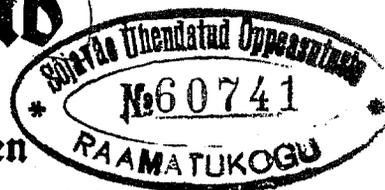


# Generalstab und Admiralstab

Das Zusammenwirken  
von Heer und Flotte im Weltkrieg



56. 731. 2

Von

Theobald v. Schäfer

Oberstleutnant a. D.

ENSV  
Riiklik Avastik  
Raamatukogu

A stylized, calligraphic logo consisting of the letters 'E', 'S', and 'M' intertwined.

1931

---

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901  
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

EESTI  
RAHVUSRAAMATUKOGU  
2-03-01299 K

---

## I. Die Kritik der Nachkriegszeit.

In seinen Erinnerungen schrieb der Großadmiral v. Tirpitz<sup>1)</sup> über die ungenügende Vorbereitung der leitenden Stellen des Reiches auf den Krieg: „Gesamterwägungen zwischen den politischen und militärischen Spitzen hatten niemals stattgefunden, weder über die politisch-strategischen Probleme der Kriegführung, noch über die Ausichten eines Weltkrieges überhaupt. Auch über den Einmarsch in Belgien, der, wenn er geschah, sofort maritime Fragen aufwarf, bin ich niemals unterrichtet worden. — Bei Ausbruch des Krieges war ich überrascht, zu erfahren, daß der mir geheim gehaltene Operationsplan der Marine nicht vorher mit der Armee vereinbart worden war. Die Armee ging von der für sie wohl erklärlichen Auffassung der Seekriegführung und überhaupt des Krieges gegen England als einer Nebensache aus. Deshalb hätte es einer vor dem Krieg unter dem Vorſiß des Reichstanzlers vorzunehmenden Aufstellung eines Einheitsplanes für einen Dreifrontenkrieg oder Weltkrieg bedurft. Eine solche Besprechung war aber unterblieben. — Der Generalstab war nicht die Stelle, um die politische Rückwirkung strategischer Notwendigkeiten allein zu beurteilen.“

Auch in einem neueren gedankenreichen und anregenden Buche, in den „Seekriegslehren“ des Verfassers der Nordsee-Bände des amtlichen Marinewerkes, Kapitän z. S. Dr. Groos, wird es als Mangel gekennzeichnet, daß es nicht gelungen war, „in straffer Zusammenfassung der politischen Anschauungen und militärischen Forderungen einen einheitlichen, Politik, Heer, Marine und Wirtschaft umfassenden Operationsplan aufzustellen und hierdurch von vorn herein alle Kräfte der Nation an zweckmäßigster Stelle zur Erringung des Sieges einzusetzen“<sup>2)</sup>. Dieser Feststellung stimmen wir zu, besonders soweit sie den Zweck verfolgt, Lehren für die Zukunft zu geben. In der nachfolgenden Betrachtung soll aber die Vergangenheit, und zwar vornehmlich

---

<sup>1)</sup> S. 228 und 264.

<sup>2)</sup> S. 1.

das Zusammenwirken von Heer und Marine untersucht werden, um klarzustellen, inwieweit es hier wirklich gefehlt hat und ob tatsächlich durch Verjämnisse Schaden entstanden ist.

Es ist sicher, daß das Verhältnis zwischen Heer und Marine vor dem Kriege kein so enges war, wie man gewünscht haben möchte. Gewisse Rivalitäten, wie sie zwischen diesen beiden Hauptträgern der Wehrkraft — und der uns jetzt verbotenen Luftwaffe als drittem — überall in der Welt und zu allen Zeiten bestanden haben und noch bestehen, haben auch in Deutschland nicht gefehlt. Die alljährliche Kommandierung einzelner Offiziere des Heeres zur Flotte, der übrigens nicht einmal die ebenso notwendige Kommandierung einer entsprechenden Zahl von Seeoffizieren zu größeren Übungen des Heeres gegenüberstand, genügte allein nicht. Es fehlte eine übergeordnete Stelle, die beide Teile übersah und zu engerer Gemeinsamkeit zwang; denn diese ist ohne einen gewissen Druck nun einmal nicht zu erreichen; er kann selbst innerhalb des Heeres nicht entbehrt werden, um die verschiedenen Waffengattungen zur Zusammenarbeit anzuhalten und das Überwuchern von Sonderbelangen zu verhindern.

Nach dem Kriege sind nun von Marineseite recht scharfe Angriffe gegen die Führung des Heeres erhoben worden, die allzu eng auf den Landkrieg eingestellt gewesen sei und daher die Belange des Seekrieges nicht erkannt habe. Daß etwa von Heeresseite auch entsprechende Vorwürfe gegen die Marine erhoben worden wären, ist nicht bekannt geworden. Jedenfalls ist im Schrifttum, soweit es Anspruch darauf machen kann, ernst genommen zu werden, von solchen Vorwürfen nichts zu spüren.

Der Großadmiral v. Tirpitz selbst hat bekanntlich schon am 2. August 1914 aufgezeichnet: „Generalstab über die militärische, politische und wirtschaftliche Bedeutung eines Krieges mit England offenbar nicht klar, jedenfalls rücksichtslos darüber hinweggehend zugunsten der Armee bzw. Landkriegführung“<sup>3)</sup>. — Nach dem Kriege schrieb der Großadmiral: „Der Generalstab war vielleicht in seiner geistigen Entwicklung der komplizierten weltpolitischen Lage nicht ganz nachgekommen. Die Siegeslorbeeren eines größeren Geschlechtes waren der Armee doch nicht ungefährlich gewesen. Dabei war sicherlich die Einzelleistung meist unübertrefflich; nur das Letzte und Entscheidende, namentlich das Universelle, fehlte manchmal“<sup>4)</sup>.

