



Titel: Hamburg und Bremen in Gefahr! / sind unsere Hansestädte
Hamburg und Bremen in einem Seekriege mit England in
Gefahr und können sie auf genügenden Schutz durch unsere
Flotte und die Küstenbefestigungen rechnen?

Autor: Hoepner, Otto

Purl: <https://resolver.sub.uni-hamburg.de/kitodo/PPN690258836>

Rechtehinweis und Informationen

Der Inhalt ist gemeinfrei. Das Digitalisat darf frei genutzt werden.



Zum Zwecke der Referenzierbarkeit und einem erleichterten
Zugang zum Original bitten wir um folgenden Hinweis bei der
Nachnutzung:

Original und digitale Bereitstellung:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky
+ Signatur + Link zum Digitalisat

Qualitativ höherwertige Reproduktionen können in verschiedenen
Formaten und Auflösungen kostenpflichtig erworben werden.
Gebühren werden entsprechend der Gebührenordnung für
wissenschaftliche Bibliotheken der Freien und Hansestadt
Hamburg erhoben.

Sollten Sie das Objekt in Ihrer eigenen Veröffentlichung
verwenden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns darüber
informieren und uns die bibliographischen Angaben Ihrer
Publikation mitteilen. Wir freuen uns natürlich sehr, wenn Sie uns
zur Information sogar ein Belegexemplar der Publikation
zukommen lassen können.

Kontakt für Nachfragen:
Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg - Carl von Ossietzky -
Von-Melle-Park 3
20146 Hamburg
auskunft@sub.uni-hamburg.de
<https://www.sub.uni-hamburg.de>

34.92 ^A
220504

2. Ex.

HAMBURG UND BREMEN

IN GEFAHR!

:: :: Sind unsere Hansestädte :: ::

HAMBURG UND BREMEN

in einem Seekriege mit England
in Gefahr und können sie auf
genügenden Schutz durch unsere
Flotte und die Küstenbefestigungen
rechnen ?

Von
„HANSA“.

Verlag von J. HARDER (Inhaber: H. Funke) ALTONA.
1906.

[Hoepner, Otto]

6

Fe 92.

Alle Rechte, besonders das Recht der Übersetzung
in fremde Sprachen, vorbehalten.



Aus der Altonaer Stadtbücherei ausgeschieden

INHALT.

Vorwort.

Deutschland und England seit 1870.

Deutschland als Konkurrent Englands.

In Kiel.

Auf der Elbe.

Der Feind.

Eroberung Borkums durch die englische Flotte.

Der Kampf um Helgoland und der Fall Bremer-
havens.

Allgemeine Kriegslage.

Angriff auf die Elbe-Mündung und Hamburg.

Kämpfe in der Ostsee.

Der Landkrieg.

Schlusswort.

VORWORT.

Das vergangene Jahr hat gezeigt, auf wie schwachen Füßen die Hoffnung unseres Volkes auf Erhaltung des Friedens ruht. Wem die Worte unseres Kaisers bei der Enthüllung des Moltke-Denkmal in Berlin am 26. Oktober nicht genügten, dem musste durch den überaus ernst gehaltenen Ton der Thronrede bei Eröffnung des Reichstages die gefährliche politische Lage klar werden, in der wir uns befinden. Jetzt blasen hüben und drüben die Börsenkreise, die eine gute Stimmung auf dem Weltmarkt zur Ultimoregulierung am Jahreswechsel nötig haben und berufsmässige Friedensfreunde wieder Friedensschalmeien. Nur zu gern hört der Deutsche solche Beschwichtigungsweisen und die Befürchtung besteht, dass er für Ernst nimmt, was ihn über die trotz alledem unveränderte Gefahr der Lage hinwegtäuschen soll; denn heute handelt es sich nicht um vorübergehende Verstimmungen, sondern um tiefgehende, allmählich herangereifte Erbitterung eines Volkes gegen uns, das bis vor einem Menschenalter gewohnt

war, mit souveräner Nichtachtung auf den kleinen deutschen Kaufmann herabzusehen und ihn in gnädigen Schutz zu nehmen, wenn es ihm irgendwo draussen in der weiten Welt schlecht erging. Jetzt hat dieser Schützling sich nicht nur ernstlich am Wettbewerb der Völker um den Weltverdienst beteiligt, sondern er schmälert fortwährend den Verdienst Englands, dessen Kaufleute aus dem Welt-handelsmonopol fast eines Jahrhunderts ein bleibendes Recht auf ungeschmälerten Verdienst für sich beanspruchen.

Das erste Kapitel dieser Schrift soll diesen Gegensatz jedem Kaufmann und jedem denkenden Deutschen klarmachen, der nicht nur die Entwicklung und den Aufschwung des deutschen Handels und der Industrie im letzten Menschenalter, sondern auch die politische Haltung unseres Volkes England gegenüber im letzten Jahrzehnt verfolgt hat. Er wird sich sagen müssen, dass der vorhandene Zündstoff zur Herbeiführung einer Katastrophe genügt, sobald der günstige Augenblick gekommen scheint.

Der weitere Zweck des Büchleins ist, unserm Volk zu zeigen, dass es der deutschen Marine jetzt nicht möglich ist, einem Feinde wie England das Eindringen in Weser und Elbe, die Zerstörung Bremerhavens und die Bedrohung Hamburgs sowie der Ostseestädte zu verwehren. Es soll der Handelsstand dieser Seestädte sich klar werden,

was für ihn auf dem Spiele steht, wenn unsere Rüstung zur See weiter so unvollkommen bleibt wie jetzt. Denn die starke Flotte, die unser Flottengesetz schaffen will, steht immer noch auf dem Papier und die kritische Zeit für unsern Frieden bleibt so lange bestehen, bis die 38 modernen Linienschiffe, die es vorsieht, wirklich auf dem Wasser schwimmen. So bedenklich die Agitation des Flottenvereins für ein drittes Doppelgeschwader von Linienschiffen war, so notwendig ist solche für den beschleunigten Ersatz unserer wertlosen Schiffe. Mit 38 modernen Linienschiffen sind wir imstande, unsere Häfen vor Zerstörung und Brandschatzung auch gegen den mächtigsten Gegner zur See zu schützen, weil der Kaiser Wilhelm-Kanal uns die schnelle Konzentrierung unserer gesamten Macht in der Nord- oder Ostsee ermöglicht.

Die Forderung eines dritten Doppelgeschwaders bedeutet eine Kriegsdrohung, weil eine solche Verstärkung unserer Seemacht weit über die notwendige Verteidigung hinausgeht. Nach dem jetzigen Schiffsbestand aber sind wir nicht stark genug und meine Schilderung soll zeigen, dass auch das tüchtigste Personal nicht mangelhaftes Material ersetzen kann, aus dem unsere Flotte zu einem vollen Drittel besteht. Die 4 Schiffe der Sachsen-, die 8 Schiffe der Siegfriedklasse und die Oldenburg zählen zu dem Bestand von 38 Linienschiffen. Erstere mit ihren

grossen gänzlich offenen Kasematten kann man nur als Menschenfallen bezeichnen, die Siegfriedklasse hat dem modernen Linienschiff gegenüber nur den Wert eines Kanonenbootes.

Ersetzen wir sie so schnell wie möglich, legen wir jährlich mindestens 4 Linienschiffe auf Stapel statt 2, unsere Werften können es leisten und in 3 bis 4 Jahren ist für lange Zeit die Gefahr für unseren Frieden beseitigt, die jetzt nur deswegen besteht, weil wir zur See so schwach sind.

Um jeder Vermutung vorzubeugen, erkläre ich, dass ich in keinerlei Beziehungen weder zu offiziellen noch zu offiziellen Kreisen stehe.

Für den Abschnitt „Deutschland als Konkurrent Englands“ habe ich die Denkschrift des R. M. A. „Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt“ benutzt und im Kapitel „In Kiel“ Auszüge aus der Broschüre des Herrn Kapitän zur See a. D. Stenzel „Helgoland und die deutsche Flotte 1891“ wiedergegeben.

HANSA.



Deutschland und England seit 1870.

In früheren Jahrhunderten gaben ausser Eroberungsgelüsten Religions- oder Erbfolge-Streitigkeiten und dynastische Interessen Anlass zu Kriegen, in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war es das berechtigte Nationalgefühl, das grosse Völker auf dem Schlachtfelde ihre Einheit suchen und finden liess, jetzt im 20. Jahrhundert sind es in der Hauptsache wirtschaftliche Interessen, die den grossen Industrie- und Handelsnationen das Schwert in die Hand zwingen, abgesehen von den Franzosen, bei denen der Drang nach Vergeltung für 1870 alles andere überwiegt.

Über Deutschlands Erfolg 1870 frohlockte in erster Linie England, das in Frankreich einen unbequemen Rivalen um die Herrschaft zur See losgeworden war, wobei es noch in Kriegs- und Waffenlieferungen ein glänzendes Geschäft gemacht hatte, ohne irgend etwas zu riskieren. In den Jahren nach dem grossen Kriege war denn auch der deutsche Vetter lieb Kind in England.

Wenn unsere Seekadettenschiffe sich in Plymouth für ihre Auslandsreisen ausrüsteten, wurden die lebhaftesten Freundschaftsbeteuerungen ausgetauscht, ein Besuch der grossen Staatswerft in Devonport und der Kadettenanstalt in Dartmouth gehörte zu den ständigen Nummern des Begrüssungsprogramms und voller Stolz und Befriedigung vernahmen die englischen Seeoffiziere unsere Ausrufe des Staunens und des Neides über derartig grossartige Marineanlagen. Nicht zum mindesten schmeichelte dies auch dem Volk und so mancher dachte: Ja ja, ihr jungen Seekadetten, kommt nur zu uns nach England, da könnt ihr was lernen.

Unsere Linienschiffe wurden auf englischen Werften gebaut, englische Maschineningenieure wurden für die deutsche Kriegsmarine angeworben, deren einer lange Zeit sogar Chefingenieur des Corps war. Überall spürte man englischen Einfluss und mit Recht konnte der britische Seeoffizier unsere deutsche zu jenen Marinen zählen, die sich die englische Kriegsflotte zum Vorbild nahmen und in ihren Einrichtungen ein unübertroffenes Muster sahen.

War seine Kriegsmarine die erste der Welt, so stand England noch viel stolzer da als Handels- und Industriestaat. Nord-Amerika begann sich erst vom Sezessions-

kriege zu erholen, Frankreich kam nicht mehr in Betracht und Deutschland stak noch in den Kinderschuhen. Englands Schiffbau-, Stahl-, Eisen- und Textil-Industrie war unerreicht und seine Erzeugnisse beherrschten den Weltmarkt ohne Konkurrenz.

Bald jedoch wurde es anders. Als erster ging der damalige Marineminister von Stosch voran, der deutsche Kriegsschiffe nur auf deutschen Werften, ihren Panzer nur in deutschen Giessereien, ihre Maschinen nur in deutschen Werkstätten gebaut und ihre Kessel nur mit deutschen Kohlen geheizt haben wollte. Ihm und seinen Aufträgen verdankten die in Betracht kommenden Werke die Möglichkeit zur Erweiterung alter und zum Bau neuer Werkstätten und die Energie den Kampf auf einem bisher von England monopolisierten Gebiet aufzunehmen. Die Folgen zeigten sich sofort; von Ende der 70er Jahre an wehte die deutsche Flagge nur auf von deutschen Händen aus deutschem Material erbauten Schiffen und der Versuch, sich auf eigene Füße zu stellen, war glänzend gelungen. Allmählich folgten die grossen Reeder der Seestädte dem Staat und so selbstverständlich bisher der Bau grosser Seeschiffe in England gegolten hatte, so bestellte doch der eine nach dem andern versuchsweise Ersatzschiffe in Deutschland und schränkte seine Bestellungen in England ein.

Eine geschickte Konsularvertretung im Ausland unterrichtete den deutschen Fabrikanten in den Anfangsgründen des Weltverkehrs, wies ihn auf die Mängel seiner Ware hin, belehrte ihn vor allen Dingen, dass der ausländische Kunde ebenso hohe Anforderungen an die Lieferung stelle wie der einheimische Abnehmer, mochten es nun Japaner, Chinesen, Neger oder in fremden Ländern wohnende Europäer sein. Unsere Kaufmannschaft im Inlande lernte jetzt erst den Wert der Genauigkeit bis ins kleinste kennen und begriff, dass sie ihre Kundschaft verlieren müsste, wenn ihre Ware nicht fortgesetzt der Probeflieferung entspräche, nach der sie bestellt war. Es verlor sich jener Schlendrian, der es mit dem Ruf der Firma vereinbar hielt, das Tuch z. B. 2 bis 3 cm schmaler oder die Rollen ca. 1 bis 2 m kürzer, als vereinbart zu liefern und ähnliches, was bisher an der Tagesordnung gewesen war. Der deutsche Fabrikant lernte auf den guten Ruf und die Unantastbarkeit der „Marke“ seiner Ware achten und den Wert begreifen, den die Ehre der Hausmarke für jedes Geschäft bedeutet.

Allmählich machte man sich von der Vermittlung Englands frei und die deutschen Kaufleute begannen sich selbst durch Anknüpfung direkter Beziehungen die Kommissionsgebühren zu verdienen, die sie bisher an England gezahlt hatten.

Mächtig blühte die Industrie empor, das Kapital erhielt Mut zur Beteiligung an Unternehmungen in Industriezweigen, von denen es sich bisher zurückgehalten hatte. Eine geradezu grossartige Unterstützung fand es dabei durch die Chemie, deren Entdeckungen ganz neue Industrien schufen.

Im Schatten der starken Macht des neuen deutschen Reiches entfalteten sich überall ungeahnte Kräfte und frisches Blut pulsierte in allen Kreisen der Nation. Allen Erwerbszweigen kam die Schulung des Volkes zugute, das während der Ableistung der gesetzlichen Wehrpflicht lernte, sich dem Willen und der Führung einzelner unterzuordnen und die Einsicht gewann, dass nur einer einen grossen Betrieb leiten und nur die vereinte Arbeit aller ein gestecktes Ziel erreichen kann, wobei der Einzelne sich zu bescheiden hat, auch wenn er glaubt, auf eine andere Weise besser zum Ziel kommen zu können.

Es ist unmöglich und auch nicht der Zweck dieser Zeilen, alle glücklichen Umstände und alle Imponderabilien aufzuzählen, die es unserem Volk ermöglichten, den Lohn seiner redlichen Arbeit und Mühe zu ernten. Tatsache ist, dass jetzt unsere Industrie der englischen ebenbürtig, in vieler Hinsicht überlegen ist, und dass wir überall mit grossem Erfolg den Kampf mit dem bisherigen englischen Monopol geführt haben.

In England erwachte man allmählich; das erste Anzeichen davon nach aussen war jenes famose Waren-Ursprungsgesetz, wonach eingeführte fremde Ware durch einen Stempel als solche erkennbar sein musste. Aber das Resultat war das umgekehrte, wie das erwartete. „Made in Germany“ wurde eine Empfehlung für die deutschen Fabrikate, anstatt dass sie, wie man gehofft hatte, dadurch als minderwertig den englischen gegenüber gekennzeichnet wurden. Der englische Kaufmann und Exporteur musste allmählich einsehen, dass auch das verwandte deutsche Volk kaufmännische Instinkte und Gaben besitzt, die bisher geschlummert hatten und sich jetzt zum Schaden von Englands Handel entfalteten. Aber die grosse welt-erfahrene Nation erkannte auch bald, wo der Schaden sass, sie sah ein, dass sie im satten Gefühl unangetasteten Besitzes sich zu sicher gefühlt und einem bisher unbeachteten Volke einen zu grossen Vorsprung gelassen hatte.

Der Ärger darüber, dass der relative Verdienst der Nation von Jahr zu Jahr durch Deutschland mehr geschmälert wurde, die Beschämung, dass z. B. der englische Schiffbau soweit vom deutschen überholt war, dass schon seit Jahren das „blaue Band“ des atlantischen Ozeans vom Topp deutscher Schnelldampfer wehte, das unangenehme Erstaunen, überall in der Welt auf deutsche Kaufleute zu

stossen, wo man sie garnicht vermutet hatte, zeitigte eine Erbitterung gegen den glücklichen Konkurrenten, die allmählich auf die politischen Beziehungen Einfluss gewann. Die Tatsache, dass im verflossenen Menschenalter auch Nordamerikas Konkurrenz mindestens ebenso stark Englands Handel bedrohte, wie die deutsche, wurde dabei geflissentlich übersehen; denn einzelne Menschen wie ganze Völker lassen ihren Unwillen stets in erster Linie an dem scheinbar schwächeren aus und als solcher gilt für England Deutschland im Vergleich zu Nordamerika.

Diesem Konkurrenzneid kamen dann politische Umstände zu Hülfe.

Während des Burenkrieges standen die unverantwortlichen deutschen Zeitungen und die grosse urteilslose Masse des deutschen Volkes uneingeschränkt auf Seiten der Buren. In Wort und Bild, in Prosa und Poesie, in guten und schlechten Witzen, wurde das englische Heer und die Nation verhöhnt ob ihrer bodenlosen Unfähigkeit mit solch kleinem Gegner fertig zu werden. In allen Tonarten wurde dem englischen Volk ein Mangel an idealen Gefühlen und eine Brutalität sondergleichen vorgeworfen. Zwischen den Zeilen wurde die Einmischung unserer Regierung gefordert, was offen geschehen wäre, wenn wir die Seemacht dazu gehabt hätten. Gerechterweise muss zugestanden werden, dass jede Nation sich

durch solches Gebahren einer anderen schwer verletzt fühlen muss, woran nichts dadurch geändert wird, dass unsere Regierung nicht von ihrer korrekten Haltung abwich; denn die grosse Masse des Volkes versteht keinen Unterschied zu machen zwischen der öffentlichen Meinung des grössten Teils einer Nation und der Haltung seiner Regierung. Die Entrüstung der Engländer erscheint um so erklärlicher, als für sie eine so geringe politische Reife und Schulung unbegreiflich ist, wie sie unser deutsches Volk bis tief in seine gebildeten Kreise hinein leider Gottes immer noch besitzt. Wenn auch ein grosser Teil der Engländer den Burenkrieg als einen „unjust war“ betrachtete, so ist es doch ein ganz anderes Ding, sich dies selbst im Stillen einzugestehen, als es sich in schmähenden Worten von anderen ins Gesicht sagen zu lassen. Der Sturm zieht auf, den unser Volk selbst gesäet hat.

