, Frhr.v., Kaptlt. 100
Spindler, Kaptlt. 52
Starke, Kaptlt. 54
Stobwasser, Kaptlt. 58, 99
Stosch, Korv.Kapt. 76ff.
Stoß, Kaptlt. 53, 75
Sturdee, Sir Doveton, Admiral 66
Suchodoletz, Kaptlt. 67

T

Teichmann, Korv.Kapt. 65
Thiele, Korv.Kapt. 62f.
Tietgens, Korv.Kapt. 57
v. Tirpitz, Großadmiral 39ff., 56, 58, 63, 72f., 76,
78, 85, 134
v. Tirpitz, Oblt.z.S. 56, 58
v. Trotha, Freg.Kapt. 77f., 80, 122
v. Trotha, Kapt.z.S. 76, 83
Troubridge, Admiral 55
Tyrwhitt, Admiral 56, 87, 95

U

v. Usedom, Admiral 75

V

Valentiner, Kaptlt. 123
Victor Emanuel III., König v. Italien 43

W

Wachendorff, Kaptlt. 77
v. Wachter, Kaptlt. 44, 48, 123
Weddigen, Kaptlt. 60, 61, 63, 76
Wemyss, Sir Rosslyn, Admiral 114
Werth, Korv.Kapt. 44, 123
Wilhelm II., Dt. Kaiser 37, 39ff., 43-46, 56f., 65,
70, 72f., 76, 80, 84f., 93ff., 97ff., 103, 123-126,
128, 130
Wilhelm, Dt. Kronprinz 57, 125
Wilson, U.S. Präsident 83, 93, 95, 124ff.
Windel, Oblt.z.S. 62

Z

Zenker, Lt.z.S. 130
Ziegesar, Frhr.v., Kaptlt. 62

Lebenslauf

Hermann Graf v. Schweinitz u. Krain Freiherr v. Kauder

Hermann Graf Schweinitz wurde am 21. Juli 1883 zu Liebenburg in Schlesien geboren. Nach dem Besuch des Gymnasiums trat er am 10. April 1901 in Kiel als Seekadett in die Kaiserlich Deutsche Marine ein. Die dreieinhalbjährige Ausbildung zum Seeoffizier, 1901-04, führte ihn verschiedentlich ins Ausland, nach Spanien, England, Norwegen, Schweden, Dänemark, Rußland und nach Mittel- und Südamerika.

1904-11 tat er als Leutnant und Oberleutnant z.S. Wachoffizierdienst an Bord von Linienschiffen der Hochseeflotte. Zwischendurch, 1907-09, erhielt er ein Auslandskommando im Kreuzergeschwader Ostasien an Bord S.M.S. „Leipzig“, das ihm Gelegenheit bot, China und Japan kennenzulernen.

1911-14 wurde er als Kapitänleutnant an Bord S.M.Yacht „Hohenzollern“ kommandiert, ein Kommando, das ihn mit dem Kaiser, seiner Umgebung und prominenten Besuchern und Gästen in Berührung brachte. Dort an Bord, in des Kaisers Nähe, erlebte er 1914 den Ausbruch des Ersten Weltkrieges.

Während des Ersten Weltkrieges stand er bei der Hochseeflotte, wo er Verbandsnavigationsoffizier des Befehlshabers der Torpedobootstreitkräfte an Bord der kleinen Kreuzer „Rostock“, „Regensburg“ und „Emden“ war. An der Skagerrakschlacht nahm er auf der dabei versenkten „Rostock“ teil, dann auch an allen größeren Unternehmungen der Flotte in der Nordsee und in der Ostsee, dort an der Eroberung der Baltischen Inseln.

Nach dem Weltkrieg wurde er in die Reichsmarine übernommen. 1919-21 war er I. Adjutant bei der Inspektion des Bildungswesens der Marine in Kiel, 1921-24, als Korvettenkapitän, Kommandeur der Küstenwehrabteilung IV in Cuxhaven, 1924-26 Marineverbindungsoffizier beim Stabe des Wehrkreiskommandos VI in Münster und 1926-31, als Fregattenkapitän, dann Kapitän z.S., Kommandant der Befestigungen der Elbe- und Wesermündung. Mit dem Charakter eines Konteradmirals schied er 1931 aus dem aktiven Marinedienst.

1934 wurde er in das Reichswehrministerium nach Berlin berufen, wo er bis 1941 Vorstand des Vorschriftenwesens der Marine war. Im Zweiten Weltkrieg war er 1941-43 als aktiver Konteradmiral Seekommandant Krim und Ukraine. Dort lag ihm der Aufbau der Küstenverteidigung und der Küstenschutz ob.