Auch Gross, dem für seine Arbeiten die Akten des Marinearchivs zur Verfügung gestanden haben, wendet sich sehr bestimmt gegen die Einseitigkeit des Generalstabes. Er schreibt unter anderem, seit den großen Siegen der Jahre 1864, 1866 und 1870/71 habe beim Heere „die immer stärkere Hervorkehrung der rein militärischen Natur des Krieges zu einer

<sup>3)</sup> Dokumente, S. 21. — <sup>4)</sup> Ebenda, S. 165.

Einseitigkeit des Denkens geführt, die dem Zusammenwirken des Generalstabes mit anderen für die Kriegführung nicht minder wichtigen Faktoren — im Anfang selbst mit der Marine — im Weltkriege so geschadet hat<sup>5)</sup>). Er meint, man könnte „unter dem höheren Gesichtspunkte der Gesamtstrategie beispielsweise behaupten, daß im Weltkriege die große Offensive der deutschen Landmacht nach Frankreich hinein kein anderes Ziel gehabt habe als die Eroberung der französischen Kanal- und Atlantik-Häfen für die Flotte, um dann mit dieser aus der verbesserten strategischen Position den Entscheidungskampf gegen England zu führen, eine Großzügigkeit der strategischen Auffassung, die freilich auf unserer Seite zu der Zeit völlig gefehlt hat<sup>6)</sup>). Er weist dann darauf hin, daß ein gemeinsamer Operationsplan für Heer und Flotte nicht bestanden habe. Der Chef des Generalstabes habe mit der Marine zusammen wohl die Transport- und Landungsmöglichkeiten des englischen Expeditionskorps bearbeiten lassen, aber niemals die Frage aufgeworfen, wie man diese Landung verhindern könne; er habe dieser Frage nicht soviel Gewicht beigelegt, um den Einsatz namhafter Seestreitkräfte hierfür zu fordern. Die Marine habe zwar in dieser Richtung etwas vorbereitet, das aber praktisch kaum zur Wirkung kam, weil die „sofortige Erklärung des Englischen Kanals als Kriegsgebiet unterlassen“ wurde. Es sei „heute kein Zweifel, daß die Bedeutung der französischen Kanal-Häfen für die Gesamtkriegführung in den operativen Vorüberlegungen von Admiralstab und Generalstab nicht erkannt worden ist, obwohl viele und gewaltige Beispiele aus der Geschichte darauf hinwiesen“. — „Die gefährlichste Täuschung“ — so heißt es weiter — „aber war, daß man glaubte, während der gewaltigen Entscheidungskämpfe im Westen und des Ansturms im Osten die offensive Mitwirkung der Flotte entbehren zu können... Der Krieg wurde geführt, als ob es keine Seemacht gäbe... Es war die Schuld des deutschen Generalstabes, die Marineaktionen als sekundär anzusehen. Der Plan Schlieffens galt als unfehlbar, und selbst als er bereits nach sechs Wochen gescheitert war, wurde nicht erkannt, daß nunmehr die Seemacht der Alliierten entscheidend werden mußte. Man hätte sehen müssen, daß man nach dem Scheitern der ersten deutschen Offensive zu Lande vor einem langen Kriege stand.“ — Die einzige Möglichkeit sei von da ab ein „Krieg mit begrenztem Ziel“ gegen Rußland gewesen, um „durch die Erschließung der Hilfsmittel dieses Landes den Druck der englischen Seeherrschaft auszugleichen. An dem Erfolg einer solchen großangelegten Offensive von Heer und Marine gegen Rußland kann nicht gezweifelt werden“.

Groos hat diese Feststellungen in einem späteren Aufsatze<sup>7)</sup> teilweise eingeschränkt, hat dabei aber auch wieder neue Vorwürfe erhoben. So

<sup>5)</sup> Seekriegslehren, S. 15. — <sup>6)</sup> Ebenda, S. 30 ff.

<sup>7)</sup> Deutsche Wehr, Nr. 17 vom 4. Mai 1929, S. 317.

schrieb er, die Gründung des Marinekorps, das vor Antwerpen so große Dienste geleistet habe, hätte „fast gegen den Willen des damaligen Chefs des Generalstabes durchgeführt werden müssen“. Auch müsse er an der Behauptung festhalten, „daß Moltke sich darüber keine (oder doch nur wenig) Gedanken gemacht hat, wie die Schlagkraft der deutschen Flotte für das gemeinsame Ziel nutzbar zu machen sei ...“. Für den Sieg an der Marne hätten „auch Seestreitkräfte durch Vorgehen gegen den Englischen Kanal im genau den Landoperationen angepaßten Zeitpunkt wirken können“. — Daß „England die Seeherrschaft mit einer »fleet in being« aufrechterhalten konnte, die sich Angriffe auf die deutsche Flotte versagte, liegt lediglich in der Zusammenhanglosigkeit unserer Land- und Seekriegführung“. — Groos hält fest an der „Tatsache, daß die allzu geringe Erkenntnis der Zusammenhänge zwischen Land- und Seekriegführung die großen Entscheidungen des Jahres 1914 sehr zu unserem Nachteil beeinflußt hat“.