Auch unsere Kriegsmarine war im Laufe der Jahrzehnte aus einem gehätschelten Baby zum Gegenstand der Sorge für England geworden. Die planmässige zielbewusste Arbeit, mit der jeder in ihr vom Admiral bis zum Schiffsjungen auf die kriegsmässige Ausbildung hin arbeitete, die so ganz andere Organisation, die sich aus der Nation heraus entwickelte, ohne Anlehnung an englische Vorbilder wie früher, und vieles andere mehr hatte

schon lange die Aufmerksamkeit der leitenden Kreise erregt. Wenn man in den 80er Jahren erstaunt war, einen englischen Seeoffizier die deutsche Sprache beherrschen zu sehen, so fand man am Ende des vorigen Jahrhunderts die Kenntnis des Deutschen überall verbreitet, ein sicheres Zeichen des grossen Interesses an unserer Marine.

Mit der Vermehrung unserer Schlachtflotte infolge des Flottengesetzes erhielt die Vorstellung greifbare Gestalt in der ausgebauten deutschen Flotte einen Gegner zu finden, der bei der uns möglichen schnellen Konzentrationen aller Streitkräfte im Nord- oder Ostsee im Verein mit Russland und anderen Verbündeten eine Gefahr für die englische Seemacht bedeuten könne, deren Kern im Mittelmeer stand. Für England verschob sich daher allmählich der Schwerpunkt der Marinepolitik vom Mittelmeer nach Norden, es bahnte ein freundschaftliches Verhältnis mit Frankreich an und konnte 1904 die Konsequenzen daraus ziehen mit einer ganz anderen Stationsverteilung der Schlachtflotte, die in der Hauptsache gegen Deutschland gerichtet ist. Durch den russisch-japanischen Krieg und die russische Revolution hatte die Weltlage sich für Deutschland ungeahnt ungünstig gestaltet, jetzt oder nie schien für England die Zeit gekommen, Deutschlands Stellung auf dem Weltmarkt zu vernichten und die öffentliche Meinung Englands erörtere ganz offen die Möglich-

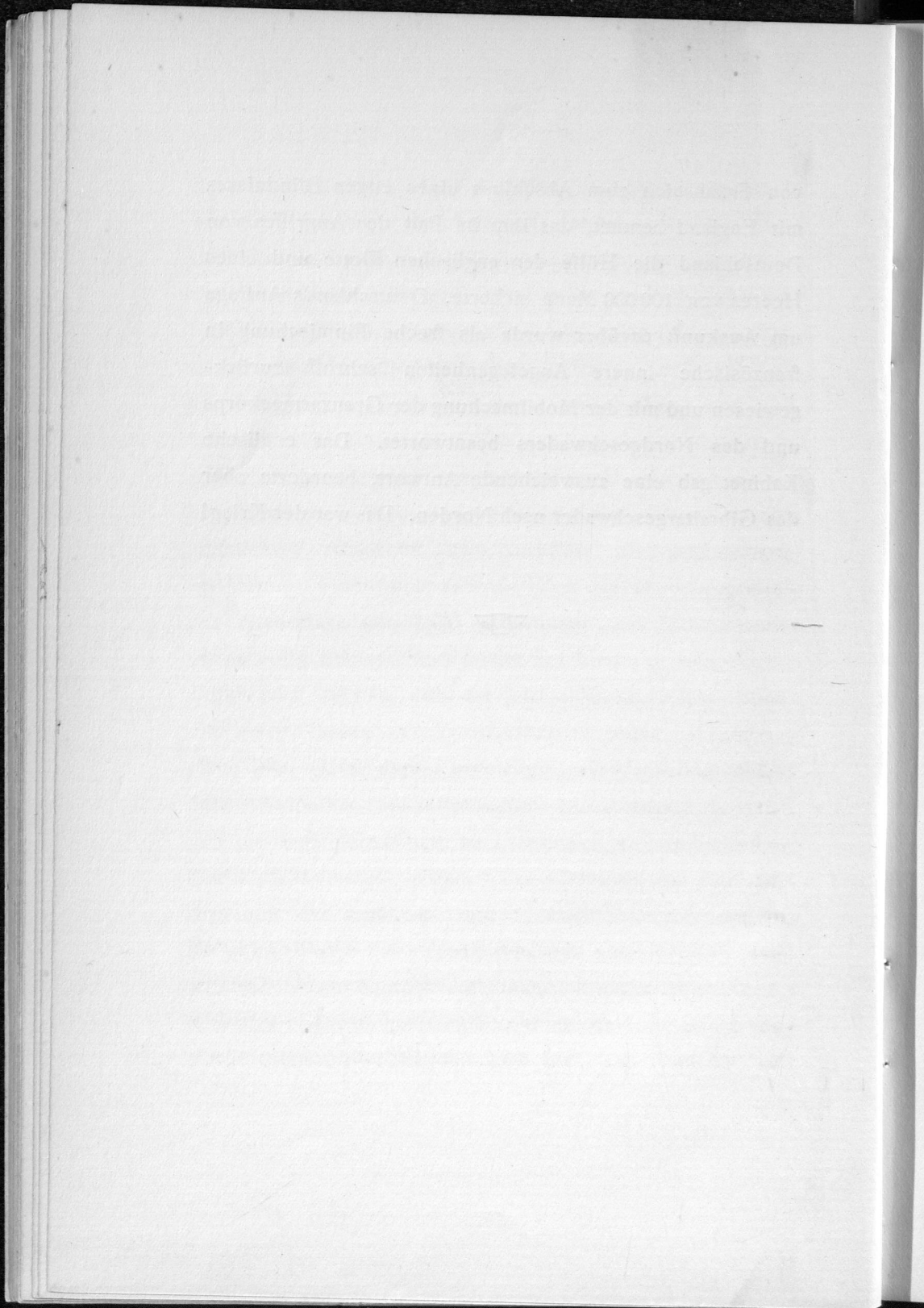
keit, der deutschen Flotte dasselbe Schicksal zu bereiten wie der dänischen vor bald 100 Jahren. Die Aussicht durch einen frischen fröhlichen Seekrieg den gesamten deutschen Handel an der Wurzel treffen und die deutsche Schifffahrt vollständig zugrunde richten zu können, war zu verlockend für die kalt rechnende Nation der Kaufleute, als dass sie den Gedanken daran nicht eifrigst erwägen sollte.

Eine persönliche Verstimmung beider Herrscher, die bisher unter der Asche geglimmt hatte, jetzt aber zu sichtlichem Ausdruck kam, erhöhte die gegenseitige Spannung. Frankreich sah die Zeit für die Vergeltung der Niederlage von 1870 gekommen und näherte sich offenkundig England und in der Tat hiesse es blind sein, wollte man leugnen, dass die jetzige Weltlage Frankreich die letzte Chance zur Verwirklichung seiner Revanchepläne gibt. Jetzt darauf verzichten, wäre mit dem gänzlichen Aufgeben der Revancheidee gleichbedeutend.

So lagen die Dinge, als Frankreich und England das Marokkoabkommen trafen, das Deutschland bei der Regelung der Handels- und Herrschaftsverhältnisse in Marokko, einem der zukunftsreichsten Absatzgebiete, ausschloss. Unser energischer Einspruch gegen solche verletzende, absichtliche Nichtbeachtung unserer Interessen wurde dilatorisch behandelt und die so gewonnene Zeit

von Frankreich zum Abschluss eines engen Bündnisses mit England benutzt, das ihm im Fall des Angriffes von Deutschland die Hülfe der englischen Flotte und eines Heeres von 100000 Mann sicherte. Deutschlands Anfrage um Auskunft darüber wurde als freche Einmischung in französische innere Angelegenheiten schroff zurückgewiesen und mit der Mobilmachung der Grenzarmee und des Nordgeschwaders beantwortet. Das englische Kabinet gab eine ausweichende Antwort, beorderte aber das Gibraltargeschwader nach Norden. Das war der Krieg!





Deutschland als Konkurrent Englands.

(Die nachstehenden Angaben sind grösstenteils der Denkschrift des Reichsmarineamts entnommen: Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt).

Seit dem grossen Kriege hat Deutschlands Bevölkerung sich fast um die Hälfte vermehrt und weist die relativ grösste Bevölkerungszunahme unter den europäischen Grossstaaten auf. Sie beträgt seit 1896 ständig mehr als 800 000 Köpfe jährlich. Im Auslande wohnen 3 Millionen geborene Deutsche und 750 000 Reichsangehörige.

In den letzten 25 Jahren hat der deutsche Spezialhandel sich verdoppelt, im Jahrzehnt 1894 bis 1904 stieg der deutsche Ausfuhrhandel von 7,3 Milliarden Mark auf 12,2 Milliarden, das ist 66 Prozent, während in derselben Zeit der Englands um 38 % zunahm. Der Anteil des Seehandels am Spezialhandel betrug 1904 70 %; die Einfuhr zur See stellte sich 1904 auf 73,9 %, die Ausfuhr zur See auf 64,6 %, der Gesamt-Ein- und Ausfuhr. Von 1894 bis 1904 stieg der Seehandel von 4,9 Milliarden auf 8,5 Milliarden Mark, also um 75 %, der Landhandel von 2,5 auf 3,7 Milliarden Mark, das heisst um 48 %. Das Wachsen des Seehandels entfällt am stärksten auf

den Handel mit aussereuropäischen Ländern, der um 93 % gestiegen ist und zwar die Einfuhr aus ihnen um 87 %, die Ausfuhr nach ihnen um 108 %, und das alles in zehn Jahren. $\frac{2}{3}$ des gesamten Seehandels vollzieht sich über deutsche Häfen, fast $\frac{1}{3}$ geht den indirekten Weg, vor allem die Rheinstrasse entlang über Niederlande und Belgien. Dieser Handel betrug 1903 etwa die Hälfte des Hamburgischen und beinahe das Doppelte des Bremer Handels.

Der Aufschwung Deutschlands im Welt-Seeverkehr schreitet beinahe viermal so schnell fort wie seine Bevölkerungszunahme, die Vermehrung des überseeischen Verkehrs der deutschen Häfen aber beinahe sogar sechsmal so schnell. Verglichen mit dem Aufschwung des auswärtigen Seeverkehrs der übrigen seefahrenden Nationen betrug der Deutschlands rund 50 %, in den anderen Ländern nur 30 bis 46 %. Nur Japan, bei dem Ausnahmeverhältnisse vorliegen, übertraf alle übrigen mit einer Verfünffachung des Verkehrs.

Die Beteiligungsziffer der Nationalität der Schiffe hob sich im überseeischen Seeverkehr der deutschen Schiffe von 69 % auf 79 %. Die Reederei hat seit 1899 den relativ und absolut stärksten Aufschwung genommen. Der Bestand der deutschen Kauffarteflotte hat sich von 1899 bis 1905 um die Hälfte vermehrt von 1,55 auf 2,35

Millionen Netto-Tonnen und übersteigt die Zunahme im Zeitraum von 1871 bis 1898 um 170000 Tonnen, sie fällt ausschliesslich auf Rechnung der Dampfschiffe. Die Leistungsfähigkeit der Handelsflotte hat sich von 1895 bis 1905 von $3\frac{1}{4}$ auf $7\frac{2}{3}$ Millionen Netto-Tonnen erhöht, das ist auf 234%, gleichzeitig die Transportleistungsfähigkeit der Welthandelsflotte um 70%, diejenige Englands um 47%. Deutschlands Anteil an der Welthandelsflotte stieg von 5,2% in 1874 auf 6,5% in 1894, 7,8% 1898 und 9,9% 1905. Den Bestand von 1894 gleich 100 gesetzt, vermehrte sich bis 1905 die Dampferflotte Englands auf 159, die Deutschlands auf 292. Der Wert der Handelsflotte stieg von 327 Millionen in 1895 auf 810 Millionen in 1905. Und diese Entwicklung ist nicht das Produkt einer staatlichen Subventionspolitik, sondern freier Tätigkeit der Interessenten, die teils gar keine, teils viel weniger Subventionen erhalten haben als die Reeder anderer Länder.

Die auf den deutschen Schiffbauhöfen gleichzeitig im Bau befindlichen Schiffe vermehrten sich in den letzten sechs Jahren von 250000 auf 375000 t, das ist dem Raumgehalt nach um 50%, der Zahl nach um 90%, der Leistungsfähigkeit nach um 66%. Das Werftareal hat sich verdoppelt und dementsprechend ist auch die Zahl der Hellinge und Docks gestiegen. Die Arbeiter-

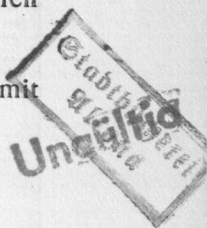
zahl nahm um 6700 Köpfe zu und sind im Seeschiffbau über 60000 Köpfe beschäftigt. Wenn 1899 noch 27 % Schiffsbleche und 26 % Profilstahl vom Ausland bezogen werden mussten, so waren es 1903 nur noch 1,7 % und 2,5 %. Der Wert des in den deutschen Werften arbeitenden Kapitals stieg von 1899 bis 1905 von 110 auf 180 Millionen Mark, das ist ca. 60 %.

Diesem Aufschwung des Handels folgte die Erweiterung fast aller deutschen Seehäfen. Hamburg erhöhte sein Leistungsvermögen um 75 % und führt gegenwärtig nicht nur bedeutende Erweiterungsbauten aus, sondern plant auch solche in bedeutendem Umfange, dank der Einsicht seiner Staatsleiter und Bürgerschaft, die hierin den richtigen Blick für grosse Handelspolitik bekunden. Bremen kann jetzt 50 % mehr bewältigen und das alte Emden entsteht in neuer Blüte. Lübeck, Harburg, Stettin und Danzig vertieften ihre natürlichen Verbindungen mit der See, Königsberg schuf sich durch solche einen Seehafen, in allen kleineren Seestädten werden Neuanlagen und Vertiefung der Häfen im Stadthaushalt vorgesehen und das Hinterland wird durch Verbesserungen der Wasserstrassen immer mehr und mehr erschlossen. Der geschätzte Wert der gesamten Hafenlagen der wichtigsten deutschen Seestädte stieg von 750 Millionen Mark in 1897 auf über 1100 Millionen 1905

und wird sich in nächster Zeit noch beträchtlich erhöhen. So z. B. gibt das kleine Harburg jetzt allein ca. 11 Millionen aus zum Bau neuer Tidehäfen.

Der Wohlstand der Bevölkerung ist stetig gestiegen, in allen Artikeln zeigt sich ein beständig steigender Verbrauch. Der Zuckerverbrauch stieg von 8,4 kg in 1886/89 auf 17,2 kg in 03/04 pro Kopf der Bevölkerung. Der Roggenverbrauch blieb sich gleich seit 93/95, der Weizenverbrauch betrug 1879/84 40 kg, dagegen 1898/04 92,2 kg. Der Fleischkonsum hat mit 45 bis 54 kg per Kopf den englischen Durchschnitt erreicht und übertrifft den französischen erheblich. Die Wolleinfuhr hat sich im letzten Menschenalter fast vervierfacht, dementsprechend stieg auch das Einkommen bedeutend, z. B. in Hamburg das versteuerte Einkommen der physischen Personen von 1894 bis 1902 von 403 auf 617 Millionen Mark.

Zum Schluss sei ein tabellarischer Vergleich mit Englands Handel angeführt.



	Einfuhr			Ausfuhr			Summe		
	1894	Index- zahl	1904	Index- zahl	1894	Index- zahl	1904	Index- zahl	1904
Deutschland	3938	100	6364	162	2962	100	5223	176	6900
Grossbritannien und Irland	7162	100	9813	137	4413	100	6137	139	11575
									100
									11587
									168
									138
									15950
									138

Für Hamburg's Bedeutung mögen nachstehende Zahlen sprechen.
(Aus „Tabellarische Übersichten des hamburgischen Handels in 1904“.)

Tab. I Angekommene Seeschiffe in Hamburg.

Aus	Mit Ladung		In Ballast	Überhaupt	Reg.-t	Be- satzung	Segel- schiffe	Dampf- schiffe
Deutschland	2077	3454	5531	929260	36935	der Reg.-t nach	10,2%	der Zahl nach
Übriges Europa	6626	1029	7655	4636057	126989	der Reg.-t nach	35,6%	der Zahl nach
Aussereuropäische Länder	1649	8	1657	4045477	81270	der Reg.-t nach	64,4%	der Zahl nach
S. S.	10352	4491	14843	9610794	245194	der Reg.-t nach	89,8%	der Zahl nach

Tab. II Abgegangene Seeschiffe aus Hamburg.

Nach	Mit Ladung		In Ballast	Überhaupt	Reg.-t	Be- satzung	Segel- schiffe	Dampf- schiffe
Deutschland	3848	1131	4949	839804	34639	der Reg.-t nach	10,0%	der Zahl nach
Übriges Europa	6169	2331	8500	5336578	137416	der Reg.-t nach	35,6%	der Zahl nach
Aussereuropäische Länder	1262	75	1337	3434097	73307	der Reg.-t nach	64,4%	der Zahl nach
S. S.	11279	3537	14816	9610479	245362	der Reg.-t nach	90,0%	der Zahl nach

Tab. III

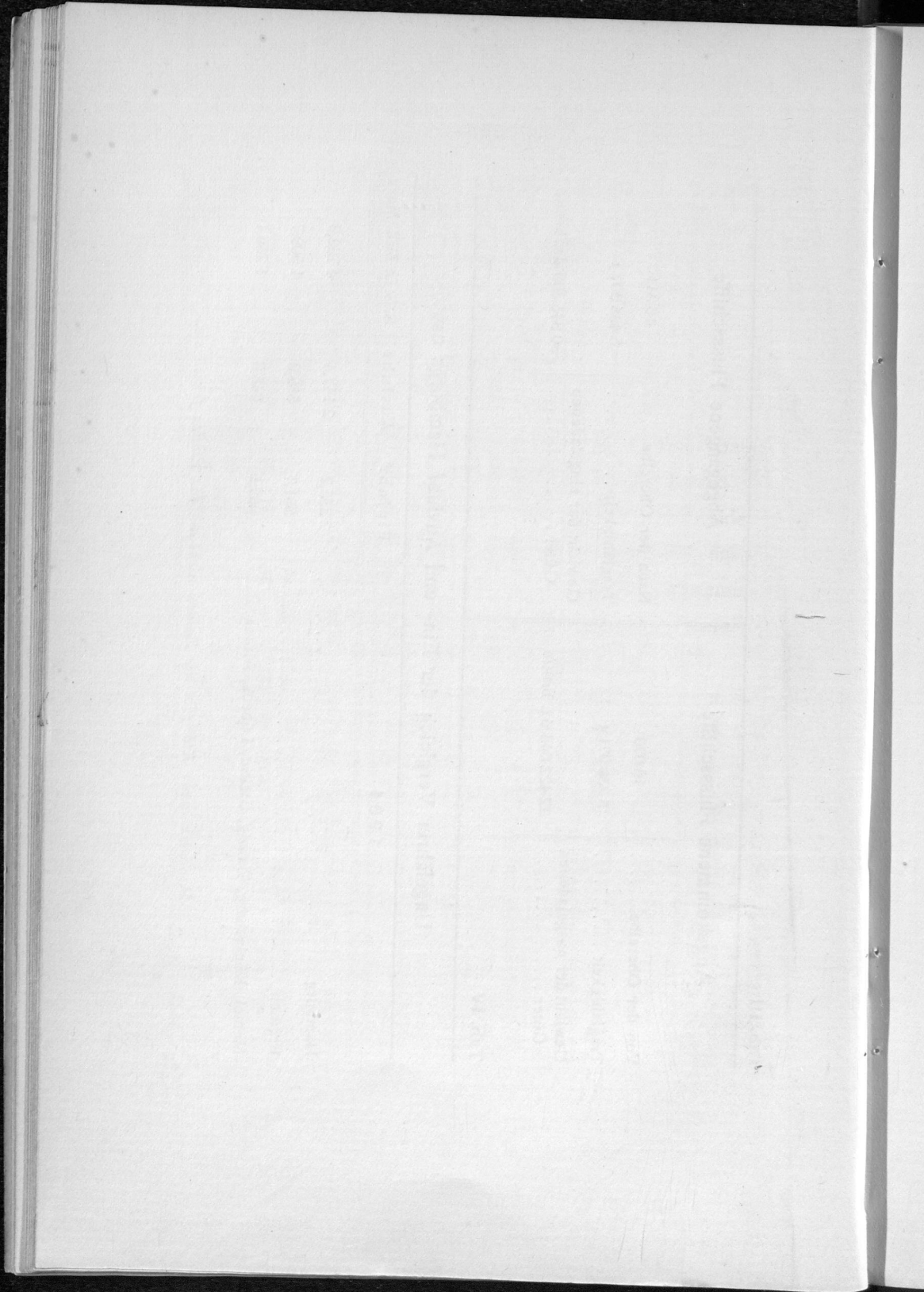
Angelkommene Flussschiffe		Abgegangene Flussschiffe	
Von der Oberelbe.....	16 070	Nach der Oberelbe.....	16 311
Tragfähigkeit	5 339 971 t	Tragfähigkeit	5 435 307 t
Gewicht der ausgeladenen Güter	22 422 643 dz. brutto	Gewicht der eingeladenen Güter	30 845 389 dz. brutto

Tab. IV

Ungefäher Vergleich der Ein- und Ausfuhr Hamburgs usw.

