



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

7. Die Schlacht vor dem Skagerrak.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78304](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78304)

stellen und Kriegsschauplätze im einzelnen bewirkt hat. Der tiefste Schmerz blieb für die meisten Offiziere das Ausbleiben der Schlacht, das sie mit schweren Ahnungen für Deutschlands und der Marine Zukunft erfüllt hat. 1806 war die Zeit zu kurz, als daß viele die Katastrophe hätten kommen sehen; hier aber erkannten sie viele.

7

Bei der von der Marine mit Bewunderung aufgenommenen Ernennung Pohl's zum Flottenchef hatte der Kabinettschef Bedacht darauf genommen, ihm im Hauptquartier einen Nachfolger zu geben, der sich der Marinepolitik Bethmanns gefügig erwiese. Doch täuschte die Menschenkenntnis des Kabinettschefs ihn wie so oft, wenn er jetzt Admiral Bachmann hierfür geeignet erachtete. Bachmann vertrat vielmehr die in der Marine vorherrschenden Ansichten mit solcher Geradheit, daß ihm seine Stellung als Admiralstabschef bald erschwert wurde und er schon im September 1915 in Admiral v. Holzendorff einen Nachfolger erhielt.

Während seiner Amtsführung hatte es Bachmann erreicht, dem Flottenchef völlige Handlungsfreiheit zu erwirken. Pohl war freilich auf seinem Standpunkt des Ostseekrieges stehen geblieben und glaubte sich an mündliche Direktiven, die ihm der Kaiser mitgegeben hatte, halten zu sollen. Zugleich schienen tatsächlich die Aussichten einer Schlacht sich zu unseren Ungunsten zu verschieben durch den Zuwachs englischer Neubauten und das stärker bemerkbare Zusammenhalten der gegnerischen Gesamtmacht. Der Ubootskrieg trat in den Vordergrund der Operationen, der nach meiner und Bachmanns Auffassung 1915 in der Form nicht zweckmäßig ohne meine Zustimmung durch Pohl und Bethmann eröffnet worden war.

Als Admiral Scheer Anfang Januar 1916 den erkrankten Admiral v. Pohl als Flottenchef ablöste, übernahm er mit dem von ihm erwählten Stabschef v. Trotha das Kommando in dem festen Willen, trotz der ungünstiger gewordenen Kriegslage die Flotte stärker zum Tragen zu bringen. Demgemäß trat er auch der durch die vorangegangene Untätigkeit der Flotte eingetretenen Ermüdung der Geister mit Erfolg entgegen. Die Absicht, zum Schlagen zu kommen, wurde 1916 schon erheblich erschwert durch den von England unter gewaltigen Anstrengungen unternommenen Versuch, unsere Nordseecke von Borkum

bis nach Jütland durch weite Minenfelder gegen unsere Hochseestreitkräfte und Uboote abzuschließen. Um diesen Zweck des Feindes zu vereiteln, mußten wir eine große Organisation schaffen aus Fahrzeugen, welche nach einem bestimmten System Fahrstraßen durch diese Minenfelder offen und gefahrlos halten mußten. Mit der Zeit entwickelte sich hieraus ein äußerst anstrengender, gefahrvoller Dienst, der manches Opfer gekostet, aber bis zum Kriegsende seinen Zweck im Wesentlichen erfüllt hat. Durch diese Fahrstraßen mußte die Flotte hindurch, um in die freie Nordsee zu gelangen und auf gleichem Wege den Rückmarsch bewerkstelligen. Man sieht, wie erschwert die Operationen der Flotte im Verhältnis zu den Vorjahren geworden waren.