Mehrere höhere Seeoffiziere haben sich in Anknüpfung an die um das Groos'sche Buch entstandene Polemik in demselben oder ähnlichem Sinne geäußert. So schrieb Vizeadmiral *H o l l w e g*<sup>8)</sup>: „... daß der Weltkrieg als ein gigantisches Seekriegsproblem angesehen werden müsse, bei dessen Lösung die Millionenheere letzten Endes trotz allen Heldentums doch nur eine sekundäre Rolle spielten. Ein Gedankengang, der auch heute noch vielen deutschen Armeeeoffizieren wohl unbequem und unsympathisch ist ... Der Feldherr Moltke sah die Flotte als eine »Rüsten-Pioniertruppe«<sup>9)</sup> an. Wie ihre Schlagkraft nutzbar zu machen sei für das eigentliche und gemeinsame Kriegsziel, war ihm nie zum Bewußtsein gekommen. Er und sein Stab dachten kontinental. Sie hielten es nicht einmal für notwendig, die Seekriegsleitung über die Tatsache der verlorenen Marne-Schlacht und die daraus entstehenden Konsequenzen aufzuklären.“ Die Frage, ob die Kräfte des Heeres für gleichzeitige Besetzung der Kanal-Rüste ausgereicht hätten, will Admiral *Hollweg* zwar nicht entscheiden. Er schreibt: „Es bleibt aber dennoch eine offene Frage, ob der Schlieffen-Plan durch intensives, gemeinsames Benehmen zwischen Generalstab und Admiralstab nicht rechtzeitig zeitgemäß abzuändern gewesen wäre.“

Eine Sonderstellung nimmt die schon vor dem Groos'schen Buche niedergeschriebene „See-strategie“ des Vizeadmirals *W e g e n e r* ein, die mit großartig anmutender, aber über alles Tatsächliche rücksichtslos hinweg-

<sup>8)</sup> Deutsche Wehr, Nr. 3 vom 19. Januar 1929, S. 42.

<sup>9)</sup> Daß Moltke einen solchen Ausdruck gebraucht haben sollte, darf wohl als ausgeschlossen gelten. Von wem er stammt, wissen wir nicht; bekannt geworden ist er durch *Tirpitz*, der kennzeichnen wollte, wie der Generalstab den Wert der Flotte einschätze. Vgl. Admiral *H o p m a n n*, Das Kriegstagebuch eines deutschen Seeoffiziers, S. 47.

gehender Einseitigkeit nur den Seekrieg und in ihm wieder nur den Kampf um die Welthandelsstraßen sieht. Wegener hält den deutschen Landangriff gegen Frankreich für richtig, weil er an die Atlantik-Häfen führen konnte. Als dieses Ziel nach der Marneschlacht unerreichbar geworden sei, hätte man versuchen müssen, über Dänemark und das südliche Norwegen die Basis der deutschen Seekriegführung auf die Shetlands vorzuschieben. Politik, Heer und Marine hätten dabei zusammenwirken müssen, um auf diesem Wege an die großen Welthandelsstraßen heranzukommen, von denen man in der Deutschen Bucht, seit Kriegsbeginn dem „toten Winkel einer toten See“, völlig abgeschnitten war.

Bei der Bedeutung der angeschnittenen Fragen und den schweren Vorwürfen, die erhoben werden, ist es nötig, zu klären, wie sich die Dinge denn in Wirklichkeit verhielten. Dabei sei nochmals ausdrücklich betont, daß gegen die leitenden Gedanken, die Tirpitz und Groos ausgesprochen haben, nichts einzuwenden ist, daß es vielmehr als Verdienst anzuerkennen ist, daß sie vorgebracht wurden als Lehren für die Zukunft. Im nachfolgenden handelt es sich um das, was einseitig als Fehler des Generalstabes angezeichnet wird und letzten Endes auf dessen „kontinentalem“ Denken beruhen soll, das im Gegensatz stehe zu dem weltweiten Blick, der für die Kriegführung gegen England nun einmal unentbehrlich gewesen sei. Der Generalstab soll — wenn man alle Vorwürfe auf eine kurze Form bringt — die Bedeutung Englands als Gegner unterschätzt haben und dadurch zu einem Kriegsplan gekommen sein, der das Insel- und Weltreich im Jahre 1914 eher als nötig in die Reihe unserer offenen Feinde führte. Er habe ferner die Bedeutung und das Können der Flotte unterschätzt und, als der Krieg mit England da war, ihre aktive Hilfe ausgeschlagen und veräußt, den Landkrieg rechtzeitig den Bedürfnissen der künftigen Niederbringung Englands anzupassen.