	1904	Einfuhr	Ausfuhr	S. S. in Mill. Mark
Hamburg.....		2 555,2	2 147,4	4 702,6
Bremen		951,7	558,0	1 509,7
Memel, Königsberg, Danzig, Stettin, Lübeck, Altona.....		607,5	648,6	1 256,1

Handelskammer Kiel gibt die Zahlen nicht an, für Emden fehlen sie.



In Kiel.

Jetzt wird's ernst.“ — Mit diesen Worten trat an einem Abend zu Anfang Mai ein älterer Offizier der Schlachtflotte in das Zimmer von Holst-Hotel, in dem täglich höhere Seeoffiziere sich zum Abendschoppen versammelten, der allgemein unter dem Namen „Öffentliche Meinung“ bekannt war.

Überrascht blickten die Anwesenden auf den neuen Ankömmling. „Nur nicht so geheimnisvoll, alter Diplomat, mal raus mit der Sprache“, scholl es ihm entgegen.

Der Kapitän setzte sich und erzählte unter allgemeiner Spannung, dass der Befehl erteilt sei, die jährliche Maiübungsreise schon jetzt anzutreten und noch heute Nacht mit der gesamten Schlachtflotte durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Helgoland zu gehen; zugleich seien Nachrichten vom auswärtigen Amt eingegangen, nach denen ein französisch-englisches Offensivbündnis gegen Deutschland dem Abschluss nahe sei. Dies mache den Marsch der Flotte in die Nordsee nötig, um jederzeit bereit zu

sein, den Verbündeten zuvorzukommen. „Gottlob“, schloss der Redner, „endlich ist die ewige Ungewissheit vorbei, in kurzer Zeit sind wir am Feind!“

Ernstes Schweigen lagerte über der Tafelrunde. Die Anwesenden überdachten die folgeschweren Mitteilungen und feste Entschlossenheit spiegelte sich in ihren Zügen.

„Gott gebe uns Erfolg im Kampf fürs Vaterland — an uns soll es nicht liegen, wenn nicht alles glückt — unsere Offiziere und Leute brennen darauf, John Bull ordentlich die Meinung zu sagen“ und andere Ausrufe durchschwirrten den Raum und gaben Zeugnis davon, dass die gehörten Ereignisse nicht überraschend kamen.

„Aber wie denkt Ihr Euch denn die nächste Zukunft?“ äusserte einer der Anwesenden.

„Welche Frage“, scholl es zurück, „natürlich laufen wir in den Kanal, suchen die englische Flotte und schlagen sie!“

„Und was dann?! Lasst uns doch mal ernsthaft die Verhältnisse besprechen, wie sie liegen. Unsere Schlachtflotte ist das einzige, was wir den Verbündeten sofort entgegenwerfen können. Sie zählt 16 Linienschiffe und zwar je 4 Schiffe der Kaiserklasse, Wittelsbach-, Braunschweig- und Wörthklasse, dazu die Aufklärungsschiffe mit 3 Panzerkreuzern, 6 kleinen Kreuzern und der Torpedobootsflottille. Erst in einigen Tagen können die

Sachsen- und Siegfriedklasse auf der Elbe sein, vorausgesetzt, dass, wie ich hoffe, die Mobilmachung morgen früh ausgesprochen wird.“

„Wie sollen wir nun die Schlachtflotte verwenden? Dem französischen Nordgeschwader sind wir überlegen, der englischen Heimatsflotte an Zahl gleich, beiden vereinigt gegenüber müssen wir unterliegen. Also was tun?! Ist es richtiger, die Flotte sofort einzusetzen oder sollen wir sie auf der Elbe zurückhalten und den Feind in unseren Gewässern erwarten?

Zornige Ausrufe unterbrachen ihn. „Ran an den Feind — der Hieb ist die beste Verteidigung — wer wagt, gewinnt“. So hiess es wirr durcheinander.

„Gut“, fuhr der Sprecher fort, „überfallen wir den Gegner. Von einer Kriegserklärung, die nur noch harmlose Landleute für nötig halten, sehe ich ab. Aber bitte, sagt mir die Gründe, die Euch das sofortige Einsetzen unserer Schlachtflotte für richtig ansehen lassen.“

„Um Dir das zu erklären“, antwortete ein Kamerad, „muss ich weit ausholen. Ihr alle wisst, dass unsere Marine stets das Schosskind der Nation gewesen ist, solange keine allzugrossen Mittel für sie gefordert wurden. In Reden konnte sich alt und jung nicht genug tun, wenn es galt die Marine zu feiern, und um so lauter erhob die Stimme, wer am wenigsten von ihr

wusste. So bildete sich das Volk allmählich eine übertriebene Meinung von dem Wert und der Gefechtskraft unserer Marine. Haben mir gegenüber doch noch 1897 ehrenwerte urteilsfähige Leute hier aus Kiel die ernstliche Meinung geäußert, dass doch wohl unsere Panzerschiffe — damals nur die Wörth- und Sachsenklasse — genügten, um der englischen Flotte mit Erfolg entgegenzutreten! Und das waren Leute, die jahraus jahrein die Marine vor Augen hatten!

Aber gehen wir mal 30 bis 40 Jahre zurück, so werdet Ihr Euch erinnern, dass unsere Seeoffiziere selbst eine so übertriebene Wertschätzung begünstigten. Ihr kennt alle das entzückende „Buch von der Norddeutschen Flotte“ von Admiral Reinhold Werner, das die deutsche Jugend so für die Marine begeisterte. Wer es aber sorgfältig liest, weiss, dass der Verfasser uns auf Jahrzehnte hinaus schwer geschädigt hat. Er schrieb 1869 von dem damaligen Panzerschiff „König Wilhelm“, dasselbe könne eine grössere feindliche Landung an unserer Küste „ganz allein unmöglich machen. Ein Kommandant von Mut und Energie, und daran fehlt es unseren Seeoffizieren nicht, wird sich an Bord des „König Wilhelm“ garnicht viel auf Kanonade einlassen, sondern ohne weiteres die feindliche Flotte durchbrechen und die Transportschiffe niederrennen, die ihm bei seiner

überlegenen Geschwindigkeit garnicht entgehen können.“ Und weiter heisst es dann, nachdem von den Chancen einer Landung in Nord- oder Ostsee die Rede gewesen ist: „Der „König Wilhelm“ braucht aber die feindliche Flotte nicht in der Ostsee zu erwarten, er kann ihr in der Nordsee und bis vor ihre Häfen mit derselben Aussicht auf Erfolg entgegengehen, und es ist deshalb schwerlich anzunehmen, dass sie sich einem solchen Schicksale aussetzen sollte.“ Welche Übertreibung! Er wird damals kaum geahnt haben, dass seinen Phantasien für harmlose Bierphilister ein Jahr später solche Bedeutung zuerkannt wurde, dass sie bei Ausbruch des Krieges wie auf Verabredung in allen deutschen Zeitungen wiederholt wurden. Um so grösser war die Enttäuschung, als ihnen die Tat nicht folgte; sie haben dadurch viel beigetragen, um das Verhalten unserer Marine während des Krieges in Misskredit zu bringen und die weitere Entwicklung derselben schwer zu schädigen.

Das Bestreben, seinem Lesepublikum in dem vortrefflichen Familienblatt „Daheim“ angenehmes zu sagen, verleiteten den Admiral im Jahre 1890 dazu, die Bedeutung der Erwerbung von Helgoland so überschätzt zu schildern, dass sich der deutsche Michel mit dem erhebenden Bewusstsein zu Bett legen konnte, Helgoland erspare ihm fortan jeden Groschen für die Marine, weil

es, wie der Admiral schrieb, „mit geringen Schwierigkeiten und Kosten zur uneinnehmbaren Festung und zur Station für eine Torpedobootsflottille gemacht werden könne. Dann sei es mit der Blockade unserer Nordseeküste vorbei und die französische Flotte sei daher in einem Kriege mit uns von so geringem Nutzen und ihre Mitwirkung so ziemlich auf Null reduziert, dass in Paris die Hoffnungen auf einen siegreichen Krieg sehr herabgestimmt seien.“

Seine ungeheuerlichen Übertreibungen fanden im Publikum dieselbe willige Aufnahme wie 1869 jene über den „König Wilhelm“ und seine Autorität wurde um so bereitwilliger gegen die Regierung ausgespielt, je willkommener sie allen Parteien war, die jede Vergrößerung der Marine verweigerten.

Im Laufe der langen Friedensjahre wurde jedes kleine Gefecht mit Negern im Auslande über die Gebühr herausgestrichen, Schiffsuntergänge in überschwenglicher Weise als Heldentaten der Marine gepriesen und die Hoffnungen auf uns so hoch gespannt, dass uns alten Offizieren oft Zweifel kamen, ob wir solche Erwartungen erfüllen könnten. Wenn wir auch überall in den Kolonien unseren Mann standen, so hatten wir doch nur regellose Negerhaufen gegenüber gehabt, die zu besiegen leichten Ruhm bedeutete, während der wirkliche Kampf mit einer

regulären modern bewaffneten Macht uns erspart geblieben war. In unserem Volk verwischte sich allmählich der Unterschied zwischen Mensch und Schiff soweit, dass man es sogar als selbstverständlich ansah, dass wir die vielfache Überlegenheit der englischen Linienschiffe ausgleichen würden durch die so viel bessere Ausbildung und Tüchtigkeit unseres Personals. Am Biertisch wurde aus den mangelhaften Erfolgen des englischen Heeres im Burenkriege sofort der Schluss gezogen, dass es für unsere herrliche Marine ein Leichtes sei, mit der verrotteten englischen Flotte fertig zu werden.

Da rettete uns unser tapferer Jakob Lans aus einer Lage, die ungemütlich zu werden begann. Der Tag von Taku gab uns das Recht zu der Gewissheit, dass wir dereinst, sobald uns der Kaiser ruft, unserer grossen Schwester der Armee nicht nachstehen würden.

Dank der unermüdlichen Aufrüttelung unseres Volkes durch den Kaiser haben wir endlich angefangen, eine Linienschiffsflotte zu bauen, mit der eine Hochseeschlacht gewagt werden kann, und es wäre falsch, das Schwert nicht zu gebrauchen, das wir uns schmieden. Die Marine brennt darauf, sich mit dem stärksten Gegner zu messen, dessen Unbesiegbarkeit ein Jahrhundert lang unbezweifelt geblieben. Daher 'ran an den Feind, auch mit dem sicheren Risiko grosser Verluste.

Das aber ist es nicht allein, was mich den Überfall als das Beste wählen lässt. Englands Machtstellung auf dem Meere glaubt man so sicher gegründet, dass es undenkbar scheint, sie erschüttern zu können. Um so grösser muss die Wirkung einer ersten verlorenen Seeschlacht sein! Welche Panik an allen Börsen der Welt und welche Verluste! Solcher Erfolg ist allein schon solchen Einsatzes wert!

Endlich noch eins! Bei der grossen Unterlegenheit unserer Marine sind wir gezwungen, den Gegner auf jede Weise möglichst zu schwächen, damit er zu den Angriffen auf unsere Küstenbefestigungen und Flussmündungen womöglich nicht mehr stark genug ist, zum mindesten aber vorsichtig operieren muss. Dadurch gewinnen wir Zeit; denn zu fürchten ist nur der Sommer. Ein schöner ruhiger Sommer ermöglicht z. B. die Forzierung Cuxhavens und damit die Brandschatzung Hamburgs. Haben wir aber bis zum Anfang September Stand gehalten, so wird das Wetter so schlecht, dass der Feind sich auf die Blockade beschränken muss und Operationen in der Elbmündung sehr erschwert sind. Zugleich vervielfachen die langen dunkeln Nächte die Aussichten auf erfolgreiche Torpedobootsangriffe, die in den kurzen Sommernächten gering sind.

Sobald aber die englische Kanalflotte mit dem französischen Nordgeschwader oder der Gibraltarflotte

vereinigt ist, haben wir gar keine Aussicht auf Erfolg in offener Seeschlacht. Es wäre geradezu Wahnsinn, sich auf einen solchen Kampf einzulassen. Jetzt können wir die Hälfte, die Kanalflotte schlagen und den Feind sehr schwächen. Ein Sieg in der ersten Schlacht des Feldzuges aber sichert auch unserer Marine eine Begeisterung, die spätere höchste Anforderungen spielend ertragen lässt und der Ermüdung durch einen langen Krieg am wirksamsten entgegenarbeitet, besonders, wenn uns die Ungunst der Verhältnisse weitere Erfolge versagen sollte; denn ich wiederhole, unsere Aussichten auf einen Sieg sind nur jetzt günstige, solange der Gegner noch nicht zur Vereinigung seiner Kräfte gekommen ist. Daher die Gunst des Augenblicks ausgenutzt und dem Feinde dasselbe Schicksal bereitet, was er uns schon lange zugebracht hat: Überfallen und schlagen wir ihn!“

Lauter Zuruf lohnte den Redner, als er schloss und es dauerte lange, ehe sein Gegner zu Wort kam.

„Was ich dagegen zu sagen habe,“ erwiderte er, „ist kurz geschehen. Zunächst glaube ich nicht, dass unsere Leitung sich in ihren Entschlüssen von der öffentlichen Meinung so beeinflussen lässt, wie Du anzunehmen scheinst, weil denn doch zu viel auf dem Spiele steht, um alles auf eine Karte zu setzen. Sodann ist es ein Trugschluss, wenn Du glaubst, dass die englische

Rente nach der ersten verlorenen Schlacht auch nur um einen viertel Penny weichen würde. Ein politisch so reifes Volk wie die Engländer verliert seine Besonnenheit nicht so rasch, es kennt seine und unsere Mittel zu gut. Die Wut und die Scham über eine erlittene Niederlage werden sie die höchsten Anstrengungen machen lassen, die Scharte wieder auszuwetzen. Dass sie das können, wissen wir; denn für uns bedeutet eine gewonnene Schlacht nur einen Pyrhussieg. Die Reste unserer siegreichen Schlachtflotte müssen sich in die Häfen retten und wir sind für den ganzen Feldzug auf die Verteidigung beschränkt. Aber möge die Entscheidung darüber fallen wie sie wolle, eins wissen wir alle: unsere junge Marine wird den schweren Kampf mit Ehren bestehen. Und nun an Bord! Gott mit uns für Kaiser und Reich! —

Nachdem die Torpedoboote und Kreuzer in den Kaiser Wilhelm-Kanal eingelaufen waren, folgten die Linienschiffe von 10 Uhr abends ab in Zwischenräumen von 20 Minuten und passierten vormittags Cuxhafen. Als die Abendblätter meldeten, dass die Schlachtflotte zur Vornahme ihrer Frühjahrsübungen unter Helgoland zu Anker gegangen sei, war sie bereits mit forzierter Fahrt auf dem Wege nach dem Kanal dem Feind entgegen.

Am Morgen des 5. Mai wurden die Einwohner Kiels durch die Töne des Generalmarsches geweckt. Die Mobilmachung von Heer und Flotte war befohlen, Frankreichs und Englands Rüstungen zwangen dazu. Schon nachmittags glich die Stadt einem grossen Heerlager. Auf dem Bahnhof waren die Abholungskommandos postiert, die die ankommenden Reservisten in Empfang nahmen und in die Kasernen ihrer Marineteile geleiteten. Hier wurden sie gespeist, gebadet, ärztlich untersucht, eingekleidet und sofort auf die Werft geführt, um auf den ausrüstenden Schiffen eingeschifft zu werden.

Auf der Werft herrschte fieberhafte Tätigkeit; hier stellten die Schulschiffe ausser Dienst, dort wurden die Schiffe der Sachsenklasse, Kaiser Barbarossa und Oldenburg und die Kreuzer an ihre Ausrüstungsstellen geschleppt. Die zu Probefahrten im Dienst befindlichen beiden neuesten Linienschiffe wurden endgültig übernommen und die letzte Hand angelegt, um sie gefechtsfähig zu machen. Das Artillerie-Schulschiff „Schwaben“ wechselte die Mannschaft und heisst die Flagge des Admirals, dem diese drei Linienschiffe als Division unterstellt waren. Auf der Torpedowerft waren die ersten beiden Torpedobootsdivisionen fertig ausgerüstet und verliessen die Werft zur Vornahme von Probefahrten und Schiessübungen; abends gingen vier Torpedoboots-

divisionen durch den Kanal nach der Elbe, während mehrere andere in die Ostsee liefen und ihre Kriegsstationen aufsuchten.

In Friedrichsort wurden die Forts besetzt, die Minensperren gelegt und die Sperrwache eingerichtet. Der Kaiser Wilhelm-Kanal wurde für alle fremden Schiffe gesperrt und die Verwaltung von der Marine übernommen. Die Feuerschiffe und Fahrwassertonnen wurden eingezogen und bis auf die Leuchttürme alles entfernt, was dem Feind das Befahren der Gewässer und damit den Angriff hätte erleichtern können.