Mit Erreichen der Altersgrenze wurde er 1943 zur Verfügung der Kriegsmarine gestellt.

1943-45 war er in Oslo Leiter der Deutschen Transportflotte in Norwegen. Dort kam er 1945 in englische Kriegsgefangenschaft, die er bis 1947 im Generals- und Admiralslager Bridgend in Wales verbrachte.

Am 4. März 1959 ist er zu Hamburg gestorben.

Er war verheiratet mit Ruth, geb. v. Uslar. Der Ehe entstammten zwei Kinder.

Zeittafel

von

Dirk Sieg

1914

- 28.06. Ermordung des österreichisch-ungarischen Thronfolgers Franz-Ferdinand und seiner Gemahlin in Sarajewo.
- 05./06.07. Deutsche Versicherung der uneingeschränkten Bündnistreue gegenüber Österreich-Ungarn („Blankovollmacht“).
- 20.-23.07. Rußlandbesuch des französischen Präsidenten Poincaré.
- 23.07. Ultimatum Österreich-Ungarns an Serbien.
- 24.07.-30.07. Britische Vermittlungsversuche.
- 25.07. Österreich-Ungarn bricht diplomatische Beziehungen zu Serbien ab: Mobilmachung in Serbien, Teilmobilmachung in Österreich-Ungarn.
- 28.07. Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien.
- 29.07. Beschießung Belgrads.
- 29.07. Teilmobilmachung in Rußland.
- 30.07. Russische Generalmobilmachung.
- 31.07. Generalmobilmachung in Österreich-Ungarn
- 01.08. Deutsche Generalmobilmachung und Kriegserklärung an Rußland.
- 01.08. Generalmobilmachung in Frankreich.
- 01./02.08. Mobilmachung der Flotte in Großbritannien und Zusicherung des Schutzes der Nordseeküste an Frankreich.
- 02.08. Deutsch-türkischer Bündnisvertrag.
- 03.08. Dt. Schlachtkreuzer „Goeben“ und Kl. Kreuzer „Breslau“ beschießen Häfen an der algerischen Küste.
- 03./04.08. Deutsche Kriegserklärung an Frankreich und Einmarsch deutscher Truppen in Belgien.
- 04.08. Bewilligung der Kriegskredite durch den deutschen Reichstag.
- 04.08. Großbritannien erklärt Deutschland den Krieg: Beginn der Blockademaßnahmen gegen Deutschland (Fernblockade, Schottland-Norwegen, Ärmelkanal).
- 06.08. Österreichische Kriegserklärung an Rußland.

- 07.08. Deutsche Truppen unter Generalmajor Erich Ludendorff besetzen Lüttich.
- 07.08. Kriegserklärung Montenegros an Österreich-Ungarn (und das Deutsche Reich am 11.8.).
- 10.08. Schlachtkreuzer „Goeben“ und Kl. Kreuzer „Breslau“ laufen in die Dardanellen ein und werden offiziell an die Türkei übergeben.
- 11.08. Französische Kriegserklärung an Österreich-Ungarn.
- 12.08. Österreichische Offensive gegen Serbien.
- 12.08. Britische Kriegserklärung an Österreich-Ungarn.
- 17.08. Beginn der russischen Offensive gegen Ostpreußen.
- 22.08. Generaloberst (später Generalfeldmarschall) Paul v. Hindenburg und Erich Ludendorff an die Spitze der 8. Armee berufen: Aufmarsch zur Schlacht von Tannenberg gegen Narew-Armee (unter General Samsnow).
- 26.-30.08. Schlacht bei Tannenberg: Russische Narew-Armee vernichtet.
- 28.08. Brit. Flottenangriff bei Helgoland: Vernichtung von drei dt. Kreuzern.
- 30.08. Deutsche Truppen dringen über die Marne vor und bedrohen Paris.
- 30.08. Japan erklärt Deutschland den Krieg.
- 31.08. Niederlage der Österreicher in Galizien: Beginn der inneren Krise Österreich-Ungarns.
- 03.09. Französische Regierung siedelt nach Bordeaux um.
- 05.09. Londoner Vertrag: Triple Entente (E/F/R) formales Kriegsbandnis, u.a. mit Verbot des Separatfriedens.
- 06.09.-09.09. Marne-Schlacht: Scheitern des Schlieffen-Planes.
- 06.-15.09. Schlacht an den Masurischen Seen: Russische Njemen-Armee (unter General v. Rennenkampf) geschlagen, räumt Ostpreußen.
- 09.09. „Septemberprogramm“ von Reichskanzler Theobald v. Bethmann Hollweg.
- 14.09. Generaloberst Helmuth v. Moltke als Generalstabschef abgelöst: Erich v. Falkenhayn neuer Chef der 2. OHL (bis 29.8.1916).
- 05.09. U-21 (KptLt. Hersing) versenkt brit. Kreuzer.
- 22.09. U-9 (KptLt. Weddigen) versenkt drei ältere britische Panzerkreuzer.
- 08.10. Forderung nach uneingeschränktem U-Boot-Krieg.
- 13.10. Rebellion von Buren gegen England und Kriegseintritt Südafrikas.
- 20.10. Beginn der Ypernschlacht; Gefecht bei Langemarck (10.11.).
- 01.11. Das deutsche Ostasiengeschwader (unter Vizeadmiral Maximilian Graf v. Spee) vernichtet ein englisches Geschwader bei Coronel.
- 02.-05.11. Nach Beschießung russischer Schwarzmeerhäfen durch „Goeben“ und „Breslau“ (Okt.) erklären die Entente-Mächte der Türkei den Krieg.