## II. Die Zusammenarbeit vor dem Kriege.

### a) Die Bedeutung des Krieges gegen England.

Es wird behauptet, durch Erfolge auf dem europäischen Festlande hätte England niemals zum Frieden gebracht werden können, sondern nur dadurch, daß es auch selbst niedergedrungen wurde. So sehr diese Auffassung in der Geschichte Englands begründet erscheint, so läßt sich doch niemals beweisen, daß sie auch für den Weltkrieg zuträfe. Hat nicht die Marine bis zum Kriege angenommen, die englische Flotte werde angreifen, denn das habe sie immer getan und dazu sei sie erzogen? Es kam anders, denn das Stärkeverhältnis der britischen Flotte zu den Flotten der übrigen

West (Amerika, Japan) hatte sich verschoben; England durfte nicht mehr so viel wagen, wie seine führenden Admirale wünschten, konnte nicht alles rücksichtslos gegen Deutschland einsetzen; der Angriff in die Deutsche Bucht aber war durch das Anwachsen der deutschen Flotte und durch Befestigungen schwieriger geworden. — Sehen wir nicht seit Versailles immer wieder, daß England keineswegs starr an einem Grundsatz festhält, sondern eine Politik des Erreichbaren treibt? Wer will beweisen, daß es nicht auch im Weltkrieg bei entscheidenden deutschen Landsiegen zur Verständigung bereit gewesen wäre? Daß andererseits mit der Möglichkeit der Wiederholung früherer Erfahrungen gerechnet werden mußte, ist unbestreitbar, und dann konnte der Krieg nach Raum und Zeit allerdings Ausdehnungen annehmen, die vorher nicht zu übersehen waren. — Mußte der Generalstab diese Möglichkeit in seinem Kriegsplan nicht von Haus aus berücksichtigen?

Um hierbei zu voller Klarheit zu kommen, muß man kurz auf die Rüstungspolitik der Vorkriegszeit eingehen, denn in ihr liegen die Wurzeln alles Übels. Darüber, daß Weltpolitik und Flottenbau angesichts der Entwicklung Deutschlands vom Agrar- zum Industriestaat nur die unentbehrliche „Sicherheit“ für friedliche Weiterentwicklung, also eine Lebensnotwendigkeit darstellten, ist kein Wort zu verlieren. Seitens der maßgebenden Persönlichkeiten des Generalstabes ist die Richtigkeit dieser Auffassung niemals in Zweifel gezogen worden. Ebenso war aber klar — und Reichs- und Marineleitung wußten es —, daß der Ausbau der Flotte auch eine Zeit erhöhter Gefahr mit sich bringen werde. Um ihr gewachsen zu sein, gab es nur ein Mittel: Gleichzeitigen Ausbau der „Sicherheit“ zu Lande bis zur äußersten Grenze von Volkskraft und Geldmitteln, selbst wenn damit vorübergehende Hemmungen der wirtschaftlichen Entwicklung verbunden gewesen wären. In diesem Sinne ist aber bis zum Balkankriege von 1912 so gut wie nichts geschehen. Die im Vergleich zu Frankreichs Anstrengungen äußerst bescheidene Landrüstung stand in schreiendem Gegensatz zu den wachsenden Werten, die zu schützen waren, und zu der mit Recht auf Unabhängigkeit abzielenden Reichspolitik, die sich aber außer auf die Kraft des eigenen Staates nur auf zwei schwache Bundesgenossen stützte, von denen einer zudem recht unsicher war. Das deutsche Heer wurde — wie der Großadmiral v. Tirpitz selbst in seinen Erinnerungen schrieb — „zu klein gehalten, die Wehrkraft Deutschlands in verhängnisvoller Unterlassung nicht genügend ausgeschöpft“. Die aktivere und — teilweise dank umfangreicher Propaganda — von der Zuneigung der öffentlichen Meinung begünstigte Marineverwaltung war im großen und ganzen zu ihrem Rechte gekommen, die leider allzu zurückhaltende Heeresverwaltung nicht. Die Reichsleitung aber hatte übersehen, daß die Flotte einer Festlandsmacht inmitten Europas nur unter dem Schutze eines

alle n Tagen gewachsenen Heeres erbaut werden konnte. Der in solchem Falle erforderliche Ausgleich hatte gefehlt<sup>10a)</sup>.

Im Jahre 1914 war — ebenfalls nach Tirpitz — die deutsche Seemacht „zwar schon sehr beträchtlich, aber zu sicherer Erfüllung des für Krieg und Frieden geltenden Risiko-Prinzips noch nicht reif“<sup>10)</sup>. Das Heer aber hatte nach Zahl und Kampfraft keine nennenswerte Überlegenheit über das französische, während es doch im Jahre 1870 — damals ohne Feind im Osten — um mehr als ein Drittel größer gewesen war als jenes. Angesichts solcher Stärkeverhältnisse hätte kein Staatsmann die Verantwortung übernehmen können, dem Chef des Generalstabes für die Operationen im Kriegsfall die Hände zu binden. Man mußte dem Heere die größtmöglichen Ausichten für den Sieg geben und sich daher wohl oder übel dem Plane anpassen, den der Generalstabschef für richtig hielt. Der Reichskanzler, dem der Plan des Westangriffes und des dazu nötigen Durchmarsches durch Belgien bekannt war, hat sich daher darauf beschränkt, gelegentlich Bedenken zu äußern, hat aber niemals gewagt, Einspruch zu erheben<sup>11)</sup>. Es war nicht so, daß der Generalstab einseitig der Reichsleitung einen Kriegsplan aufgezwungen hätte, es war vielmehr die Reichsleitung gewesen, die sich selbst und den Generalstab in eine Zwangslage gebracht hatte, in der es keine Wahl mehr gab.