Am dritten Tage lief auch die Sachsenklasse in den Kaiser Wilhelm-Kanal ein, um vorläufig auf der Elbe stationiert zu werden, und da die Linienschiffsdivision „Schwaben“ schon Tags vorher abgedampft war, so lag Kiel vollkommen verlassen von Kriegsschiffen da, abgesehen von der „Oldenburg“ und den beiden Hafenschiffen, die nach Friedrichsort gegangen waren, um dort der Hafenverteidigung unterstellt zu werden. Bald passierten auch die beiden Reservedivisionen der Siegfriedklasse von Danzig kommend, Kiel, sodass auf der Elbe eine Flotte von 4 Schiffen der Sachsen, 8 der Siegfriedklasse mit den 3 Linienschiffen der Schwabendivision vereinigt werden konnte, abgesehen von den Kreuzern und Torpedobooten.

Zusammenstellung

der 1905 vorhandenen Schiffe der grösseren Kriegsmarinen Europa's (incl. „im Bau“). Linienschiffe 1887 und später vom Stapel gelaufen. Grosse Kreuzer von mindestens 5000 t, 1886 dito.

Staat	Linienschiffe	Grosse Kreuzer
England	55	82
Frankreich	25	30
Deutschland	22	14
Italien	11	7



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
1215 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL. 733-4331

BIBLIOGRAPHY	
1. [Illegible]	[Illegible]
2. [Illegible]	[Illegible]
3. [Illegible]	[Illegible]
4. [Illegible]	[Illegible]
5. [Illegible]	[Illegible]
6. [Illegible]	[Illegible]
7. [Illegible]	[Illegible]
8. [Illegible]	[Illegible]
9. [Illegible]	[Illegible]
10. [Illegible]	[Illegible]
11. [Illegible]	[Illegible]
12. [Illegible]	[Illegible]
13. [Illegible]	[Illegible]
14. [Illegible]	[Illegible]
15. [Illegible]	[Illegible]
16. [Illegible]	[Illegible]
17. [Illegible]	[Illegible]
18. [Illegible]	[Illegible]
19. [Illegible]	[Illegible]
20. [Illegible]	[Illegible]
21. [Illegible]	[Illegible]
22. [Illegible]	[Illegible]
23. [Illegible]	[Illegible]
24. [Illegible]	[Illegible]
25. [Illegible]	[Illegible]
26. [Illegible]	[Illegible]
27. [Illegible]	[Illegible]
28. [Illegible]	[Illegible]
29. [Illegible]	[Illegible]
30. [Illegible]	[Illegible]
31. [Illegible]	[Illegible]
32. [Illegible]	[Illegible]
33. [Illegible]	[Illegible]
34. [Illegible]	[Illegible]
35. [Illegible]	[Illegible]
36. [Illegible]	[Illegible]
37. [Illegible]	[Illegible]
38. [Illegible]	[Illegible]
39. [Illegible]	[Illegible]
40. [Illegible]	[Illegible]
41. [Illegible]	[Illegible]
42. [Illegible]	[Illegible]
43. [Illegible]	[Illegible]
44. [Illegible]	[Illegible]
45. [Illegible]	[Illegible]
46. [Illegible]	[Illegible]
47. [Illegible]	[Illegible]
48. [Illegible]	[Illegible]
49. [Illegible]	[Illegible]
50. [Illegible]	[Illegible]
51. [Illegible]	[Illegible]
52. [Illegible]	[Illegible]
53. [Illegible]	[Illegible]
54. [Illegible]	[Illegible]
55. [Illegible]	[Illegible]
56. [Illegible]	[Illegible]
57. [Illegible]	[Illegible]
58. [Illegible]	[Illegible]
59. [Illegible]	[Illegible]
60. [Illegible]	[Illegible]
61. [Illegible]	[Illegible]
62. [Illegible]	[Illegible]
63. [Illegible]	[Illegible]
64. [Illegible]	[Illegible]
65. [Illegible]	[Illegible]
66. [Illegible]	[Illegible]
67. [Illegible]	[Illegible]
68. [Illegible]	[Illegible]
69. [Illegible]	[Illegible]
70. [Illegible]	[Illegible]
71. [Illegible]	[Illegible]
72. [Illegible]	[Illegible]
73. [Illegible]	[Illegible]
74. [Illegible]	[Illegible]
75. [Illegible]	[Illegible]
76. [Illegible]	[Illegible]
77. [Illegible]	[Illegible]
78. [Illegible]	[Illegible]
79. [Illegible]	[Illegible]
80. [Illegible]	[Illegible]
81. [Illegible]	[Illegible]
82. [Illegible]	[Illegible]
83. [Illegible]	[Illegible]
84. [Illegible]	[Illegible]
85. [Illegible]	[Illegible]
86. [Illegible]	[Illegible]
87. [Illegible]	[Illegible]
88. [Illegible]	[Illegible]
89. [Illegible]	[Illegible]
90. [Illegible]	[Illegible]
91. [Illegible]	[Illegible]
92. [Illegible]	[Illegible]
93. [Illegible]	[Illegible]
94. [Illegible]	[Illegible]
95. [Illegible]	[Illegible]
96. [Illegible]	[Illegible]
97. [Illegible]	[Illegible]
98. [Illegible]	[Illegible]
99. [Illegible]	[Illegible]
100. [Illegible]	[Illegible]

Auf der Elbe.

Die Nachricht der Abendblätter am 4./12. von dem frühzeitigen Antritt der Frühjahrsreise der Schlachtflotte hatte wenig Interesse in Hamburg erweckt. Um so grösser war die Bestürzung, als durch Extrablatt am nächsten Morgen der Abschluss des englisch-französischen Bündnisses, die drohenden Rüstungen beider Staaten und unsere Mobilmachung bekannt wurden. Da zugleich die Marine unzählige kleine Dampfer als Wachtboote mietete und die zu Hilfskreuzern vorgesehenen im Hafen liegenden grossen Handelsdampfer festgehalten und von ihr übernommen wurden, so erschien die unterdess telegraphierte Abfahrt der Schlachtflotte mit westlichem Kurse von Helgoland in einem ganz anderen Lichte.

Jetzt galt es zu retten was noch zu retten war. Die Telegraphenämter waren überhäuft durch Telegramme nach allen Erdteilen mit Ordres für die deutschen Schiffe. Da die englischen Kabel schon keine fremden Telegramme mehr beförderten, so blieb nur das Kabel Vigo-Azoren-

Amerika für den Verkehr offen und der Überlandweg durch Sibirien, wodurch die Bestellung vielfach so verzögert wurde, dass die Warnung, im Hafen zu bleiben, zu spät kam und die Schiffe später den feindlichen Kreuzern zur leichten Beute wurden.

In Cuxhaven selbst war am Morgen des 5. der Mobilmachungsbefehl in gleicher Weise ausgeführt wie in Kiel und schon mittags war die Elbe für den regelmässigen Verkehr gesperrt. Alle fremden Schiffe kehrten um, sobald sie vom Lotsen die Mobilmachung erfuhren, alle noch in der Elbe und in Hamburg befindlichen englischen und französischen Schiffe wurden beschlagnahmt, um ein Pfand für die in feindlichen Häfen am Auslaufen verhinderten deutschen Schiffe in der Hand zu behalten.

In Cuxhaven war am Vormittag das Zentral-Nachrichten-Büro für die Küstenverteidigung der Nordsee-station eingerichtet worden, deren Bereich sich von der holländischen bis zur dänischen Grenze erstreckte. Auf Helgoland, Borkum, in Wilhelmshaven, auf Sylt und an vielen anderen Orten waren die im Frieden in Betrieb befindlichen Funkspruch- und Telegraphenstationen von der Marine besetzt und als Küstenwachstation in Gebrauch genommen worden, sodass die Sicherheit bestand, über jedes in Sichtweite unserer Küste kommende feindliche Schiff sofort unterrichtet zu werden.

Der Abend dämmerte, als über Belgien ein Telegramm einlief, dass am Eingang des Kanals seit Nachmittag eine grosse Seeschlacht im Gange sei. Die Nacht verlief unter grosser Aufregung. Aus Wilhelmshaven traf die Mitteilung ein, dass alle verfügbaren Streitkräfte der Schlachtflotte entgegengeschickt seien und zugleich der Befehl, die durch den Kaiser Wilhelm-Kanal kommenden Torpedobootsdivisionen und Kreuzer sofort nach Westen weiter zu schicken, um sich mit der Schlachtflotte zu vereinigen.

Von Bremen und Hamburg wurden die stärksten Seeschlepper requiriert und in See geschickt, um havarierte Schiffe in die Häfen zu bringen. Das grosse Schwimmdock von Blohm & Voss war auf dem Wege nach Brunsbüttel, um dort verankert zu werden und beschädigte Linienschiffe zur Reparatur eindocken zu können.

Die Aufregung wuchs, als auch am Morgen des 6. noch nichts über den Ausgang der Schlacht verlautete. Plötzlich gegen Mittag rief die Station Helgoland an und gab einen Funkspruch von „Kaiser Wilhelm dem Grossen“ weiter.

Er lautete: Gleich starke englische Flotte gestern nachmittag vor dem Kanal geschlagen, an Vernichtung durch französisches Nordgeschwader verhindert. Gross-

admiral gefallen. Schwer havariert „Roon“, „Preussen“, „Elsass“, „Wittelsbach“, „Kaiser Karl der Grosse“; untergegangen „Kaiser Friedrich III.“, „Kaiser Wilhelm II.“, 4 Wörthklasse, „York“, „Amazonen“, „Hamburg“, „Arkona“, 10 Torpedoboote. Sicher beobachtete feindliche Verluste: 9 englische, 1 französisches Linienschiff, 3 englische Panzerkreuzer, 6 englische Kreuzer.

Während des Tages wurden der vorher ausgegebenen Anweisung gemäss „Elsass“ und „Roon“ nach Wilhelmshaven geschleppt, während alle anderen havarierten Schiffe auf der Elbe ankamen. Unsere am Feinde gebliebenen Schiffe wurden von weit überlegenen Streitkräften zurückgedrängt und liefen ebenfalls in die Elbe ein. Die westlichen Küstenwachen und Helgoland meldeten vereinzelte feindliche Kreuzer in Sicht.

Begleiten wir die Schlachtflotte auf dem Wege von Helgoland westwärts.

Die Nacht war klar und still und verlief ohne Störung. Von Wilhelmshaven war die Schultorpedobootsflottille zur Schlachtflotte gestossen und hatte die Zahl der Torpedobootsdivisionen auf vier erhöht.

Am Bord der Schiffe herrschte eine ernste Stimmung. Offizieren und Mannschaften war der Mobilmachungsbefehl und die Absicht des Admirals bekannt gegeben worden, die englische Flotte überraschend anzugreifen.

Jeder wusste, dass es innerhalb der nächsten 24 Stunden zur Schlacht kommen müsste. Die Schiffe waren klar zum Gefecht gemacht, die Kriegswache gesetzt. In den Offiziersmessen und an den Backen der Mannschaften bildeten die Vorgänge der letzten Zeit den Gegenstand der Unterhaltung und alle waren sich einig, dass nur die Wahl zwischen Angriff oder würdelosem Geschehenlassen bestände, genau wie vor 150 Jahren Friedrich der Grosse keine andere Wahl gehabt hatte. Rechtschaffene Wut erfasste Alle über Englands falsches Spiel, das noch vor kurzer Zeit in den scheinbar aufrichtigsten Friedens- und Freundschaftsbeteuerungen Deutschland gegenüber sich erging und jetzt plötzlich mit Frankreich gegen uns gemeinsame Sache machte. Mit vollem Vertrauen auf unsere gerechte Sache und mit der Gewissheit, dass ihr Admiral sie zum Siege führen würde, gingen alle schlafen.

Am Vormittag des anderen Tages wurde es diesig und dick und die Fahrt musste ermässigt werden. Chiffrierte Funksprüche wurden aufgefangen, ein Zeichen, dass fremde Kriegsschiffe im Bereich des Telegraphen waren. Gegen 4 Uhr klarte es auf und zugleich mit der Meldung von vorne „Feind voraus“ wurde vom Admiralschiff aus die in Kiellinie auf Gegenkurs liegende englische Flotte gesichtet.

An irgend welche Manöver, dem Feinde gegenüber in möglichst günstige Position zu kommen, war nicht zu denken. Mit äusserster Kraft ging es an den Feind. Ein kurzes Gebet auf den Gefechtsstationen — dann stand alles lautlos in Erwartung des Kommenden.

Beide Admirale vermieden innerhalb Torpedoschussweite zu kommen und so passierten die Flotten auf ca. 2000 m Entfernung auf Gegenkurs. Beide Führerschiffe schwenkten hinter dem letzten Schiff des Gegners her, Panzerkreuzer und Torpedobote griffen ein und in kurzer Zeit hatte sich die Schlacht in Einzelkämpfe aufgelöst, da jede Ordnung durch das Ausscheren havarierter und den Ausfall gesunkener Schiffe unmöglich wurde. In der nächsten halben Stunde herrschte ein wirres Durcheinander. Es war, als ob die Hölle losgelassen sei. Sinkende und brennende Schiffe, krepierende Granaten, die dumpfen Explosionen und Wassersäulen von Torpedoschüssen, dazwischen das Geschrei der Ertrinkenden und Stöhnen der Verwundeten — das alles liess die stärksten Nerven erlahmen. Als sich endlich das pêle-mêle entwirrte, gelang es dem deutschen Admiral zuerst, seine Schiffe zu ordnen und ungesäumt griff er den Gegner wieder an. Das Glück neigte sich auf seine Seite; wollte der englische Admiral nicht gänzlich vernichtet werden, so musste er den Rückzug antreten. In der Tat ermattete

der Widerstand und unter Schutz der noch kampffähigen Panzer versuchten die Engländer ihre schwer havarierten Schiffe aus der Schlacht zu schleppen. Diesen Augenblick nutzten die deutschen Torpedoboote aus, und wenn auch fast die Hälfte von ihnen in den Grund geschossen wurde, so gelang es ihnen doch, mehrere Linienschiffe zum Sinken zu bringen. Schon wehte das Signal zum letzten vernichtenden Vorstoss, als plötzlich Backbord voraus ca. 8 Meilen ab Linienschiffe gemeldet wurden. Es war der grösste Teil des französischen Nordgeschwaders. Die Engländer gewannen neuen Mut und nach einem heftigen Gefecht mit der frischen französischen Flotte, die sich deckend vor die englischen Schiffe legte, musste der deutsche Admiral den Kampf abbrechen und den Feind entschlüpfen lassen. Die Schlacht war gewonnen, aber die Früchte des Sieges hatte er nicht voll ernten können. Die Schiffe, die am wenigsten gelitten hatten, beobachteten mit den Aufklärungsschiffen den Feind, die übrige Flotte trat mit den bewegungsunfähigen Schiffen in Schlepp den Rückmarsch nach Helgoland an.

Die Verluste waren auf deutscher Seite schwer, auf der englischen sehr bedeutend. Gesunken waren „Kaiser Wilhelm II“, „Kaiser Friedrich III“, die 4 Schiffe der Wörthklasse, „York“ und 10 Torpedoboote. Die Engländer hatten 9 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer verloren, 4 weitere

Linienfahrer hatten Unterwasser- und Maschinenhavarie durch Torpedoschüsse und mussten geschleppt werden, 3 waren nur über Wasser beschädigt und noch teilweise gefechtsbereit. Der Verlust an kleinen Kreuzern und Torpedobooten überstieg den unsrigen nur unwesentlich. Die französische Flotte hatte 1 Linienfahrer eingebüsst, die übrigen waren gefechtsfähig.

Das französische Geschwader hatte sofort nachgedrängt und als ihr Admiral beim Tageslicht die Schwäche der deutschen Nachhut erkannte, ging er energisch vor. Er stiess jedoch auf so ernsten Widerstand, dass er von weiteren Angriffen abstand und sich mit der Feststellung des Einlaufens unserer Streitkräfte in die Häfen begnügte. Noch am selben Abend ging er westwärts zurück, um vor Torpedobootsangriffen sicher zu sein.

Unser kommandierender Admiral war gefallen und so gern sein Nachfolger im Kommando die Franzosen verfolgt hätte, musste er doch bei dem Zustand unserer Schiffe davon abstehen.



Der Feind.

Die Verbündeten waren in der Tat überrascht worden. Ihr Plan war gewesen, Antwerpen zu besetzen. Die französische Flotte sollte die italienische Marine beschäftigen und dazu das französische Nordgeschwader ins Mittelmeer gehen. Im Norden wollte Frankreich sich auf die Hafenverteidigung beschränken, das englische Mittelmeergeschwader sollte Österreichs Flotte in Schach halten und das Adriatische Meer kontrollieren, während England seine ganze übrige Flotte gegen Deutschland operieren lassen wollte. Diese Absicht wurde jetzt durch den deutschen Vorstoss gestört.

Die Nachricht von der deutschen Mobilmachung traf am Morgen des 5. in Paris und London ein und etwas später die Meldung, dass Nachts an der holländischen Küste eine grosse Flotte westwärts steuernd von Fischern gesehen worden sei. Das bei Dover liegende englische Kanalgeschwader und das französische Nordgeschwader erhielten noch Vormittags Befehl, sofort der deutschen Flotte entgegen zu gehen und sie zu schlagen. Die englische Flotte traf Nachmittags auf den Gegner, der

Ausgang der Schlacht ist bekannt. Nur dem glücklichen Umstand, dass das französische Nordgeschwader schon zum grössten Teil mobilisiert war und sofort auslaufen konnte, war sein rechtzeitiges Erscheinen auf dem Kampfplatz und die Rettung des Restes des Kanalgeschwaders zu danken gewesen.

Der Eindruck der verlorenen Schlacht war nicht der von der deutschen Leitung erhoffte. Nirgendwo machte sich Niedergeschlagenheit oder Entmutigung bemerkbar, an keiner Börse fielen die Kurse oder entstand eine Panik in englischen Papieren, sondern überall entflammte das Volk in Wut über die erlittene Schmach.

Am Tage nach der Schlacht war das Atlantische Geschwader im Kanal eingetroffen und unter seinem Schutz liefen Transportschiffe in die Schelde und englische Truppen besetzten Antwerpen, das ihnen dem abgeschlossenen Geheimvertrag gemäss übergeben wurde.

Eine Wolke von Aufklärungsschiffen wurde bis Borkum vorgeschoben, um jede Annäherung deutscher Streitkräfte und Überfälle durch Torpedoboote unmöglich zu machen. In allen Kriegshäfen herrschte fieberhafte Tätigkeit und nach kaum zehn Tagen war die Mobilmachung der englischen Flotte beendet. Die allgemeine Begeisterung führte der Flotte viel mehr Mannschaften zu, als die Admiralität benötigte und Mitte Mai lagen zwei

Flotten von Linienschiffen, 4 Geschwader von Panzerkreuzern mit zugehörigen kleinen Kreuzern und Torpedobooten zum Auslaufen bereit.