Autoren- und Herausgeberverzeichnis

Dirk Hempel, Dr. phil., *1965, Redakteur des Albrecht Knaus Verlags, Lehrbeauftragter an der Universität Hamburg, Studium der Germanistik und Theaterwissenschaft an der Ludwig-Maximilians-Universität München, Promotion 1994, Dissertation: Friedrich Leopold Graf zu Stolberg 1750-1819. Staatsmann und politischer Schriftsteller, Weimar/Köln/Wien 1997 (Kontext. Studien zu Literatur- und Kulturgeschichte, Bd. 3). Dr. Hempel lebt in Hamburg.

Guntram Schulze-Wegener, Dr. phil., Korvettenkapitän d.R., *1965, Chefredakteur Zeit- und Militärgeschichte (u.a. der zweimonatlich erscheinenden Zeitschrift „Militär & Geschichte“) der Pabel-Moewig Verlag KG. Studium Mittlere/Neue Geschichte, Ost-europäische Geschichte, Russisch an den Universitäten Marburg und Kiel. 1996 Promotion am Lehrstuhl für Neuere Geschichte bei Prof. Dr. Michael Salewski über „Die deutsche Kriegsmarine-Rüstung 1942-1945“. Weitere Veröffentlichungen: „Deutschland zur See. 150 Jahre Marinegeschichte“, Verlagsgruppe Koehler Mittler 1998; „Kriegsjahr 1944. Im Großen und im Kleinen“, hrsg. mit Prof. Dr. Salewski, Verlagsgruppe Koehler Mittler 1995; „Seestrategie und Marinerüstung“, in: „Die Wehrmacht. Mythos und Realität“, hrsg. v. Rolf-Dieter Müller, Hans-Erich Volkmann, München 1999, S. 267-282.

Dr. Schulze-Wegener lebt in Hamburg und arbeitet in Rastatt.

Kurt Graf Schweinitz, Brigadegeneral a.D., *1930 in Cuxhaven, Sohn des Konteradmirals a.D. Hermann Graf Schweinitz. 1936-46 Schulbesuch (u.a. Oberschule Berlin-Charlottenburg, Hermann Lietz-Schule Grovesmühle, Landschulheim Holzminden). 1946-56 Tätigkeit in der Wirtschaft (Stahlindustrie) in Deutschland, Italien, Argentinien, USA. 1956 Eintritt in die Bundeswehr. Verwendungen im Truppen- und Generalstabsdienst, u.a. Truppenkommandeur, Heeresattaché bei der Botschaft London, Leiter des Militärischen Nachrichtendienstes und Deutscher Militärischer Vertreter bei SHAPE.

Graf Schweinitz lebt seit 1986 in London.

Dirk Sieg, M.A., Kapitänleutnant d.R., *1971, Studium der Mittelalterlichen und Neuen Geschichte, der Archivwissenschaften und der Pädagogik in Bonn und Hamburg. Mitarbeit an verschiedenen geschichtswissenschaftlichen Ausstellungsprojekten und Publikationen. S. arbeitet an seinem Dissertationsprojekt zu Admiral von Stosch und wird betreut von Prof. Dr. Eckardt Opitz, Universität der Bundeswehr Hamburg.

Dirk Sieg lebt in Bonn.