Nach so gut wie einmütigem Urteil aller Sachkundigen bot im Zweifrontenkriege der Schlieffensche Plan die größte, wenn nicht die einzige Aussicht auf Sieg; er schloß den Durchmarsch durch Belgien in sich. Als der Plan entstand, war die europäische Gesamtlage nicht derart, daß damit das Eingreifen Englands als unausbleiblich angesehen werden mußte. Erst später wurde das anders. Diese Gefahr und ihre Folgen hat weder Graf Schlieffen noch General v. Moltke verkannt. Sie schienen ihnen aber auch dann gegeben, wenn man auf den Durchmarsch durch Belgien verzichtete. Im Oktober 1911 hat der englische Kriegsminister Lord Haldane dem deutschen Militär-Attaché gegenüber ausdrücklich erklärt, es verstehe sich von selbst, daß England Frankreich unterstützen müsse, falls Deutschland diesem den Krieg erkläre. Moltke war — wie er in einer Denkschrift von 1913 festgelegt hat — auf Grund zahlreicher Anzeichen der Ansicht, England lasse keinen Zweifel darüber, „daß es aktiv auf der Seite unserer Feinde sich am Kriege beteiligen wird, ob wir durch Belgien marschieren oder nicht. . . Nach den hier vorliegenden Nachrichten ist nicht daran zu zweifeln, daß zwischen England und Frankreich bindende Abmachungen über gemeinsame Operationen im Falle eines europäischen Krieges getroffen

<sup>10)</sup> Erinnerungen, S. 298. — <sup>10a)</sup> Vgl. Reichsarchiv: Der Weltkrieg 1914/18. Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft. Bd. I.

<sup>11)</sup> Vgl. Generalleutnant Rabisch, Deutsche Staatsmänner und der Einmarsch in Belgien (Deutsche Wehr, Nr. 18, vom 14. Mai 1930, S. 441).

sind“<sup>11a)</sup>. Bei allen unbefangenen Urteilenden besteht heute Einigkeit darüber, daß General v. Moltke mit diesen Ausführungen recht gehabt hat. Das amtliche Werk des Marinearchivs läßt erkennen, daß der Admiralstab — auch ohne daß er den Plan des sofortigen Einmarsches in Belgien kannte — mit aktivem Eingreifen Englands in den Festlandskrieg von dessen erstem Beginn ab gerechnet hat.

Immerhin gehen die Ansichten darüber auseinander, ob es nicht möglich gewesen wäre, den Zeitpunkt des Einmarsches in Belgien etwas hinauszuschieben, so daß vielleicht die Franzosen vor uns einrückten. Damit hätte sich dann vielleicht auch Englands Eintritt in den Krieg verzögert, indem es seiner Regierung erschwert wurde, einen dem ganzen Volke einleuchtenden Anlaß zu aktivem Eingreifen zu finden. Daß Ansichten für solche Verzögerung vielleicht bestanden haben, weiß man heute; im Sommer 1914 ließ sich das aber keineswegs auch nur mit einiger Wahrscheinlichkeit erkennen. Ist doch England schon am Tage vor dem Einmarsch in Belgien tatsächlich in den Krieg eingetreten, indem es amtlich erklären ließ, daß seine Flotte Frankreichs Küsten und Schifffahrt gegen die deutsche Flotte schützen werde, sobald diese mit feindlicher Absicht durch den Kanal oder die nördliche Nordsee vorgehe. Und da hätte der Generalstabschef in der unsicheren Hoffnung auf jenes „Vielleicht“ eine für den militärischen Erfolg als wichtig angesehene Maßnahme unterlassen sollen, dazu noch, nachdem der für die Weiterführung des Krieges schlechthin entscheidende große Westangriff ohne jeden Sicherheitsüberschuß an Kräften geführt werden mußte? Selbst der Reichskanzler, der doch in erster Linie berufen war, die politischen Rückwirkungen des Einmarsches in Belgien zu beurteilen und dessen ganzes Bemühen gerade darauf gerichtet war, England aus dem Kriege fernzuhalten, hat in der 1914 entstandenen Lage keinen Einspruch mehr gewagt, denn er hatte die Blankovollmacht an Osterreich-Ungarn erteilen lassen, ohne vorher die leitenden Stellen von Heer und Flotte zu fragen, ob sie einen etwaigen Krieg mit Aussicht auf Erfolg führen könnten. Er hatte die von den Militärs schließlich für notwendig gehaltenen Sicherheitsmaßnahmen derart gebremst, daß er schließlich am 1. August im Bundesrat zugeben mußte, Deutschland habe schon seit Tagen mit einer „vielleicht kaum noch zu entschuldigenden Ruhe den Kriegsvorbereitungen in Rußland und Frankreich zugeesehen“. Damit aber waren bereits wichtige militärische Trümpfe aus der Hand gegeben. Auch der Kanzler wollte und konnte die Verantwortung nicht übernehmen, das militärische Spiel durch sein Eingreifen noch weiter zu erschweren. Es gibt Grenzen für die Beschränkungen, die man einer auf knappe Mittel angewiesenen Heerführung auferlegen darf.

<sup>11a)</sup> Vgl. hierzu das soeben erschienene Buch von Hoffe: „Die englisch-belgischen Aufmarschpläne gegen Deutschland vor dem Weltkriege“.