Unterdessen hatte Frankreich seine Flotte vor Toulon vereinigt und das englische Mittelmeergeschwader war in das Adriatische Meer eingelaufen. Nach erfolgter Kriegserklärung Italiens und Österreichs wurden ihre beiden Flotten in ihren Häfen blockiert, Italien war es infolge der mangelhaft vorbereiteten Mobilmachung nicht gelungen, die Geschwader der Westküste in Spezia zu vereinigen und jeder Teil war für sich zu schwach, um die blockierende Flotte mit Aussicht auf Erfolg angreifen zu können. Österreichs Marine kam überhaupt nicht in Frage, sie war zu [unbedeutend, um an eine Hochseeschlacht mit dem englischen Mittelmeergeschwader denken zu können. So bestand der Vorteil des Dreibundes zur See für Deutschland lediglich darin, dass vorläufig Frankreichs ganze Flotte und ein ziemlich bedeutender Teil der englischen im Mittelmeer festgehalten wurde; die deutsche Flotte musste es allein mit dem übermächtigen England aufnehmen.

Die englische Flottenleitung beschloss, in systematischen Vorgehen sich in erster Linie einen Stützpunkt an der deutschen Nordseeküste zu sichern und mit aller Energie die Elb- und Wesermündung anzugreifen, um

Bremerhaven, die Kanalmündung bei Brunsbüttel und das reiche Hamburg in Besitz zu nehmen. Wilhelmshaven sollte nur beobachtet werden. Zur Bewachung der Ostsee beabsichtigte man, am Eingang der Belte und des Sundes eine Division Panzerkreuzer mit entsprechender Zahl von kleinen Kreuzern und Torpedobooten zu stationieren und erst später in der Ostsee vorzugehen. Ob Wilhelmshaven oder Kiel anzugreifen seien, sollte nach dem Fall Bremerhavens und Cuxhavens entschieden werden. Zeit und Ort der Landung einer englischen Armee wurde von dem allgemeinen Fortgang der Operationen abhängig gemacht.



Eroberung Borkums durch die englische Flotte.

Der Ausgang der Schlacht hatte nicht den Erwartungen der Kriegsleitung entsprochen. Sie hatte fest mit der Vernichtung des Kanalgeschwaders gerechnet und war überrascht worden durch das Eingreifen des französischen Nordgeschwaders, wodurch 7 englische Schlachtschiffe gerettet wurden. Unsere Verluste waren dazu im Verhältnis übermässig gross und der Zweck der Überraschung nicht erreicht. Jetzt galt es die Flussmündungen zu sichern und die Verteidigung zu organisieren. Sie musste sich naturgemäss auf den Kaiser Wilhelm-Kanal stützen, um zunächst Cuxhaven und Hamburg zu schützen. Daher wurden alle Schiffe auf der Elbe vereinigt, Danzig und die Ostsee der Küstenverteidigung überlassen, der einige Divisionen älterer Torpedoboote zugeteilt wurden. In Emden, in Wilhelmshaven und Bremerhaven waren Torpedobootsflottillen stationiert, der Rest war auf der Elbe und in Kiel.

Die Reparatur der havarierten Schiffe wurde mit allem Eifer betrieben. Die Untersuchung hatte ergeben, dass 7 Linienschiffe nach einigen Tagen, „Wittelsbach“ nach ca. 4 Wochen, „Elsass“ und „Roon“ nach ca. 3 Monaten wieder in die Schlachtflotte eingestellt werden könnten, während die Fertigstellung der Linienschiffe „Preussen“ und „Kaiser Karl der Grosse“ nicht vor 6 bis 8 Monaten zu erwarten war. „Elsass“ und „Roon“ reparierten in Wilhelmshaven, „Wittelsbach“, „Preussen“, „Kaiser Karl der Grosse“ in Kiel. 2 der leicht havarierten Linienschiffe wurden in dem Schwimmdock von Blohm & Voss und in einer der Kammerschleusen in Brunsbüttel eingedockt und repariert, die anderen 5 konnten in Cuxhaven ihre Schäden ausbessern, wohin Arbeiter und Material von den Hamburger und Bremer Werften geschickt wurden. Kreuzer und Torpedoboote wurden in Kiel und Hamburg ausgebessert.

In der Nordsee bis zur Ems kreuzte eine Division der Aufklärungsschiffe, die ab und zu einzelne feindliche Kreuzer sichtete. Zu Gefechten kam es jedoch nicht, da westlich der Ems zu starke feindliche Streitkräfte standen. Auch Unternehmungen unserer Torpedobootsflottillen gegen die in der Mobilmachung befindliche englische Flotte, unterblieben, da die Flottenleitung die unersetzlichen Bote für spätere Gelegenheiten aufsparen wollte,

wo ihnen sicherer Erfolg gegen wertvollere Ziele winken würde. Der Verkehr der Häfen unter sich und mit Helgoland wurde vorläufig nicht gestört und diese Ruhe dazu benutzt, letzteres mit Lebensmitteln für 1 Jahr und reichlichen Munitionsvorräten zu versehen.

Auf der Elbe waren Mitte Mai unter dem Befehl des neu ernannten Gross-Admirals folgende Streitkräfte versammelt:

„Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Kaiser Barbarossa“, „Zähringen“, „Braunschweig“, „Hessen“, „Wettin“, „Mecklenburg“, „Schwaben“, „Lothringen“, „Deutschland“, „Friedrich Karl“, „Prinz Adalbert“, „Prinz Heinrich“ und zugehörige kleine Kreuzer pp.

In Wilhelmshaven lagen gefechtsbereit nur die Hafenschiffe und die Torpedoboote, in Reparatur Elsass und Roon.

In Kiel waren „Preussen“, „Wittelsbach“, „Kaiser Karl der Grosse“ in Reparatur, gefechtsbereit nur „Oldenburg“, kleine Kreuzer und Torpedoboote.

Die Lücken waren, so gut es ging, ausgefüllt und die Flotte lief täglich zur Vornahme von Übungen im Verbande aus, um die neuen Schiffe und Kommandanten einzufahren. Abends wurde in der Elbe- oder Wesermündung geankert.

Am Morgen des 18. telegraphierte der Führer der Aufklärungsschiffe über Helgoland: „Feind rückt vor“.

Zu gleicher Zeit kam ein Torpedoboot mit schriftlicher Meldung längsseit des Flaggschiffes. Danach war am frühen Morgen die Kreuzerlinie des Feindes vorgegangen und hatte unsere Schiffe zurückgetrieben, die jetzt in Signalweite von Helgoland lagen; etwas später lief von der Nachrichten-Zentrale Cuxhaven folgende Meldung von Borkum ein: „Bei Tagesanbruch hat Feind Oster-Ems und Hauptmündung mit leichten Streitkräften aufgeklärt, in Oster-Ems werden Bojen gelegt, seit 6 Uhr Batterien von Wester-Ems mit Kreuzern im Gefecht, Linienschiffe folgen.“

Der „Admiral“ lief sofort aus, vereinigte sich mit den Aufklärungsschiffen und besetzte die Linie Helgoland-Wangeroo. Mittags signalisierten die Vorposten den Feind, und um 2 Uhr wurde eine englische Flotte von 16 Schlachtschiffen und einer grossen Zahl von Panzerkreuzern und kleinen Kreuzern gesichtet. Bei dieser Übermacht war an eine Schlacht nicht zu denken. Der „Admiral“ ging in die Elbe zurück, der Feind folgte und abends waren Elbe-, Jade- und Wesermündung blockiert.

Nach dem Ankern erhielt der Admiral Nachrichten von Borkum. Nach tapferer Gegenwehr war die Batterie zum Schweigen gebracht worden, das feindliche Landungskorps war in der Wester- und Oster-Ems gelandet und

hatte unsere Truppen gezwungen, die Insel zu räumen. Mitgeführte Tonnenleger hatten Bojen in der Oster-Ems gelegt und setzten diese Arbeit bis zur Dunkelheit fort. Kleine Kreuzer ankerten bereits in der Oster-Ems. Von der Insel aus waren 12 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer und viele kleine Kreuzer gesichtet. Seit 5 Uhr nachmittags war der Telegraphenverkehr von Borkum unterbrochen.

Die Sachlage war klar. Der englische Flottenführer hatte Borkum und die Oster-Ems sich als Stützpunkt für seine Operationen in der Nordsee ausersehen. Der nächste Tag brachte die Bestätigung. In der Ems gingen mittags 8 Linienschiffe und 8 Kreuzer mit mehreren Kohlendampfern und Vorratsschiffen zu Anker. Ein Lazarettsschiff, ferner ein grosser Dampfer, augenscheinlich ein Werkstattsschiff, waren vermoort worden. Überall im Fahrwasser wurden Bojen gelegt, ein Bataillon Marine-Infanterie war ausgeschifft worden und hatte das Landungskorps der Flotte abgelöst. Nach Emden zu wurden Schanzen aufgeworfen, um gegen Landangriff gesichert zu sein, grosse Vorräte wurden gelandet.

In der Nacht hatte die Torpedobootsflottille „Emden“ versucht, auszulaufen, war aber bei dem hellen Wetter zusammengeschossen worden, nachdem sie die erste Kreuzervorpostenlinie in der Flussmündung überrannt

hatte, wobei zwei kleine Kreuzer gesunken waren. Die Schlachtschiffe waren in See geblieben. 4 Boote kehrten zurück, die übrigen waren verloren.

Innerhalb 3 Tagen waren die Engländer in der Ems häuslich eingerichtet und hatten sich ein gesichertes Depot geschaffen, in dem ihre Schiffe ohne Gefahr Kohlen, Munition und Vorräte ergänzen, kleine Reparaturen ausführen und sich von dem schweren Blockadedienst erholen konnten. Zugleich lag dieser Stützpunkt so nahe dem voraussichtlichen Schlachtfeld bei Helgoland, dass die hier ruhende Reserve rechtzeitig im Augenblick der Entscheidung eingreifen konnte. Vor der Weser, Elbe und Jade legte der Feind Feuerschiffe und grosse Tonnen aus, woran er von uns nicht gehindert werden konnte.

Im Laufe der nächsten Tage erhielt der deutsche Admiral ein klares Bild über die Verteilung der englischen Streitkräfte. Danach lag eine dichte Kette von Kreuzern zwischen Wangeroog-Helgoland und Helgoland-Festland, hinter der Panzerkreuzer patroullierte, um, wo es notwendig war, eingreifen zu können. In die Weser waren zur Beobachtung gegen vorbrechende Streitkräfte mehrere Kreuzer möglichst weit vorgeschoben, die nachts nach der Flussmündung zurückgingen. Die Jademündung war mit Streuminen gesperrt, sodass grosse Schiffe nicht

auslaufen konnten, da an ein Aufräumen der Minen im feindlichen Feuer nicht zu denken war.

Ausser Schussweite von Helgoland patrouillierten auf jeder Seite 4 ältere Linienschiffe, die nachts auf die hohe See zurückgingen. Da ferner 6 Panzerkreuzer und 8 kleine Kreuzer aus den dänischen Gewässern südlich Anholt gemeldet waren, 8 Linienschiffe in der Ems ständig zu Anker lagen, so fehlten von den am 18. und 19. gesichteten 28 Linienschiffen noch 12. Meldungen von Helgoland über Verkehr der Blockadeflotte mit scheinbar nördlich stehenden Streitkräften liessen den Admiral vermuten, dass das feindliche Gros sich aus Sichtweite von Helgoland in der Nähe hielte. Hierin wurde er bestärkt durch verschiedene Versuche der feindlichen Vorposten, ein Gefecht zu beginnen und unsere Vorposten aus der Elbe herauszulocken. Er hatte daher gemessenen Befehl erteilt, jedem Gefecht auszuweichen und den Feind lediglich zu beobachten. Da ferner die Engländer ausser Zerstörung der Telegraphenleitungen nichts gegen Helgoland oder Wilhelmshaven unternahmen und keinen ernstlichen Angriff auf die Elbmündung machten, so war es klar, dass sie erst die Flotte vernichten oder so schwächen wollten, dass sie nicht mehr zu fürchten war, bevor sie gegen die Küstenbefestigungen vorgingen. Der deutsche Admiral andererseits wollte Zeit gewinnen, da jede Woche mehr

ihn an Torpedobooten und Kreuzern verstärken musste, was für die zu erwartende Schlacht von hohem Werte war.

Sein Gegner hatte jedoch nicht die Absicht, ihm dies zu gestatten. Durch ihre Spione hatten die Engländer genaue Nachrichten, dass in Wilhelmshaven nur die alten Hafenschiffe gefechtsbereit seien und dass in Kiel die reparierenden Schiffe keinesfalls vor Anfang Juni auslaufen konnten. Ebenso waren sie darüber unterrichtet, dass in Bremerhaven nur eine Torpedobootsflottille lag. Sie beschlossen daher, die Weserforts anzugreifen, zugleich sollte Helgoland beschossen werden, um den deutschen Admiral zum Auslaufen zu zwingen.



Der Kampf um Helgoland.

Ende Mai war endlich Gelegenheit, für einen erfolgreichen Angriff unserer Torpedoboote gekommen. Es hatte am Nachmittag des 30. ein schweres Gewitter gegeben, das in einen Landregen übergegangen war. Eine kurze telegraphische Verständigung mit der Flottenleitung genügte, um die gleichzeitige Ausführung der schon lange getroffenen genauen Verabredungen zu sichern. Eine Division der Weserflottille sollte gegen 11 Uhr die Vorposten angreifen, dadurch auch die vor der Jade liegenden Kreuzer auf sich ziehen und so der Jadeflottille ermöglichen, auszulaufen. Die Elbeboote wollten versuchen, unter dem holsteinischen Ufer unbemerkt durch die Kreuzerkette zu schlüpfen. Es musste dann jedem Befehlshaber überlassen bleiben, die Linienschiffe zu suchen, da ihnen nur Anhalte aber keine Gewissheit über deren mutmasslichen Aufenthalt gegeben werden konnte.

Wider Erwarten wurden die Weserboote vom Feinde nicht gesehen, es gelang ihnen, ohne einen Schuss zu tun, auszulaufen. Hierdurch wurde der Flottillenchef in

der Jade irre geführt. Nach einer Stunde vergeblichen Wartens auf die Alarmierung in der Weser versuchte er gegen 12 Uhr durchzubrechen; hier aber waren die Vorposten wachsamer, es entspann sich ein heftiges Gefecht, die Kreuzer vor der Weser vereinigten sich sofort mit den auf der Linie Helgoland-Wangeroog liegenden grossen Kreuzern, verlegten den durchgekommenen Booten den Weg, rannten sie über und schossen den grösseren Teil ab. Der zersprengte Rest wurde bei Tagesanbruch von der ansegelnden Schlachtflotte abgetan. Der Feind verlor 2 kleine Kreuzer, während ein Panzerkreuzer schwer havariert wurde.

Die Elbeflotte hatte mit Verlust von 2 Booten die hohe See gewonnen und dampfte nordöstlich an Helgoland vorbei. Das Glück war ihr günstig. Wenn auch nicht das feindliche Gros, so trafen sie doch auf die östliche Blockadedivision von 4 Linienschiffen in der Höhe von Horns Riff und brachten zwei von ihnen zum Sinken. Es war mittlerweile klares Wetter geworden, der Morgen dämmerte und der Rückweg musste angetreten werden. Ein Durchschlagen bei Tageslicht durch die Vorpostenkette war aussichtslos und so entschloss sich der Flottillenchef, die ihm gebliebenen 7 Boote in die Hever zu retten. Entsprechend der erhaltenen Anweisung brannten von 1 Uhr an die Leuchttürme an der Nordküste von Sylt

und Amrum und in der Hevermündung lagen Lotsendampfer, die auf Raketensignal warteten, um die Torpedoboote durch die Watten zu lotsen. Ausserdem lagen noch an den gefährlichen Stellen kleine Boote als Merkzeichen vor Anker. Trotzdem kamen noch zwei Torpedoboote beim Einlaufen auf Grund und mussten bei Annäherung feindlicher Kreuzer verlassen werden, die die Küsten absuchten.

Die Weserflottille hatte weniger Glück. So hoffnungsfreudig die Besatzung nach dem überraschend günstigen Durchbruch geworden war, so wenig entsprach ihrer Begeisterung der weitere Verlauf der Nacht. Der Tag graute, man war weit nördlich von Helgoland und kein Feind zu sehen. Der Flottillenchef beschloss nach Helgoland zu laufen. Es war gegen 3 Uhr, als 4 Strich voraus eine grosse Flotte in Sicht kam. Die Maschinen wurden auf äusserste Kraft gestellt, um wenigstens in den Schutz der Batterien von Helgoland zu kommen, es war aber vergebens. Die Boote waren schon ca. 6 Stunden unter Dampf und konnten die höchste Maschinenleistung nicht mehr erreichen, zudem gehörten sie zu den älteren noch nicht so schnellen Serien und blutenden Herzens musste der Flottillenchef sehen, wie sie einzeln zurückblieben und von den verfolgenden Scouts abgeschossen wurden. Als er keine Rettung für sein Divisionsboot und die beiden

noch bei ihm gebliebenen Boote sah, drehte er mit ihnen auf einen verfolgenden Panzerkreuzer zu. Trotz dessen heftigen Schnellfeuers gelang es den Booten, ihre Torpedos auf ihn zu lanzieren, zwei seiner Gegner nahm er mit sich in die Tiefe, der dritte wurde von der eigenen Besatzung zum Sinken gebracht, sie selbst von einem feindlichen Kreuzer aufgenommen.

Unser Misserfolg war in der Hauptsache der kurzen Nacht zuzuschreiben. Von Mitte Mai bis Mitte Juli ist es kaum 2 bis 3 Stunden dunkel und wenn dann noch so stilles Wetter herrscht wie in diesem Jahre, so ist der Feind sehr im Vorteil. 25 Torpedoboote hatte diese Nacht gekostet, von denen 2 in die Hände des Feindes gefallen waren. Der Verlust des Feindes betrug 2 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer und 3 kleine Kreuzer — ein grosser aber bei seiner Überlegenheit nicht fühlbarer Verlust.

Der frühe Morgen des 31. Mai sah die gesamte englische Flotte auf der Linie Helgoland-Weser vereinigt, nachdem die in der Ems ankernde Reserve dem erhaltenen Befehl gemäss um 4 Uhr morgens zur Hauptmacht gestossen war. Vor der Hever lagen 1 Panzerkreuzer und 3 kleine Kreuzer, vor der Elbe standen die regulären Vorposten, vor der Jade nach der Weser zu lagen 4 Panzerkreuzer zur Deckung gegen Wilhelmshaven.