Bei einem der weit ausholenden Vorstöße, der ursprünglich in der Richtung auf England geplant war, trafen unsere Kreuzerkräfte, die in ziemlicher Entfernung von unserem Gros standen, vor dem Skagerrak auf die an Zahl überlegenen Kreuzerkräfte der Engländer und griffen sofort an. Schon nach kurzer Zeit stellte sich in dem so entstehenden Kampf eine erhebliche Überlegenheit unserer Schiffe heraus. Es standen anfänglich sechs englische Schlachtkreuzer unseren fünf Schlachtkreuzern gegenüber. Die Luft war zu diesem Zeitpunkt kristallklar, die Gefechtsentfernung zu Beginn etwa 15000 Meter. Achtzehn Minuten nach Feuereröffnung flog der Schlachtkreuzer „Indefatigable“, zwanzig Minuten später die „Queen Mary“ in die Luft¹⁾. Im weiteren Verlauf des Gefechtes erhielten die Engländer eine wesentliche Verstärkung durch fünf neueste, erst im Kriege fertig gewordene Linienschiffe der Queen-Elisabethklasse, deren Heizmaterial, gänzlich aus Heizöl bestehend, diesen Schiffen eine so hohe Geschwindigkeit gegeben hatte, daß sie sich an dem Kreuzergefecht beteiligen konnten. Sie hängten sich an die englischen Kreuzer an und griffen auf hohe Entfernung in den Kampf ein. Bis zu dem Augenblick, wo der englische Admiral Beatty, unsere Schlachtflotte sichtend, eine Kehrschwenkung machte und auf nördlichen Kurs ging, hatte sich die Kampfkraft unseres Geschwaders so gut wie nicht verändert. Das meistbeschädigte Schiff, die „Seydlitz“, hatte drei schwere Treffer erhalten, davon einen 38 Zentimeter, wie sich später aus den Geschossprestigstücken feststellen ließ. Auch ein Torpedotreffer, den dieses Schiff

¹⁾ Man gedenke hierbei der verbrecherischen Ausstreunungen über die angebliche Minderwertigkeit unserer großen Kaliber.

später von einem englischen Zerstörer erhielt, hatte so gut wie keinen Einfluß, da seine Wirkung durch das Torpedolängsschott aufgefangen wurde. In den kommenden Phasen der Schlacht konnte die „Seydlitz“ einen zweimaligen Stoß auf das englische Gros mit Höchstgeschwindigkeit mitmachen, wobei sie noch weitere zwanzig schwere Geschößtreffer erhielt. Trotzdem ist sie mit eigener Maschinenkraft in den Hafen eingelaufen. Aus dem frischen Gefühl der überstandenen Gefahr heraus schickte mir der tapfere Kommandant, Kapitän v. Egidy, zu meiner Freude im Namen der Offiziere und Mannschaften ein warmes Danktelegramm für das ausgezeichnete Schiffsmaterial¹⁾.

Admiral Scheer und sein Stabschef v. Trotha entnahmen aus den Funkenmeldungen, daß das Kreuzergefecht zu einem Zusammenstoß mit der Grand Fleet führen mußte, deren numerische Überlegenheit und in diesem Stadium einheitliche Zusammensetzung aus Linien Schiffen der Großkampfflasse sie voll übersahen. Es bleibt Ihr großes historisches Verdienst, daß sie mit äußerster Kraft der Maschinen zur Schlacht drängten. Sie schätzten die personellen und materiellen Eigenschaften unserer Flotte richtiger ein, als es bisher geschehen war.

Als demgemäß unsere Schlachtflotte die nach Norden ablaufenden englischen Schlachtkreuzer und Linien Schiffe unter Feuer nahm, konnten infolge der „vorlichen“ Position des Gegners außer den Schlachtkreuzern, die sich der Flotte vorgesetzt hatten, nur die Spitzenschiffe der „König“ Klasse unter Admiral Behncke zu Schuß kommen. Der englische Admiral zwang, allmählich von nördlichem Kurse auf östlichen gehend, unsere Spitze gleichfalls zum Abbiegen. Nachdem diese noch vorher in wenigen Minuten den neu hinzugekommenen Schlachtkreuzer „Invincible“ und zwei Panzerkreuzer der „Warrior“ Klasse niedergekämpft hatte, stieß sie plötzlich auf das in Qualm und Dunst liegende, in langer Linie entwickelte Gros der englischen Flotte, die sofort mit sämtlichen Schiffen ein schweres Feuer eröffnen konnte. Die Lage war durch Zufall für unsere Flotte taktisch sehr ungünstig geworden. Nicht nur hätten unsere Schiffe unter dem Feuer der ganzen feindlichen Flotte aufmarschieren müssen, wenn sie in gute taktische Position hätten gelangen wollen, sondern die Beleuchtung war jetzt auch derartig, daß die deutschen Schiffe sich gegen den west-