Eine andere Frage ist es, ob die Politik alles getan hat, die nachteilige Wirkung des militärischen Schrittes wenigstens abzuschwächen. Es ist nicht bekannt, daß in dieser Richtung irgend etwas vorbereitet gewesen sei, obgleich die Absichten des Generalstabes seit Jahren bekannt waren. Die „Sommatton“ an Belgien ist schließlich vom Generalstabe entworfen worden, obgleich das an sich nicht seine Aufgabe war. Hätte sich das Auswärtige Amt im Frieden vorbereitend mit dieser Frage beschäftigt, so möchte es vielleicht sogar einen Weg gefunden haben, den Vertrag von 1831, der dem Könige von Preußen unter gewissen Voraussetzungen ein Durchmarsch- und Besatzungsrecht in Belgien einräumte, zu unseren Gunsten zu verwerten. Bekanntlich hatte Lord Salisbury als englischer Ministerpräsident noch 1887 in seiner Presse schreiben lassen, die „gelegentliche Benützung des Wegerechts“ durch Belgien seitens der Deutschen sei etwas ganz anderes als wie eine auf die Dauer berechnete Besitzergreifung. Man kann eben Verträge, wie wir heute immer wieder sehen, sehr verschieden auslegen, und so hätte man wohl auch 1914 versuchen können, Belgien auf Grund jenes Vertrages zu einer Stellungnahme zu zwingen, die es den Engländern erschwerte oder unmöglich machte, den deutschen Einmarsch als Neutralitätsverletzung und damit als Kriegsvorwand auszunutzen.

Nimmt man alles in allem, so ist nicht zu erkennen, wie der Generalstab in der nun einmal gegebenen Zwangslage anders hätte handeln können, als er getan hat — ganz abgesehen von der Frage, ob England dadurch auch nur um Tage von aktiven Kriegsmassnahmen zurückgehalten worden wäre.

Es wird nun weiter immer wieder gesagt, und auch das muß in diesem Zusammenhange kurz besprochen werden: Wenn man Englands Eingreifen erwartete, mußte man mit langer Kriegsdauer rechnen, der Generalstab aber sei nur auf kurzen Krieg eingestellt gewesen. Hier mag sich durch die Ausführungen des Grafen Schlieffen in dem bekannten Aufsatze „Der Krieg in der Gegenwart“<sup>12)</sup> in der öffentlichen Meinung ein Mißverständnis eingeschlichen haben. Schlieffen hatte ausschließlich vom deutschen Standpunkte aus geschrieben und dabei dargelegt: sich hinschleppende Kriege seien „zu einer Zeit unmöglich, wo die Existenz der Nation auf einem ununterbrochenen Fortgang des Handels und der Industrie begründet ist, und durch eine rasche Entscheidung das zum Stillstand gebrachte Räderwerk wieder in Lauf gebracht werden muß. Eine Ermattungsstrategie läßt sich nicht treiben, wenn der Unterhalt von Millionen den Aufwand von Milliarden erfordert“. Hieraus ist gefolgert worden, Schlieffen habe einen lange dauernden Krieg für ausge-

<sup>12)</sup> Deutsche Revue, Januar 1909.

schlossen gehalten, während er nur sagen wollte, Deutschland müsse einen langen Krieg vermeiden, denn er sei für Deutschland unerträglich. Er hat darüber gelegentlich eines Gesprächs über seinen Ausspruch „Jena“ gesagt: „Wenn es uns in dem über uns hereinbrechenden Zukunftskriege nicht gelingt, unsere Feinde im Westen in der ersten Schlacht vernichtend zu schlagen, so könnten sich die Folgen bei einem sich jahrelang hinziehenden Kriege leicht zu einem zweiten Jena auswirken.“ — Und beim Scheiden aus dem Amte sagte ihm sein Nachfolger: „Euere Erzellenz wollten keinen Krieg, der sich endlos hinziehen mußte, bis die eine Volkskraft an der anderen erlahmte“.

General v. Moltke war ähnlicher Auffassung. Als mit der Zuspitzung der Lage in den letzten Jahren vor dem Kriege, besonders mit der Erkenntnis, daß England in jedem Falle in der Reihe der Feinde stehen werde, auch die Frage wirtschaftlicher Mobilisierungsvorbereitungen in Fluß kam, hat er ausdrücklich darauf hingewiesen, daß man sich auf einen „unter Umständen langwierigen Krieg gegen zwei Fronten“ gefaßt machen und dementsprechend einrichten müsse. Seine Absicht allerdings blieb immer, den Krieg soweit nur möglich abzukürzen, um die Schwierigkeiten, wenn nicht Unmöglichkeiten zu vermeiden, die ein langer Krieg für Deutschland mit sich bringen mußte. Andererseits hat auch das Reichs-Marine-Amt, als 1906 über wirtschaftliche Vorfragen beraten wurde, diesen nur eine anderthalbjährige Kriegsdauer zugrunde legen wollen.

Gelang es der deutschen Heerführung, auf dem Lande einen schnellen und vollständigen Sieg zu erringen, so war damit sicherlich auch die wirksamste Grundlage geschaffen für die Bezwingung Englands. Kam man nicht schon auf Grund der Niederwerfung seiner Bundesgenossen zu einer Verständigung, so war doch der Weg geöffnet, um unmittelbar über Calais und andere französische Häfen oder mittelbar über Vorderasien, am besten auf beiden Wegen zugleich, den Endkampf aufzunehmen; Erregung von Unruhen unter den Eingeborenen Ägyptens und Indiens konnte dann eine Rolle spielen. Über diese Fragen hat man sich allerdings im Generalstabe vor dem Kriege nur gelegentlich Gedanken gemacht, hat sich aber mit einer Vorbereitung für ihre Durchführung nicht beschäftigt. Dazu war alles zu unsicher, hing zu sehr von zahlreichen, im voraus nicht zu übersehenden Zusammenhängen politischer Art ab und vor allem auch davon, was die Flotte inzwischen etwa erreichte. Wir wissen aber andererseits, daß auch die Marine die Frage der Niederzwingung Englands vor dem Kriege nie ernstlich erwogen hat und wohl auch nicht erwägen konnte, denn sie war unter dem Zwange der Stärkeverhältnisse und der geographischen Lage strategisch auf reine Abwehr eingestellt. So galt es zunächst zu Lande zu siegen, wenn möglich auch zur See einen Erfolg zu erringen.