Der kommandierende Admiral bestimmte sechs der stärksten modernen Linienschiffe zum Angriff auf die Weserforts. Mit 12 anderen und dem Rest der Panzerkreuzer wollte er Helgoland beschiessen, während die letzten 8 vor der Elbe liegen blieben, um dem zu erwartenden Ausfall der deutschen Flotte entgegenzutreten.

Mit Hülfe von Kreuzern und Torpedobooten liefen die Schiffe in die Weser ein, die Vorposten hatten bis zum Feuerbereich der Forts das Fahrwasser nach Minen abgesucht. Die Linienschiffe gingen mit der einsetzenden Ebbe innerhalb des Schussbereichs der Forts Brinkamhoff II und Langlütjen II zu Anker und begannen aus ihren 30,5 cm Geschützen die Beschiessung. Schon nach kurzer Zeit war die Wirkung der kolossalen Granaten sichtbar. Gegen Mittag schwiegen die Forts ganz, die Geschütze waren unbrauchbar, die Panzertürme zerstossen. Der Angreifer hatte wenig gelitten, da er an der Grenze der Schussweite lag und seine Leute hinter starkem Panzerschutz standen. Die Durchschlagskraft der alten Geschütze der Forts, die überhaupt nur ca. 7000 m weit schießen können, genügte nicht mehr, um solchem Panzer auf dieser Entfernung Schaden zuzufügen. Es entstand allerdings mehrfach Feuer in den ungepanzten Schiffsräumen, einige Masten wurden abgeschossen, aber

die dadurch entstandene Verwirrung war dank der ausgezeichneten Ausbildung der Besatzungen bald beseitigt. Einige 60 Mann wurden durch Granatsplitter getötet oder verwundet.

Wenn die Engländer auch im allgemeinen über die Lage der Sperre unterrichtet waren, so suchten sie doch mit Kreuzern, Torpedobooten und Schiffsbooten während des Nachmittags das Fahrwasser sehr sorgfältig ab, sprengten die erste Minensperre durch Kontreminen und liessen mit der Flut ein schweres, tiefgehendes Floss bis in den Feuerbereich der inneren Forts treiben, um sich zu vergewissern, wo die zweite Minensperre läge. Das Floss lief in der Sperre auf eine Mine, wodurch ihre Lage genügend gekennzeichnet war.

Am nächsten Morgen dampften die Linienschiffe die Weser aufwärts bis dicht vor die zweite Sperre und legten sich in gleicher Weise jetzt Brinkamahoff I und Langlütjen I gegenüber zu Anker. Auch hier führte die Beschiessung rasch zum Ziel. Langlütjens Panzerbatterie fiel nach kurzer Zeit buchstäblich in Trümmer. Ihre Widerstandskraft, die für die Geschützkraft vor 30 Jahren berechnet war, genügte bei weitem nicht gegen die Durchschlagskraft moderner Geschosse. Auch hier vermochten die alten Geschütze dem Gegner nur geringen Schaden zuzufügen. Auch Brinkamahoff I wurde bald

zum Schweigen gebracht — Bremerhaven lag dem Feinde nach Aufräumung der Sperre offen.

Nach Niederkämpfung der Forts gingen die Linienschiffe zurück, die Vorposten nahmen Stellung vor der Sperre, ihre Aufräumung und die Zerstörung Bremerhavens wurde auf die nächsten Tage verschoben.

Der Kampf bei Helgoland begann um 8 Uhr morgens. Im grossen Halbkreis lagen die Linienschiffe und Panzerkreuzer von Norden nach Osten auf wirksamer Schussweite und unterhielten ein ununterbrochenes Feuer aus ihren schweren Geschützen. Genaues Zielen war garnicht nötig. Das Oberland, auf dem die Panzerkuppeln liegen, ist ca. 500 m breit und ca. 1600 m lang, es bietet ein Ziel etwa 460 mal so gross wie es für 50% Treffer aus der Kruppschen 28 cm Kanone bei einer Schussweite von 10 000 m erforderlich ist. Die nach Nordost stark abfallende Insel kann schon aus 4 bis 4500 m Abstand eingesehen werden, sodass kein Schuss fehlgehen kann. Jede Verbindung auf dem Oberland war unmöglich gemacht. Die Geschütze wurden mangelhaft bedient, weil der Beobachtungsstand gleich bei Beginn des Bombardements getroffen und stark beschädigt worden war und während desselben nicht wieder repariert werden konnte. Die Bedienungsmannschaften waren schon nach einer Stunde nicht mehr imstande, Dienst an Geschützen

zu tun. Alles verkroch sich in die Kasematten, um dem Höllenfeuer zu entgehen. Es gehörten allerdings Übermenschen dazu, darin auszuhalten und man kann sich die Lage ungefähr vorstellen, wenn man sich auf einem Schiff befindlich denkt, das von ca. 12 anderen Linienschiffen zu gleicher Zeit beschossen wird. Menschliche Nerven sind für solches Feuer noch nicht geschaffen.

Allmählich wurde das Bombardement schwächer, um plötzlich ganz aufzuhören und als die Kanoniere ihre Geschütze wieder besetzten, sahen sie die englische Flotte sich rangieren, und mit äusserster Fahrt nach der Elbe abdampfen.

Auf die Meldung von dem gleichzeitigen Bombardement Helgolands und Bremerhavens beschloss unser Admiral auszulaufen. Er tat es schweren Herzens. So voll von Vertrauen auf den Erfolg sein Vorgänger im Kommando vor 3 Wochen gen England gedampft war, so sorgenvoll für ihn war seine jetzige Lage. Der Augenblick war allerdings günstig genug. Die älteren Linienschiffe des Blockadegeschwaders und die Panzerkreuzer vor der Jade waren nicht zu fürchten, mit ihnen wurde er wohl fertig und konnte so dem Feinde unersetzliche Verluste beibringen. Gefährlich war nur die Möglichkeit, von der Elbe abgeschnitten zu werden und zwischen zwei Feuer zu kommen. Was er freudigen Herzens mit

4 bis 6 modernen Linienschiffen mehr gewagt hätte, dazu entschloss er sich jetzt nur dem Gebote der Pflicht gehorchend. Bremerhaven und Helgoland durfte er nicht ohne Kampf aufgeben. Jetzt rächte sich die verfehlte Verteilung der Ersatzbauten auf die lange Zeit bis 1917; wäre schneller gebaut worden, so hätten mindestens 4 Linienschiffe mehr zu Wasser gebracht werden können, die dem Admiral den Erfolg verbürgten. Denn trotz der grossen Verluste am 5. Mai waren noch 10 Linienschiffe verfügbar. Wären die Ersatzbauten für die Schiffe der Sachsen und einem Teil der Siegfriedklasse fertig gewesen, so hätte der englische Admiral nicht wagen dürfen, gleichzeitig Helgoland und Bremerhaven zu beschliessen, weil er dazu zu schwach gewesen wäre.

Der Admiral liess die 8 Schiffe der Siegfriedklasse kleine Kreuzer und Torpedoboote Aufnahmestellung in der Elbmündung nehmen, während die Sachsenklasse weiter elbaufwärts postiert wurde und nahm, die feindlichen Vorposten vor sich her jagend, Kurs nach Helgoland. Den Weserforts konnte er nichts nützen, es galt Helgoland zu retten.

Eine immer noch stolze Flotte folgte seiner Flagge. Im ganzen waren es 10 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer. Das Blockadegeschwader mit den Jadekreuzern wich mit langsamer Fahrt, ein schwaches Ferngefecht führend,

westlich aus, unser Admiral stiess energisch vor und bald war der Feind gestellt. Er begann scheinbar schon heftig unter unserem gut geleiteten Geschützfeuer zu leiden, als unsere Kreuzer das von Helgoland kommende Geschwader signalisierten. Auf die erste Meldung der aufgestellten Postenkette von dem Auslaufen der deutschen Flotte war die Beschiessung von Helgoland abgebrochen worden.

Unser Admiral musste an den Rückzug denken. Aber jetzt ging der Feind entschlossen vor, er setzte alles ein, und es gelang ihm, die deutsche Flotte festzuhalten, bis sein Helgolandgeschwader in den Kampf eingreifen konnte. Das waren die besten englischen Linienschiffe. Der Kampf wurde aussichtslos, die deutschen Schiffe mussten langsam weichen. Es war zu spät. Die Engländer drängten mit allen Kräften ohne Schonung ihrer Schiffe nach, sie vertrauten mit Recht auf ihre so viel grösseren Schiffe mit ihrem so viel stärkeren Panzer. Die Schlacht war für uns verloren. 2 Linienschiffe wurden genommen, nachdem alle Geschütze demontiert und die Maschinen unbrauchbar geworden waren; ihre kommandierenden Offiziere standen vor der Wahl zwischen Übergabe der Wracks oder wehrlosem Hinschlachten durch die englischen Torpedoboote. 4 Linienschiffe und 2 Panzerkreuzer waren gesunken, die letzten 4 Schiffe entkamen in die Elbe. — Die Siegfriedklasse und die Torpedoboote konnten

die Schlacht nicht mehr zum Stehen bringen und nur das gefährliche Fahrwasser rettete auch sie davor, gänzlich zusammengeschossen zu werden, 5 von ihnen waren kampfunfähig. Allmählich verhallte der Geschützdonner, der Feind wagte nicht weiter zu verfolgen.

Wie schon einmal vor langen Jahren bei der Katastrophe von Folkestone, so war auch diesmal der 31. Mai ein schwarzer Tag für die deutsche Flotte. Von jetzt an blieb nur noch die zäheste Verteidigung übrig und der Verzicht auf jedes angriffsweise Vorgehen.

Die englische Flotte hatte verhältnismässig wenig gelitten, 2 Linienschiffe waren gesunken, 4 wurden zur Reparatur nach England geschleppt, 1 Panzerkreuzer war gesunken, die übrigen Schiffe hatten nicht so viel gelitten, um nicht in der Ems reparieren zu können. Noch am Nachmittag wurde die Beschiessung von Helgoland wieder aufgenommen und mit allen verfügbaren Schiffen in den nächsten Tagen fortgesetzt. Am 3. Juni übergab der Kommandant die Insel, zu weiterem Widerstand war die Besatzung nicht mehr fähig.

Vor Bremerhaven war am Tage nach der Niederkämpfung der Forts die Minensperre aufgeräumt, das im Hafen liegende Schiffsmaterial war verbrannt, die Quaianlagen mit Dynamit gesprengt.

Der Jubel in England war gross, lag doch jetzt im

Bereich der Möglichkeit, was man bisher nur zu hoffen gewagt hatte: die Bedrohung Hamburgs, des grössten Handelsemporium des Festlandes.

Die Niederlage des 31. Mai war schwer, aber das deutsche Volk verzagte nicht. Es klagte nicht die Führer der Unfähigkeit an, sondern nahm die Prüfung in tiefer Trauer ergeben hin. Wohl aber ersparte es denen keinen Vorwurf, die den schleunigen Ausbau der Flotte in den letzten Jahren verhindert hatten. Jetzt stand alles auf dem Spiele. Wenn auch vom Handel zur See während des Krieges keine Rede sein konnte, so war jetzt die Gefahr, dass die grossen Handelsplätze, besonders Hamburg und ihre Hafenanlagen von See aus zerstört wurden, wie es mit Bremerhaven bereits geschehen war. Das bedeutete eine erst in Jahrzehnten gut zu machende Einbusse, zumal der Ersatz der dadurch erlittenen Kapitalverluste beim Friedensschluss sehr unwahrscheinlich war, da dazu die Niederlage Englands gehört hätte. Diese war ausgeschlossen.

Zunächst trat Ruhe in der Nordsee ein. Da ein Ausfall namhafter deutscher Streitkräfte nicht mehr zu befürchten stand, so wurde die Hälfte der Linienschiffe je auf 8 Tage nach England zum Ausruhen und zum bequemeren Auffüllen von Munition und Materialien, zum Docken pp. geschickt. Mitte Juni waren die erfrischten Geschwader wieder vollzählig auf Posten.

Allgemeine Kriegslage.

Die Besetzung Antwerpens durch die Engländer und Belgiens durch die Franzosen hatte den Einmarsch der deutschen Heere in Belgien zur Folge gehabt. Zwischen den französischen und deutschen Heeren war es zu einer grossen Schlacht gekommen. Wenn auch die Franzosen keine entscheidende Niederlage erlitten hatten, so waren sie doch gezwungen, Belgien zu räumen, sie leisteten dabei zähen Widerstand, und die deutschen Heere konnten nur langsam vorrücken. Antwerpen wurde belagert.

Die erste italienische Armee war ohne bedeutenden Widerstand zu finden, in Südfrankreich eingefallen, dann aber von der französischen Südarkmee vernichtend geschlagen worden. Nach ihrem Rückzug beschränkten sich die Italiener bis auf weiteres auf die Verteidigung ihrer Grenzen. Österreich hatte nach der Mobilmachung eine grosse Armee ins Elsass geschickt, wo sie eine beobachtende Stellung einnahm und die französische Südarkmee in Schach hielt.

Unsere Kolonien im Auslande waren sofort angegriffen worden. Die Hafenorte wurden besetzt, die Regierungsgebäude und alles Regierungseigentum gründlich zerstört, soweit der Feind es nicht selbst gebrauchen wollte. In Südwest-Afrika hielten unsere noch dort befindlichen Truppen jeden Aufstandsversuch nieder, in Ost-Afrika verhinderten die Araber solche, die aus Hass gegen die Engländer fest zur deutschen Flagge standen. Vor Kiautschou war es zu einem ernsten Gefecht gekommen. Ein französisches Linienschiff war gesunken, ein englischer Panzerkreuzer schwer havariert worden, ehe die Küstenbatterien niedergekämpft waren. Hafenanlagen und Befestigungen wurden zerstört.

Unsere Kreuzer hatten die Kolonien verlassen, ohne den Angriff des Feindes abzuwarten und sich auf die Haupthandelsstrassen des Ozeans gelegt, um feindliche Schiffe abzufangen. Ihre Tätigkeit machte sich bald sehr bemerkbar, aber nach kurzer Zeit waren sie von den feindlichen Kreuzern aufgefunden und vernichtet.

Auf die Entsendung einer besonderen Kaperdivision hatte die Marineleitung verzichtet. Die wenigen grossen Kreuzer waren in der Heimat unentbehrlich. Es war aber gleich anfangs des Krieges einigen der als Hilfskreuzer gebauten grossen Handelsdampfern gelungen, um Schottland herum in den Atlantischen Ozean zu kommen

und hier die Route England - Nordamerika unsicher zu machen. Die sofortige Folge war das Aufhören jedes Schiffverkehres. Da aber die englischen Schiffe sich unter amerikanische Flagge flüchteten, und unbegreiflicher Weise Deutschland Brotfrüchte nicht als Konterbande erklärt hatte, so schwand sehr bald die anfangs in England gehegte Befürchtung einer Hungersnot. Als dann Mitte Juni auch der letzte dieser Hilfskreuzer aufgebracht war, stand der Seehandel Englands bald wieder in gleichem Flor wie vor dem Kriege.



Angriff auf die Elbmündung.

So lagen die Dinge, als der englische Admiral sich zum Vorgehen in der Elbmündung anschickte. England hatte alle auf seinen Werften für fremde Staaten in der Ausrüstung befindlichen Linienschiffe übernommen und mit seinen letzten Reserven die bisherigen Verluste fast ersetzt. Es hatte ein Geschwader von 8 allerdings älteren Linienschiffen für die Ostsee bestimmen können und die Nordseeflotte wieder auf 24 Linienschiffe gebracht. Ende Juli war voraussichtlich die Reparatur der Mehrzahl der havarierten Schiffe beendet. Mit Frankreich war vereinbart worden, das Mittelmeergeschwader durch französische Panzer abzulösen, sodass es für den Kampf in den deutschen Gewässern verfügbar wurde.

Der Nordseeflotte waren alte Dampfer zum Sperrebrechen, Tonnenleger mit Bojen, kleine Dampfer zum Wachtdienst, Sprengungs- und Vermessungsabteilungen pp. kurz alle Hilfsmittel in so reichem Masse mitgegeben, wie es eben nur England kann. Der alte Kampfgeist zu Nelsons Zeiten war wieder lebendig geworden und die seegewohnten Besatzungen so elastisch und kampflustig,

wie je zuvor. Von Ermüdung der Offiziere und Mannschaften war nichts zu merken und mit voller Siegeszuversicht ging die Flotte an die Lösung ihrer schwersten Aufgabe.

Einen Angriff auf Wilhelmshaven plante der Admiral nicht. Es hiess nur wertvolle Linienschiffe im Kampf mit den sehr starken Befestigungen riskieren, ohne dass Aussicht auf Einnahme der Festung und Zerstörung der Werftanlagen vorhanden war. Er begnügte sich, die Streuminen, vor der Jade zu vermehren und ausser den Vorposten ein Geschwader von 4 Linienschiffen und zwei Panzerkreuzern auf der Linie Jade-Elbemündung zu stationieren. In der Weser lagen vor den Forts 2 Panzerkreuzer zu Anker, um jede Arbeit an den zerstörten Befestigungen zu verhindern. Weiter unterhalb bei Hohe-
weg Leuchtturm waren kleine Kreuzer postiert zum Schutz dieser Schiffe gegen Überfall durch Torpedoboote von der Jade her. Weseraufwärts waren in dem flachen Wasser deutscherseits mehrere Sperren von versenkten Schiffen hergestellt, so dass ein weiteres Vordringen schon dadurch ausgeschlossen war.

Die dezimierte Emsflottille hatte noch einmal einen Ausfall versucht, es war ihr aber nicht gelungen, die dichte Postenkette zu durchbrechen. Die Bote waren entweder abgeschossen oder aufs Watt gejagt worden, wo

sie von ihrer Besatzung zerstört wurden. Die Ems war danach von uns an geeigneter Stelle durch versenkte Schiffe gesperrt, so dass es selbst kleinen Kreuzern unmöglich war, auf Schussweite an die Stadt zu kommen. Torpedoboote konnte die an der Ems stationierte reitende Artillerie mit Erfolg begegnen. Borkum gegenüber waren zahlreiche und starke Feldbefestigungen angelegt, um die Landung grösserer Truppenmassen zu verhindern.

In Wilhelmshaven lagen zwei Divisionen neuer, zwei solche älterer Boote, mehrere kleine Kreuzer und sonst nur die Hafenschiffe. Da der Feind Streuminen in und vor der Jade gelegt hatte, so war das Auslaufen für grössere Schiffe unmöglich, weil an ein Aufräumen der Minenfelder im Feuer der feindlichen Streitkräfte nicht zu denken war. „Elsass“ und „Roon“ konnten Ende Juli wieder gefechtsbereit sein, kamen dann aber nur für die Hafenverteidigung in Betracht.