¹⁾ Dankeskundgebungen von der ganzen Flotte zeigten mir, daß die Erkenntnis vom Wert unserer Schiffe sich in der Feuerprobe durchgesetzt hatte.

lichen Abendhimmel als Silhouetten abhoben, also in den vorübergehenden Augenblicken guter Sichtigkeit ausgezeichnet für die artilleristische Beobachtung dastanden, während umgekehrt der Dunst, der im Osten lag, die Schiffsrümpfe der Engländer so verbarg, daß ihre Stellung fast nur aus dem Aufblitzen der Geschütze erkennbar wurde. Admiral Scheer entzog sich seiner auf diese Weise gefährlich gewordenen Lage, indem er durch gleichzeitige Kehrtwendung mit unserer ganzen Flotte zunächst zurückging, ein Manöver, das im tobenden Geschützfeuer wohl nur wenige Flotten der Welt auszuführen imstande gewesen wären. Er wurde bei diesem Manöver unterstützt durch zwei unserer Torpedobootsflottillen unter Kapitän z. S. Heinrich, welche die gefährliche Lage unserer Flotte erkannten, das Gros der englischen Flotte angriffen und das gesamte Feuer des Feindes auf sich lenkten. Als Admiral Scheer die erforderliche neue Gefechtsformation mit seiner Flotte gebildet hatte, drehte er nochmals auf den Feind zurück, um den Angriffsstoß zu wiederholen. Die eintretende Nacht machte überlegte Kampfformationen alsdann unmöglich. Wenn die englische Flotte in dieser Phase ein Gefühl der Überlegenheit gehabt hätte, so würde sie unserer Flotte unter allen Umständen an der Klinge geblieben sein, denn da wir noch ein älteres Geschwader der Bordreadnoughtperiode bei uns hatten, die englische Flotte aber ausschließlich aus neuen Großkampfschiffen bestand, so waren sie der unserigen auch an Gesamtflottengeschwindigkeit überlegen und verfügten außerdem auch noch über eine Gruppe von Schlachtschiffen mit besonders hoher Geschwindigkeit.

Admiral Scheer, wie auch die ganze Flotte erwarteten unter diesen Verhältnissen mit Bestimmtheit eine Erneuerung des Kampfes am nächsten Morgen. Sie zogen es aber vor, diesen Kampf in größerer Nähe der von Minen freien Fahrstraße zu bestehen, und beschloßen deshalb, in der Nacht sich dorthin in die Nähe von Hornsriff zu begeben. Als der Tag anbrach, war weit und breit die See leer, bis ein Luftschiff meldete, daß ein neuerer größerer Flottenteil weit westwärts im Anmarsch sei. Es hat sich später herausgestellt, daß es sich in Wirklichkeit um das Gros der englischen Flotte handelte, welches aber bald nach Norden abdampfte. Für die Bewegung der englischen Flotte ist wahrscheinlich, daß sie nach Eintreten der Dunkelheit beim Abdampfen nach Westen den Stand unserer Flotte südlich

passierte und daß in etwas weiterem Abstand die Nachhut, bestehend aus Kreuzern und einem großen Teil der englischen Torpedobootsstreitkräfte folgte. Durch die zwischen Gros und Nachhut so entstehende Lücke muß dann unsere Flotte bei ihrem Abmarsch nach Süden durchgestoßen sein. Dadurch entstand aber für die Massen der englischen Torpedoboote unterstützt durch Kreuzer das Glück einer unvergleichlich günstigen Angriffsmöglichkeit auf unsere in langer Linie geschlossen dampfende Flotte. Der Angriff erfolgte mit Tapferkeit, aber wenig Geschick. Unsere „Pommern“, ein Bordreadnoughtschiff, ging dabei verloren. Aber mehrere englische Kreuzer und mindestens sechs Torpedoboote gingen unter dem Feuer unserer Schiffe in hellen Flammen auf, die hoch über die Masten der Schiffe gen Himmel schlugen. Es war, so schrieb mir ein hoher Offizier des Flottenstabes, als ob wir durch eine brennende Allee fuhren. Dazu leuchteten die Scheinwerfer und spielte die Funkentelegraphie. Es ist daher nicht möglich, daß das noch nicht weit abstehende englische Gros im Unklaren über das Verbleiben unserer Flotte war.