Wenn nun das Nachkriegsurteil der Marine trotzdem dahin geht, man hätte vor dem Kriege die Frage erörtern sollen, ob und wie man England auf die Knie zwingen könne, so ist das sicher nicht unberechtigt. Man muß sich dann aber auch darüber klar bleiben, daß man damals, außer den oben angedeuteten, kein wirksames Mittel hierzu kannte. Weder das Unterseeboot, noch die Luftwaffe, noch die Ferngeschütze waren so weit entwickelt, daß sich die Möglichkeit übersehen ließ, sie gegen England entscheidend zu verwenden. Unter diesem Gesichtspunkte darf darauf hingewiesen werden, daß der Generalstab auf Grund der ihm bekannt werdenden französischen Unterseebootsversuche lange vor dem Kriege auf deren Bedeutung des öfteren aufmerksam gemacht hat. Er wußte allerdings nicht, daß die Marine den Unterseebootsbau, berechtigterweise unter größter Geheimhaltung, tatsächlich schon betrieb, aber das Ziel hatte, nur vollwertige Hochseeboote zu bauen. Sie hat dann unbestritten bessere Boote als die anderen Mächte herausgebracht, aber bis zum Kriege doch nur in geringer Zahl, da Technik und Industrie nicht so schnell alles Geforderte zu leisten vermochten. Auch der Gedanke des Unterseeboots-Handelskrieges gegen England ist schon 1908 vom Admiral v. Schleinitz angeregt und 1913 bei der Unterseeboots-Inspektion in einer Denkschrift behandelt worden; für weiteres war die Frage aber damals noch nicht reif, und man ist auch im Kriege nur zögernd und tastend an sie herangegangen. Der Grund lag neben völkerrechtlichen Bedenken vor allem darin, daß man Unterseebooten die Lösung derartiger Aufgaben nach den bis dahin vorliegenden Erfahrungen noch nicht zutraute. Hierauf wird noch zurückzukommen sein. Die Forderung aber, man hätte den Englischen Kanal bereits im August 1914 zum Kriegsgebiet erklären sollen, um die Unterseeboote zur Wirkung zu bringen, erweist sich hiernach als Anachronismus.

Ganz so verfehlt, wie es heute vielen scheint, war der Gedanke also wohl nicht, man müsse in erster Linie den vollen Sieg auf dem Lande erringen und hoffen, auf dieser Grundlage auch mit England zu einer Verständigung zu kommen, nicht weil das eine in jeder Hinsicht befriedigende Lösung gewesen wäre, sondern weil es eben nach dem damaligen Stand der Dinge keine bessere gab. Ob man bei solcher Erkenntnis unter allen Umständen den Krieg hätte vermeiden sollen, ist eine Frage, die außerhalb des Rahmens dieser Betrachtungen liegt.

#### b) Die Operationspläne von Heer und Flotte.

Bei der Frage des Zusammenwirkens von Heer und Flotte im Kriege kann man sich im wesentlichen auf das Jahr 1914 beschränken, da für die spätere Zeit kaum noch Klagen über fehlende Zusammenarbeit erhoben

worden sind; beim Unterseekrieg aber begannen politische Rücksichten die rein militärischen Belange alsbald zu überschatten.

Nach den eingangs wiedergegebenen Ausführungen von Marineeseite möchte man glauben, daß die Operationspläne von Heer und Flotte ohne gegenseitige Fühlungnahme entstanden seien. Das trifft aber keineswegs zu. Die amtlichen Kriegswerke des Reichsarchivs wie des Marinearchivs behandeln diese Frage nicht. Es läßt sich jedoch aus den Akten nachweisen, das zum mindesten bis Ende 1912 ein regelmäßiger Gedankenaustausch über die Operationspläne stattgefunden hat. Daß daneben manches mündlich besprochen wurde, steht ebenso fest. Auch in anderen Fragen ist gemeinsam gearbeitet worden. So hatte Generalmajor Graf Waldersee im Januar 1913, als er im Auftrage des Generalstabschefs mit General Pollio in Rom verhandelte, mit Einverständnis der Marine gleichzeitig über etwaiges Zusammenwirken der deutschen Mittelmeer-Division mit den Flotten der beiden Verbündeten zu sprechen<sup>13)</sup>.

Alle diese Tatsachen sind leider bisher nicht beachtet worden. Eine durch Oberstleutnant Foerster in einem Zeitschriftenaufsatz<sup>14)</sup> veröffentlichte Auswertung von Generalstabsakten wurde übersehen, und erst in allerletzter Zeit hat Kapitän zur See Weniger<sup>15)</sup> weitere Mitteilungen zu der Frage aus Akten des Admiralstabes gemacht.