Auf der Elbe lagen die 4 nach der Schlacht am 31. Mai notdürftig reparierten Linienschiffe „Hessen“, „Schwaben“, „Zähringen“, „Deutschland“, die 4 Schiffe der Sachsen- und 4 der Siegfriedklasse. Auf die Nachricht von dem Erscheinen der englischen Ostseeflotte vor Kiel wurden „Schwaben“ und „Deutschland“ und die Siegfriedklasse durch den Kaiser Wilhelm-Kanal dorthin geschickt. Die Torpedoboote waren auf 2 Divisionen

zusammengeschmolzen, 2 Divisionen älterer Boote wurden von Kiel nach der Elbe abgegeben, weitere waren nicht mehr vorhanden. Von einer Sperrung des Fahrwassers unterhalb Cuxhavens durch Streuminen musste abgesehen werden, um nicht die eigenen Schiffe in ihrer freien Bewegung zu hindern.

Es war gegen den 20. Juni, als der englische Admiral den Angriff in der Elbmündung begann. Es gelang ihm mit seinem vorzüglichen Vermessungspersonal verhältnismässig schnell das Fahrwasser bis Neuwerk auszubojen, was er hauptsächlich auch dem fortgesetzt stillen Wetter zu danken hatte. Er legte kleine mit Pilzankern versehene Boote als Fahrwasserzeichen aus, deren Anker durch eine winzige, wenig sichtbare Boje gekennzeichnet war, sodass ihr Platz sofort wiedergefunden werden konnte, falls das Boot leckgeschossen und gesunken war. Mit der vorschreitenden Betonnung wurden die Vorposten elbaufwärts geschoben und in den letzten Tagen des Juni lagen die feindlichen Kreuzer quer ab von Neuwerk. Anfang Juli hatte der Feind die erste Beschiessung geplant.

Unsere Lage war verzweifelt. Torpedobootsangriffe durften nicht mehr gewagt werden, um für den Tag der Entscheidung nicht zu sehr geschwächt zu sein. Nächtliche Vorstösse einzelner Kreuzer beschädigten wohl die feindlichen Kreuzer so schwer, das einer oder der andere aus-

gewechselt werden musste, aber was verschlug das bei der unerschöpflichen Reserve des Gegners, während unsere dabei havarierten Kreuzer nicht ersetzt werden konnten?! So nahte das Verhängnis der Forzierung Cuxhavens langsam aber unabwendbar.

In Hamburg war man sich über den unerbittlichen Ernst der Lage nicht überall im klaren. Man bezweifelte zunächst die Möglichkeit, dass Cuxhaven genommen werden, dass (vermeintlich) so starke Küstenbefestigungen zum Schweigen gebracht werden könnten und vertraute blindlings den Torpedobootten und Forts, die schon ein Machtwort sprechen würden. Andererseits leuchtete es der Menge wohl ein, dass uns mit dem Fall Cuxhavens ein schwerer Schlag zugefügt werden würde, aber man begriff seine Tragweite für Hamburg nur teilweise. Man sah es als selbstverständlich an, dass das Fahrwasser der Elbe oberhalb Cuxhavens durch versenkte Schiffe, mindestens aber durch zahllose Minen unpassierbar gemacht werden müsste und könnte, sodass Hamburg gänzlich ungefährdet sei. An dieser Meinung änderte auch die Zerstörung Bremerhavens nicht viel. Dort waren alte minderwertige Befestigungen, im Minendepot waren nicht genügend Minen gewesen, um die erforderlichen zahlreichen Sperren zu legen, auch habe keine Flotte und Torpedoboote bereit gelegen, um die beschliessenden

Linienschiffe anzugreifen. Das sei bei Cuxhaven doch ganz anders. Unseren Torpedoboote könne kein Feind Stand halten. So viel Linienschiffe durch sie zum Sinken gebracht würden, könne England garnicht haben, und was der törichten überhebenden Gedanken mehr waren. Nur wenige Männer übersahen die Situation. Ihre Warnungen verhallten zunächst ungehört, erst während der Beschiessung Cuxhavens begann man in Hast die Freilager zu räumen und die Waren elbaufwärts zu schaffen.

Kehren wir nach Cuxhaven zurück.

Am 3. Juli mit Ende der Flut gingen 8 der besten Linienschiffe von Neuwerk elbaufwärts. Ihnen voraus dampften auf beiden Seiten kleine armierte Dampfer, die sich von 500 zu 500 m als Bojen verankerten. Es dauerte nicht lange, bis die Kanonenbatterie das Feuer eröffnete. Damit war ihre Lage genügend gekennzeichnet und mit 300 m Abstand gingen die Schiffe im Fährwasser zu Anker. Noch war kein Schuss gefallen und in aller Ruhe bestimmten die Kommandanten ihre Entfernung von der Batterie. Die geringste war ca. 7000, die höchste ca. 8500 m. Und jetzt begann aus zahlreichen der schwersten Präzisionsgeschützen eine ununterbrochene Beschiessung der Kanonenbatterie. Aber bald griffen die beiden Linienschiffe ins Gefecht ein. Die englischen Schiffe erlitten solche Beschädigungen, dass der Admiral

sie einzeln aus dem Gefecht zog. Aber auch die Kanonenbatterie hatte schwer gelitten. Zwei Geschütze waren demontiert, bei dem einen war die schwer beschädigte Lafette unter dem Rohre zusammengebrochen, bei einem zweiten waren die Bremszylinder zertrümmert. Diese Havarien waren so schwer, dass sie erst in Wochen repariert sein konnten. Sonst war kein nennenswerter Schaden durch die Beschiessung entstanden. An Mannschaften hatte sie ca. 100 Tote und Verwundete gefordert.

Zwei englische Linienschiffe mussten zur Reparatur nach England gehen, 3 weitere hatten umfangreiche, aber leichtere Beschädigungen erlitten. Auf diese Weise konnte der englische Admiral nicht zum Ziel kommen. Er beschloss, es anders anzufangen.

In Cuxhaven herrschte helle Freude über den abgeschlagenen Angriff. Man war stolz auf die Leistungen des Forts, wenn man sich auch nicht verhehlte, dass die beiden Linienschiffe sehr bedeutend zum Erfolge beigetragen hatten, und man begann zu hoffen, sich bis zum Eintritt des schlechten Wetters anfangs September halten zu können. In der Erwartung einer Fortsetzung der Beschiessung am nächsten Tage ging man schlafen. Die Nacht war dunkel, das Rondeboot hatte gerade die Vorpostenkette abgefahren, als plötzlich auf ihrem rechten

Flügel Schnellfeuer abgegeben wurde und die Scheinwerfer zu spielen begannen. Im selben Augenblick stürmten mit der Flut zahlreiche Torpedoboote durch die Linie und verschwanden elbaufwärts. Die Sperre wurde bald passiert, unbekümmert um die Schüsse der Wachtboote tobten die Boote ihrem Ziele entgegen: den deutschen Linienschiffen. Ein wütender Kampf entspann sich. Aber so viele ihrer auch in den Grund gebohrt wurden, es kamen doch noch genug heran, um „Hessen“ und „Zähringen“ zum Sinken zu bringen. Zwei Divisionen seiner 30 Seemeilen schnellen Turbinenboote hatte der englische Admiral eingesetzt, keins kehrte zu ihm zurück, aber ihr Erfolg entschied das Schicksal Cuxhavens.

Am nächsten Morgen ankerten zunächst 6 der bestarmierten Panzerkreuzer unter gleichen Vorsichtsmaßnahmen wie am Tage vorher in Höhe des Mittelgrundes und nahmen das Fort Kugelbaake unter Feuer. Ihnen folgten 16 Linienschiffe, die ihre Geschütze auf Kanonenbatterie konzentrierten. Es war ein schauerlich schöner Anblick, dies Duell zwischen Schiffen und Forts. Lange tobte das Geschützfeuer, unermüdlich feuerten die zahlreichen Geschütze der Schiffe. Augenscheinlich befolgten die Engländer dasselbe Verfahren wie bei Helgoland, sie deckten die Batterien mit einem Hagel von schweren Geschossen zu. Ihnen gegenüber hatten die wenigen Geschütze der

Forts einen schweren Stand, denn hier war der Erfolg in den Batterien grösser als dort bei den Panzertürmen. Die Erdböschungen wurden durchpflügt von den schweren Granaten, die im Krepieren ganze Wolken von Erde über Geschütz und Mannschaft schütteten und so die Bedienung sehr erschwerten. Die beiden linken Flügelgeschütze wurden zuerst unbrauchbar, sodass die ihnen gegenüberliegenden Schiffe ihr Feuer mit denen der übrigen auf die Mitte der Kanonenbatterie konzentrieren konnten. Der östliche Entfernungsmesser wurde zerstört und wenn auch die Geschütze so ziemlich eingeschossen waren, so wurde doch die Sicherheit des Treffens beeinträchtigt. Allmählich erlahmten auch die Mannschaften. Sie sahen ihre Geschosse einschlagen, sahen sie krepieren, aber immer wieder starrte ihnen der lückenlose Panzer der Türme auf den Linienschiffen entgegen. Masten wurden umgeschossen, mehrere Schiffe gerieten in Brand, aber keines wich aus der Linie bis auf 2, deren Ankerketten zerschossen waren. Sie schoren aus und gingen hinter dem letzten Schiff wieder zu Anker. Mutlosigkeit über ihre augenscheinlich vergeblichen Anstrengungen begann sich der Kanoniere zu bemächtigen. Zu Dutzenden lagen sie hingemäht an den Geschützen, immer neue Mannschaften strömten herbei, um ebenso nutzlos sich zu opfern. Ein unglücklicher Zufall beschleunigte die Ent-

scheidung. Ein beladener Geschosskarren wurde beim Ausfahren aus der Traverse getroffen, die Granaten explodierten, der Feuerstrahl schoss durch das Ausgabeluck in den Vorraum zum Magazin, in welchem Pulverkartuschen ausgabebereit lagen, diese entzündeten sich und die Traverse flog in die Luft.

Alle Schiffe konzentrierten ihr Feuer hierher und nach kurzer Zeit waren die beiden letzten noch feuernden Geschütze unbrauchbar gemacht. Die Kanonenbatterie schwieg. Fort Kugelbaake kämpfte noch kurze Zeit weiter, dann verstummte es auch. Der Feind blieb in seiner Position zu Anker.

Im Laufe des Nachmittags dampften 3 Linienschiffe und 2 Panzerkreuzer scheinbar schwer beschädigt nach See zu, ihre Plätze wurden bald darauf durch 5 frische Schiffe ausgefüllt, Tote und Verwundete wurden von Bord gegeben und seewärts transportiert. Mehrfache Reihen von Kreuzern und Torpedobooten bildeten elbaufwärts eine dichte Vorpostenkette. Bei Tagesanbruch am nächsten Tage setzte sich ein Dampfer auf Steins Riff auf Grund und bildete so eine vorzügliche Marke für die ansegelnde Flotte, die jetzt geraden Kurs parallel dem Ufer nehmen konnte. Auf jedem grossen Schiff befanden sich mehrere Kapitäne und Steuerleute von englischen Dampfern, die

in jahrelanger regelmässiger Fahrt zwischen England und Hamburg das Elbefahrwasser genau kannten und jetzt als freiwillige Lotsen an Bord gegangen waren. Gegen 9 Uhr ging die Flotte Anker auf. Die vordere Division nahm Grimmerhörn unter Feuer und lenkte die Geschütze dieses Forts von elbaufwärts gehenden Kreuzern und kleinen Torpedoboote auf sich. Dafür wurden diese von den hinter der Sperre liegenden Schiffen der Sachsenklasse beschossen. Augenscheinlich mit Erfolg. 2 bis 3 kleine Kreuzer waren schwer havariert, die ganze Linie kam zum Stehen und eins der kleinen Torpedoboote nach dem andern verschwand in den Wellen.

Plötzlich stiegen in den Sperren nahe unter Land zwei hohe Wassersäulen in die Luft. Was wir für kleine Torpedoboote gehalten hatten, waren Unterseeboote gewesen, deren Besatzung tollkühn ihr Leben in die Schanze schlug, um unsere Sperren zu sprengen. Den ersten Explosionen folgten noch weitere und man sah verschiedene von ihren Ankern gerissene Minen auf der Oberfläche treiben. Nach menschlichem Ermessen musste eine ganze Zahl weiterer leck geschlagen sein und unschädlich am Grunde liegen. Von den Unterseebooten sah man nichts mehr — sie hatten ihren Erfolg mit ihrem Untergange bezahlt. Der letzte Akt des grossen Dramas begann.

Der englische Admiral säumte keinen Augenblick mit dem Angriff. Was konnten die alten Geschütze von Grimmerhörn und der Sachsenklasse ihm tun?! Er war darauf gefasst, 4 bis 5 Linienschiffe zu verlieren, aber dieser Einsatz war des Gewinns von Cuxhaven auch wert.

Gleich nach den Explosionen dampfte er, seine stärksten Schiffe voraus, auf die Sperre zu, in der richtigen Voraussetzung, dass eine genügend breite Lücke gerissen sei und an dem Ort der Explosion nur noch vereinzelte Minen liegen könnten. Er hatte sich nicht getäuscht.

Dicht an seiner Aussenseite dampften die kleinen Kreuzer und Torpedoboote, bereit, den Kampf mit den vorbrechenden deutschen Booten aufzunehmen. Unter dem Hagel der Geschosse, der auf das Fort niederprasselte, schwieg Grimmerhörn bald fast ganz. Kurz vor den Sperren waren unsere 4 Torpedobootsdivisionen heran. Beide vordersten Linienschiffe wurden getroffen, das zweite schor nach Backbord aus, lief in die Sperre und sank durch mehrere explodierende Minen tödlich verletzt. Das Führerschiff musste langsam gehen, weil es vorne zu tief eingesunken war, schor etwas nach Steuerbord aus und liess die nachfolgenden Schiffe passieren. Sein vorzüglich ausgebautes Zellsystem und der Unterwasserbodenpanzer bewahrte es vor dem Sinken. Jetzt aber waren die englischen kleinen Kreuzer und Torpedoboote im Hand-

gemenge mit den unsrigen. Mancher Kreuzer und manches Boot ging darauf, aber den deutschen Torpedobooten gelang es nur noch, ein weiteres Linienschiff zum Sinken zu bringen. Die übriggebliebenen Boote versuchten elb-aufwärts zu entkommen, von 24 Booten fanden sich noch 9 in Brunsbüttel zusammen.

Als die ersten Schiffe die Sperren hinter sich hatten, wurden sie von der Sachsenklasse im Nahkampf angegriffen. Die Kommandanten hatten dies als die einzige Möglichkeit erkannt, dem Vaterlande noch zu nützen. Der „Baden“ wurde der Kommandoturm zertrümmert, die Befehlsübermittlung versagte, das führerlose Schiff trieb mit der Ebbe in die Sperre und sank. „Württemberg“ und „Bayern“ brachten ihre Bugtorpedos zum Schuss und havarierten zwei Linienschiffe schwer, wurden dann aber von deren Hintermännern gerammt, ehe sie selbst rammen konnten. Beide sanken, ihre Gegner waren kampfunfähig, weil ihnen der Vorsteven gebrochen und das Vorschiff vollgelaufen war. Sie gingen zu Anker. „Sachsen“ wurde von mehreren Linienschiffen unter Feuer genommen und erhielt vorne einen Torpedoschuss, sodass ihr Führer sie auf dem Ostufer aufsetzte, um sie vor dem Sinken zu bewahren.

Nach dem Passieren der Sperren ankerte die feindliche Flotte. Die Forts lagen wehrlos dem feindlichen Feuer von der Innenseite ausgesetzt, eine weitere Ver-

theidigung war unmöglich. Von der Kanonenbatterie und dem Fort Kugelbaake tönnten dumpfe Explosionen herüber, die Besatzung sprengte die Munitionsmagazine in die Luft. Mit der Drohung Cuxhaven zu bombardieren, erzwang der Admiral die Übergabe von Grimmer Hörn. Die übrigen Forts lagen in Trümmer, die Besatzung zog sich ins Land zurück. Abends landete ein Bataillon Royal marines und besetzte die Stadt. Cuxhaven und die Elbmündung waren britisch.

Noch am selben Nachmittag dampften 4 kleine Kreuzer nach Brunsbüttel, mussten aber vor der Sperre bei Osteriff Halt machen. Hier waren eine Anzahl grosser Kauffahrteischiffe versenkt worden, als die aus der Schlacht kommenden kleinen Kreuzer und Torpedoboote passiert waren; ferner war die Elbe in ihrer ganzen Breite durch Streuminen für grössere Schiffe unpassierbar gemacht worden.

Die Verluste der englischen Flotte waren schwer. 3 Linienschiffe waren gesunken, 5 sehr schwer havariert, 3 andere leichter beschädigt. Es blieben noch 11 gefechtsfähige Panzer. Von den Panzerkreuzern waren 2 gesunken, 2 schwer beschädigt, die übrigen waren gefechtsfähig. Die gesamte Nordseeflotte bestand noch aus 11 Linienschiffen, 8 Panzerkreuzern, 10 ungeschützten Kreuzern I. und II. Klasse und einer grossen Anzahl solcher III. Klasse Scouts und Destroyers. Von seiner Flotte war nicht viel mehr

als die Hälfte übrig geblieben, aber seine Aufgabe war gelöst, die deutsche Marine bis auf einen kleinen Rest vernichtet, die Elbmündung in seiner Hand.

Die Einnahme Cuxhavens erlaubte eine andere Verteilung der Flotte. Zur Bewachung Wilhelmshavens wurden 6 Panzerkreuzer bestimmt, von denen die eine Hälfte vor der Jade kreuzte, während die andere sich in der Ems ausruhte. 8 Linienschiffe und 2 Panzerkreuzer behielt der Admiral in der Elbe und gab den Rest zur Verstärkung der Ostseeflotte ab, ebenso wie alle nur entbehrlichen Kreuzer und Torpedoboote.

Der Aufenthalt, den die Ostesperre dem Feinde bereitete, wurde von uns dazu benutzt, 4 Panzer-Kanonenboote durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Hamburg zu werfen, die zur Verteidigung weiterer Schiffssperren gute Dienste leisten konnten.

Zum Sprengen der Ostesperre wurden Taucher und Sprengmittel aus England gebracht und es gelang schon Mitte Juli, eine genügend breite Lücke zu schaffen, um grosse Schiffe durchlotsen zu können. Hierbei war den Engländern zugute gekommen, dass das Versenken der Schiffe infolge starken Stromes und der gebotenen Eile nicht so regelmässig hatte geschehen können, wie es geplant war. Die Wracks selbst gaben den besten Anhalt

zum Durchfahren und es konnte dies unschwer von den Linienschiffen gewagt werden.