Unseren eigenen Torpedobooten wurde eine ähnliche Angriffsmöglichkeit vom Schicksal nicht gewährt, sie fanden in der Nacht die englische Flotte nicht. Ihre große Schulung für solche Lage kam nicht zum Tragen.

Am 1. Juni nachmittags traf unsere Flotte in den Flußmündungen ein, das Personal gehoben und in gewisser Weise überrascht von dem Erfolg und von der bewiesenen personellen und materiellen Überlegenheit. Die meisten hatten gar nicht gewußt, wie gut unsere Flotte war. Sie dachten nach dieser Schlacht, wo die Gunst der Verhältnisse nicht einmal auf unserer Seite war, und wo von der ganzen Flotte nur die Panzerkreuzer und die Spitzenschiffe eines Geschwaders voll zum Tragen gekommen sind, nun an den Erfolg, den wir hätten erwarten können, wenn wir im Anfang des Krieges eine gute Stunde suchten und dann die Flotte einsetzten. Trotz Minderzahl und taktischer Ungunst der Umstände betrug unser Verlust nur ein Drittel des britischen.

Admiral Scheer hat im Laufe des Jahres 1916 noch mehrmals ernstlich versucht, die englische Flotte zum Schlagen zu bekommen. Sie vermied aber ganz offensichtlich eine „costly und precipitated action“, und um bei Scapa Flow oder vor Dover eine Schlacht zu

schlagen, dazu waren die zahlenmäßige Unterlegenheit unserer Hochseeflotte zu groß und die Verhältnisse für uns zu ungünstig.

Besonders bemerkenswert ist ein Vorstoß, der unsere Flotte bis auf dreißig Seemeilen ab von Sunderland heranzuführte und in Fühlung mit der englischen Flotte brachte; sie ging unsererseits durch eine schwere Regenböe verloren. Als es darauf aufklarte, war von der englischen Flotte nichts mehr zu sehen.

8

Mit Einsetzen des scharfen Ubootskrieges am 1. Februar 1917 wurde die Bedrängung unserer Nordseegebiete durch Minenfelder immer stärker, die Schwierigkeit, die Ausgangsstraßen freizuhalten, immer größer. Die dauernde Anwesenheit unserer schweren Streitkräfte zur Deckung der Minensuchverbände wurde mehr und mehr unerlässlich.

Eine Möglichkeit blieb, die bis zuletzt unsere Lage noch hätte umwerfen können. Man konnte den Ubootskrieg völlig unterbrechen, die Uboote zurückziehen und den Versuch machen, sie beim Kampf der Flotten mitzuverwenden. Aber der einmal unternommene Ubootskrieg, der nach allen unseren Nachrichten England stark bedrängte, verlor seine Wirkung, wenn man eine viele Wochen umfassende Pause eintreten ließ und dem Feind für längere Zeit völlig freie Schifffahrt gewährte; man hätte gewissermaßen von neuem anfangen müssen. Dazu war der Nutzen der Uboote in der Schlacht selbst bei den großen Geschwindigkeiten der Hochseeschiffe fast völlig dem Zufall ausgesetzt. Er beruhte mehr im Unsichermachen von Meeresteilen, vergleichbar etwa mit einem beweglichen Minenfelde, und in der Gefahr, welche die Uboote für bewegungsunfähig gewordene Schiffe des Feindes bildeten.

Ob es nicht möglich gewesen wäre, dem Ubootskrieg überraschende wechselnde Wendungen zu geben und dadurch, sowie durch Hinaussenden von Kreuzern das Verteidigungssystem der Gegner zu beeinträchtigen, zeitweise oder teilweise sogar unwirksam zu machen, will ich unerörtert lassen.

Als wir aber die einzige Waffe, welche die Engländer im Oktober 1918 noch stark bedrängte, den Ubootskrieg, dem Verlangen Wilsons opferten, und als Folge davon jeder, der nur etwas Urteil über unsere Feinde und den Sinn des ganzen Krieges besaß, die erbarmungs-