Der Admiral zögerte nicht, sich mit einer Division vor Brunsbüttel vor Anker zu legen. Die schwachen Batterien wurden leicht zum Schweigen gebracht und die Schleusen zerstört. Die äusseren Tore und die Molenköpfe wurden durch Torpedos gesprengt, die inneren Tore wurden eingeschossen. Kanaleinwärts wurden von uns Schiffe zum Versenken bereitgehalten, um den Kanal sperren zu können. Da keine Landung erfolgte, unterblieb dies. Vor Cuxhaven lag eine weitere Division Linienschiffe, die sich durch doppelte Vorposten gegen See zu gesichert hatten. Belästigungen seiner Schiffe durch Gewehrfeuer hatte der Admiral durch die Drohung der Beschiessung Cuxhavens zu verhindern gewusst.

Für das Vorgehen stromaufwärts wurde eine Spreng- und eine Vermessungsabteilung gebildet, die Hand in Hand arbeiteten. Jene suchte den Strom nach Minen ab, diese legte Bojen und Feuerschiffe. Der Juli verstrich mit dem Ausbojen der Elbe. Wenn es auch stellenweise dadurch erschwert wurde, dass die Boote von Land aus unter Gewehr- oder Artilleriefeuer genommen wurden, so wurde letzteres immer sehr bald zum Schweigen gebracht durch die beiden Panzerkreuzer, unter deren Schutz die beiden Abteilungen arbeiteten. Zur Einstellung des Gewehrfeuers

genügte die offenbar ernst gemeinte Drohung des englischen Admirals, die offenen Elbdörfer und Glückstadt zu bombardieren. Ab und zu flog eins der Boote beim Aufnehmen von Streuminen in die Luft, auch ein Panzerkreuzer wurde durch Minen schwer beschädigt, aber alles dies verursachte keinen sonderlichen Aufenthalt. Die Sicherheit, dass eine bei gewöhnlichem Hochwasser zehn Meter tiefe Fahrrinne bis an die Stadt führe, erleichterte diesem geübten Vermessungspersonal die Arbeit sehr bedeutend. Anfang August waren die Engländer bis oberhalb Glückstadt gekommen, als sie sich bei Krautsand der zweiten Schiffssperre gegenüber befanden. Diese war sorgfältiger ausgelegt, als die bei der Oste und trotzdem die begleitenden Schiffe jede Störung fern hielten, gelang es den Sprengdetachements erst Ende August, eine auch nur für kleine Kreuzer passierbare Lücke zu schaffen.

Mitte Juli waren einige Panzer-Kanonenboote auf die Elbe gekommen, die jetzt gute Dienste leisteten. Die Arbeiten kamen aber bald unter Schulau zum Stillstand.

In Hamburg war alles geschehen um zum letzten Kampf vorbereitet zu sein. Seit Beginn des Krieges hatten die Werften Torpedoboote gebaut, von denen jetzt eine stattliche Anzahl verwendungsbereit waren. Aus Kiel waren Torpedos und Mannschaften gekommen und hatten sie bemannt. Auf dem hohen Ufer bei Schulau

und auf der hannoverschen Seite waren zahlreiche Batterien von Geschützen bis zu 15 cm Kaliber errichtet, die mit den Panzerkanonenbooten zusammen die Schiffssperren verteidigten. Von diesen waren in dem engen Fahrwasser unterhalb Schulau 2 hintereinander ausgelegt, die letzte Hoffnung der Hamburger. Die die Sperre angreifenden Panzer-Kanonenboote konnten dem Feuer der in dominierender Stellung befindlichen Geschütze nicht widerstehen. Der Feind musste ausserhalb ihrer Schussweite vor der Sperre zu Anker gehen und seine Vermessungsarbeiten einstellen. Der englische Admiral liess daher zunächst mit aller Energie an der Beseitigung der Krautsandsperre arbeiten, um seine Linienschiffe weiter vorschieben zu können.

Hamburg fühlte sich gerettet. Das unaufhaltsame energische und glückliche Vorgehen der Engländer elbaufwärts hatte die Stadt in Angst und Schrecken gejagt, nahe genug war der Feind an die Stadt gekommen, aber jetzt atmete alles auf in der Freude über die voraussichtlich endgültig beschworene Gefahr.



Kämpfe in der Ostsee.

Nach Eintreffen des Geschwaders von 8 Linienschiffen in der zweiten Hälfte des Juni war der englische Admiral in die Ostsee eingelaufen. Er hatte die Hälfte seiner Schiffe vor Kiel stationiert und machte mit der anderen Hälfte eine Streife nach dem Osten, wobei er unter Rügen einen Panzerkreuzer durch Tordedobootsangriffe verlor. Vor Swinemünde wechselte er nur einige Schüsse mit den Forts, ohne sich jedoch ernstlich zu engagieren und dampfte dann in die Danziger Bucht zu einer Rekognoszierung der dortigen Befestigungen. Vor Danzig und Swinemünde liess er eine aus je 2 Panzerkreuzern und mehreren kleineren Kreuzern bestehende Blockade-Division und formierte eine Kreuzer-Division, die die Küste von Memel bis Fehmarn abpatrouillierte und Schmuggel und Küstenhandel unmöglich machen sollte. Nach der Einnahme Cuxhavens erhielt er 4 weitere Linienschiffe. England war aber jetzt an der Grenze seiner Reserven angelangt. Wollte man nicht auf die ganz alten Linienschiffe aus den 80er Jahren zurückgreifen, so musste man mit weiteren Verstärkungen warten, bis die beschädigten

Schiffe repariert und das Mittelmeergeschwader durch französische Schiffe abgelöst worden war. An eine Einnahme Kiels war daher jetzt nicht zu denken.

Kiel war in der Hauptsache nur durch seine Befestigungen und Minensperren geschützt. Von der Flotte waren „Wittelsbach“, „Deutschland“, „Lothringen“, „Oldenburg“, 6 Schiffe der Siegfriedklasse, einige Kreuzer und mehrere Torpedobootsflottillen verfügbar, die teilweise aus neuen, erst während des Krieges fertig gewordenen Booten bestanden.

Der kommandierende Admiral verhielt sich zunächst ruhig. Er störte das Blockade-Geschwader nachts durch einzelne ausfallende Kreuzer und Torpedoboote, liess sich aber am Tage in kein Gefecht mit dem Feinde ein, dessen Schiffe die Forts zum Erwidern vereinzelter Schüsse zu verleiten suchten. Ende Juli erschien das Gros der englischen Flotte wieder vor Kiel. Wie in Kiel bekannt, stand im August eine Verstärkung der Blockadeflotte durch im Mittelmeer entbehrlich gewordene englische Linienschiffe bevor und war dann sicher ein energisches Vorgehen des Feindes zu erwarten. Der Admiral beschloss daher, alles daran zu setzen, die englische Flotte stark zu schwächen.

Mit Beginn der Dunkelheit am Abend des 28. Juli gingen „Wittelsbach“, „Deutschland“, „Lothringen“ und

„Oldenburg“ durch die Sperre, trieben die feindlichen Vorposten zurück und ermöglichten den Torpedobootsflottillen auszulaufen, ohne angegriffen zu werden. Es war bekannt, dass die englische Flotte sich in der Marstallbucht bei Langeland einen Ankerplatz eingerichtet hatte, der mit Schwimmsperren aus Balken und Drahttauen mit Netzen zum Schutz gegen Überfälle umgeben war. Hier ankerten Vorratsschiffe und die Reserven, sowie gelegentlich nachts das Gros. Vorstellungen darüber bei Dänemark hatten nichts genutzt, da der Ankerplatz ausserhalb der Neutralitätszone lag und die Regierung weder Machtmittel noch den guten Willen hatte, die Räumung zu erzwingen. So gerne wir den offensichtlich bösen Willen Dänemarks mit dem Einmarsch in Jütland vergolten hätten, so zwang uns die Notwendigkeit, jede Kränkung Russlands zu vermeiden, davon abzustehen. Ferner war auf Grund der Meldungen der Küstenwachen festgestellt, dass das Gros nachts nicht über Fehmarn hinausgegangen oder in Sicht der schleswigschen Küste gekommen war. Es musste also nach den dänischen Inseln zu unter Anker liegen oder kreuzen.

Hierauf bauten die Flottillenchefs ihren Plan. Die erste Flottille ging mit direktem Kurs nach Langeland. Durch die Verbindungsschiffe zwischen Kiel und Marstallbucht war hier alarmiert worden und alles zum Empfang bereit. Jedem Panzerschiff war ein ganz bestimmter Sektor

angewiesen worden, den es mit seinen Scheinwerfern und Geschützen zu bestreichen hatte, sodass der ganze Ankerplatz gleichzeitig beleuchtet und unter Feuer genommen werden konnte. Zahlreiche Boote lagen hinter der Balkensperre so dicht nebeneinander, dass niemand unbemerkt passieren konnte.

Nach Berechnung des Flottillenchefs musste man jetzt dicht unter Langeland sein. Er gab den Befehl für äusserste Kraft, aber so vorsichtig dieser auch ausgeführt wurde, so alarmierte doch ein kurzer Feuerschein aus einem der Schornsteine den Feind. Man war in der Tat dicht vor der Sperre. Wie durch Zauberhand war plötzlich alles taghell erleuchtet und schon feuerten die Geschütze. Da plötzlich sass das Führerboot in der Sperre fest, bereitgehaltene zusammengebundene schwere Eisengewichte wurden vom Boot aus über die Drahttaue geworfen, sie hätten nichts geholfen, wenn nicht durch das Gewicht der nachfolgenden überlaufenden Boote die ganze Balkensperre auseinandergerissen worden wäre. Mehrere Boote blieben mit den Schrauben in den herabhängenden Drahtnetzen hängen, die grosse Mehrzahl stürmte mit Todesverachtung in das Höllenfeuer. Drei Linienschiffe und ein Panzerkreuzer wurden getroffen, von denen nur zwei mit Mühe flott erhalten werden konnten. Die Boote wurden zusammengeschossen und sanken oder wurden vom Feind genommen.

Die zweite Flottille war nach Fehmarn gelaufen und hatte darauf Kurs auf Schleimünde gesetzt. Man sah das Licht der Scheinwerfer in der Marstallbucht, hörte den Geschützdonner und stiller Neid regte sich in eines jeden Brust über das Glück der Anderen, schon am Feind zu sein. Da plötzlich blitzte ziemlich weit voraus ein Scheinwerfer kurz auf. Wahrscheinlich war es ein grosses Schiff, das durch den Kampf in der Marstallbucht nervös gemacht, seine Umgebung abgesucht hatte. Eine Rotte ging mit äusserster Kraft vor, die anderen hielten sich noch zurück. Bald darauf blitzte es voraus wieder auf, es waren 3 grosse Schiffe, die ihre Scheinwerfer spielen liessen. Augenscheinlich war es die auf Wache befindliche Panzerdivision.

Jetzt war kein Halten mehr. Wie die wilde Jagd ging es vorwärts, die Rotten suchten ihr Schiff und bald waren sie im Gefecht. Der überraschende Angriff, das Heranstürmen so vieler Boote von allen Seiten sicherten einen vollkommenen Erfolg. Das Geschützfeuer verstummte bald, dafür erfüllten Verzweiflungsrufe die stille Nacht. Die Boote konnten sich nicht lange mit Rettungsarbeiten aufhalten, es galt sich selbst in Sicherheit zu bringen. 4 Boote waren gesunken, 2 konnten nur langsame Fahrt machen und wurden von den herbeieilenden Kreuzern der Vorpostenkette übergerannt, den übrigen

gelang die Rückkehr nach Kiel. 7 Panzerschiffe hatte die Nacht dem Feinde gekostet, wovon 3 gesunken waren; das war die Hälfte der Blockadeflotte.

Die Verstärkungen aus England ersetzten dem Admiral etwas über die Hälfte seines Verlustes. Zu einem Angriff auf Kiel war er nicht stark genug. Er musste ihn umsomehr vermeiden, als vorläufig keine Ersatzschiffe mehr verfügbar waren. Dieses Mal hatten die Torpedoboote Kiel gerettet.



Der Landkrieg.

Nachdem unsere Heere die französische Nordarmee aus Belgien hinausgedrängt hatten, zwangen die Österreicher im Verein mit den wieder vorgehenden Italienern die französische Südarmee zurückzugehen. Anfang August war die Entscheidungsschlacht im Norden zu erwarten. Diesen Zeitpunkt hielt England für günstig, seine Armee aufs Festland zu werfen. Bremerhaven und Cuxhaven waren gefallen, aber die Möglichkeit einer Landung an der deutschen Küste war trotzdem ausgeschlossen.

England bot daher Holland die Garantie seiner Kolonien an gegen die scheinbar gezwungen erteilte Erlaubnis der Ausschiffung der englischen Armee in Rotterdam. Im Falle der Weigerung würde Holland der Krieg erklärt werden, was den unvermeidlichen Verlust aller Kolonien zur Folge haben musste. Holland gab daher nach. Als englische Kreuzer mit den ersten Transportschiffen in Rotterdam einliefen, machte es mobil und liess sich scheinbar zur Duldung der Landung des englischen

Heeres zwingen. In diesem Sinne beantwortete man die Vorstellungen der deutschen Diplomatie, was unsere Kriegserklärung an Holland zur Folge hatte.

Der Plan Englands war, durch Ostfriesland zu marschieren, Wilhelmshaven von der Landseite anzugreifen und so zu versuchen, der französischen Armee Luft zu machen.

Infolge unserer Kriegserklärung öffnete Holland alle seine Häfen den englischen Transportschiffen und Anfang August standen 70 000 Engländer in Holland. Die holländische Armee nahm eine beobachtende Stellung gegen die Antwerpen belagernde deutsche Armee ein. Ein Entsatz der starken Festung war nicht nötig, da die Verbindung mit der See nicht abgeschnitten werden konnte.

Für uns war die vollzogene Landung der Engländer um so unangenehmer, als auch Dänemark nach dem Fall Cuxhavens unruhig zu werden begann und wohl schon mobil gemacht haben würde, wenn nicht Russland seinen ganzen Einfluss dagegen geltend gemacht hätte. Immerhin mussten in den Elbherzogtümern so viel Truppen verbleiben, um Kiel gegen einen von Norden drohenden dänischen Angriff zu Lande zu schützen. Wir konnten daher nur eine gleich starke Armee den Engländern entgegenwerfen.

Unterdess kam es in Frankreich zur erwarteten Schlacht. Das mehrtägige überaus blutige Ringen brachte

wiederum keine endgültige Entscheidung. Die Franzosen sahen sich zum Rückzug gezwungen, um nicht in der Flanke umgangen zu werden. Ihr Rückzug vollzog sich aber in guter Ordnung. Es war ein anderer Gegner als der uns 1870 gegenüber gestanden hatte. Sie überliessen Paris sich selbst und wichen nach Süden aus.

Die englische Armee hatte unterdess in zwei Kolonnen den Vormarsch zur deutschen Grenze angetreten. Aber noch auf holländischem Boden wurden sie von uns überraschend angegriffen. Der geschickten Führung des deutschen Generals gelang es infolge der vorzüglichen Marschleistungen unserer Truppen, sich zwischen beide Heersäulen vor ihrer Vereinigung zu schieben, und sie kurz nacheinander einzeln mit grosser Übermacht zu schlagen. Die Reste des englischen Heeres retteten sich in die holländischen Festungen.

Englands Kriegseifer erlahmte sichtlich. Zu der Niederlage des Landheeres kam, dass die Blockade nicht so wirksam war wie man geglaubt hatte. Der unerlaubte Handel über Holland hatte allerdings mit dessen Teilnahme am Kriege aufgehört, desto mehr aber blühte er über Dänemark und Russland. Die englische Regierung war dahinter gekommen, dass amerikanische Exporteure in Jütland und Libau dänische und russische Firmen gegründet hatten und Waren aller Art in grossen Mengen einführten,

die dann über die deutsche Grenze weiter verfrachtet wurden. Trotz der scharfen Kontrolle in der Nordsee und in den dänischen Gewässern wurde von Schweden nach Rügen mit kleinen flachgehenden sehr schnellen Dampfern schwunghafter Schmuggel betrieben. In England selbst machte sich in der Industrie das Ruhen der Ausfuhr nach Deutschland sehr bemerkbar, die Arbeitslosigkeit wuchs bedeutend und weite Kreise bekundeten offen den Wunsch nach Frieden.

England hatte ja auch grossen Theils erreicht, was es wollte. Der deutsche Seehandel war vernichtet, die deutsche Flotte existierte nicht mehr und der unbequeme Konkurrent war auf lange Zeit hinaus unschädlich gemacht. England begnügte sich fortan mit der Behauptung der eroberten Stellung und der strengen Blockade der deutschen Küste. Der kommandierende Admiral auf der Elbe erhielt Anweisung, die Krautsand-Schiffssperre schleunigst so weit zu öffnen, wie für das Passieren seiner Linienschiffe nötig, dann aber weitere Befehle abzuwarten.

Zur See traten daher weitere Ereignisse nicht ein.



Schlusswort.

Es ist nicht Aufgabe dieser Schrift, den Landkrieg und den endgültigen Ausgang des Krieges zu schildern, sie darf schliessen mit der Unmöglichkeit für die deutsche Flotte, weiterhin bestimmend auf den Gang der Ereignisse einzuwirken. Einzelne Vorpostenscharmützel, Überfälle durch Torpedoboote auf der Elbe und in der Ostsee, Ausfallgefechte der Linienschiffe vor Kiel und Ähnliches, gehörten zu den kleinen Vorkommnissen, die nichts an dem Gesamtergebnis ändern konnten. Dieses war für uns niederschmetternd. Unsere Flotte bis auf 3 Linienschiffe vernichtet, die Forts und Hafenanlagen in Bremerhaven und Cuxhaven, die Kanalmündung in Brunsbüttel von Grund aus zerstört, Helgoland verloren, der Handel auf lange Zeit gelähmt, da unsere Abnehmer in der Welt jetzt ihre Waren von England oder Amerika bezogen — alles zusammen ein ungeheurer Verlust an Nationalvermögen.

In vorliegendem Buch habe ich nichts Unwahrscheinliches geschildert. Ebenso wie wir deutsche Seeoffiziere glauben, dass wir Flotten schlagen, Küsten-

befestigungen niederkämpfen und in zugänglichen Flussmündungen liegende Städte erobern können auf Grund unserer Ausbildung, Mutes und Tüchtigkeit, sobald wir nur die dazu genügenden Machtmittel zur Verfügung haben, ebenso habe ich die Engländer vorgehen lassen, die wahrlich an militärisch-seemännischen Tugenden nicht hinter uns zurückstehen, aber im Besitz aller Machtmittel sind.

Möge diese Schrift den vielen deutschen Männern, die den schleunigen Ausbau unserer Linienschiffsflotte fordern, zahlreiche Genossen werben, und möge vor allen Dingen die Kaufmannschaft von Hamburg und Bremen einmütig die gleiche Forderung erheben, damit sich unsere Volksvertretung der Einsicht von ihrer Notwendigkeit nicht länger verschliessen kann.

Ende.