Als grundlegend muß man einen Schriftwechsel zwischen dem Grafen Schlieffen und dem Chef des Admiralstabes, Admiral Büchsel, aus dem Jahre 1902/03 ansehen. Damals handelte es sich noch nicht um England. Graf Schlieffen hatte darauf hingewiesen, um die Landoperation zu unterstützen, müsse die Flotte — wenn sie sich dazu stark genug fühle — alle Kräfte einsetzen zur Erreichung der Seeherrschaft an der französischen Küste. Die Flotte aber fühlte sich noch nicht stark genug, und der Admiralstab fragte zurück, ob etwa trotzdem durch ihren Einsatz, vielleicht bis zur eigenen Vernichtung, versucht werden solle, das Ziel zu erreichen, und ob ein dadurch erzielter Vorteil für die Kriegführung zu Lande die Nachteile aufwiegen würde, die ein Verlust der Flotte im Gefolge haben würde. In der Antwort des Grafen Schlieffen vom 5. Januar 1903 hieß es: „Hat unsere Flotte noch nicht die Stärke und die Zusammensetzung, um an eine Vernichtung der französischen Flotte denken zu können, so würde auch nur der Versuch zu dem entgegengesetzten Ziele führen. Unsere Flotte würde vernichtet, unsere überseeischen Verbindungen abgeschnitten werden, Franzosen und Russen würden an unseren Küsten herrschen. — Unter diesen

<sup>13)</sup> Graf Waldersee in Deutscher Offizierbund, Nr. 10, vom 5. April 1927, S. 392.

<sup>14)</sup> Deutscher Offizierbund, Nr. 11, vom 16. April 1925, S. 258.

<sup>15)</sup> Marine-Rundschau 1930, Heft 1 und 2, S. 1 und 51.

Umständen scheint es mir geboten, auf eine Offensive gegen Frankreich zur See zu verzichten, und sich im Westen auf eine Verteidigung unserer Nordseeküste zu beschränken, dagegen zu versuchen, die Seeherrschaft auf der Ostsee zu gewinnen . . .“

Mit der Seeschlacht von Tsushima verschob sich die Gesamtlage zur See derart, daß die Ostsee völlig Nebenkriegsschauplatz wurde, in der Nordsee aber war seitdem neben Frankreich mehr und mehr mit England als weit überlegenem Gegner zu rechnen. Der Grundgedanke des Generalstabes blieb nach wie vor, daß die Flotte dem Gegner zur See so großen Schaden zufügen müsse, wie es eben in ihrer Kraft stehe. Das hielt man auch für den sichersten Weg, um England friedenswillig zu machen, und war im übrigen — wie auch General v. Ruhl berichtet<sup>16)</sup> — der Meinung, daß angesichts der großen Invasionsfurcht der Engländer nach einem deutschen Seesiege kein britischer Soldat auf das Festland kommen werde und daß daher jeder Seesieg mittelbar auch die wirksamste Unterstützung des Krieges auf dem Lande darstelle.

Vom Operationsplan für die Flotte von 1907 steht fest, daß er vorher mit dem Generalstabe und dem Auswärtigen Amte beraten wurde. Im Jahre 1908 antwortete General v. Moltke auf eine Anfrage des Admiralstabes an den Admiral Grafen Baudissin: „Mit Euerer Exzellenz stimme ich darin ganz überein, daß die Aufgabe der Flotte im Kriege nur vom Standpunkt der Gesamtkriegführung angefaßt und beurteilt werden kann . . . Landungsoperationen größeren Stils an unseren oder den dänischen Küsten halte ich für wahrscheinlich<sup>17)</sup>. Einen erheblichen oder entscheidenden Einfluß auf die Kriegführung auf dem Hauptkriegsschauplatze messe ich indessen einer solchen Landung nicht bei. Die Erhaltung der Flotte nur zu dem Zweck der Abwehr einer solchen Landung halte ich nicht für erwünscht, wenn dadurch die Führung des Seekrieges sofort oder später ungünstig beeinflusst wird. Besonders würde ich es für bedauerlich ansehen, wenn dies dazu führen sollte, daß die Flotte eine Gelegenheit versäumt, die Aussicht auf Erfolg eines offensiven Vorgehens gegen die feindlichen Seestreitkräfte bietet. Die Heeresleitung hat kein Interesse daran, daß die Flotte zunächst noch nicht in einer Entscheidungsschlacht voll eingesetzt wird<sup>18)</sup>. Jeden

<sup>16)</sup> Deutscher Offizierbund, Nr. 6, vom 25. Februar 1929, S. 205. — Dieser Aufsatz nimmt auch eingehend und überzeugend zu der Gesamtfrage des Zusammenwirkens von Heer und Flotte Stellung.

<sup>17)</sup> Man erwartete damals vor allem englische Unternehmungen gegen den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Die Armee hielt in Schleswig Truppen zu ihrer Abwehr bereit; sie haben auch 1914 bis nach Mitte August dort gestanden, also so lange, bis sicher war, daß das britische Expeditionskorps nach Frankreich ging.

<sup>18)</sup> Vom Verfasser gesperrt.

taktischen Erfolg derselben wird die Heeresleitung freudig begrüßen. Wenn sich die Flotte auf die Beherrschung der Ostsee beschränken muß, so kann sie auf die Kriegführung am Lande keinen Einfluß ausüben.“ — Daraufhin erhielt die Flotte wesentlich größere Bewegungsfreiheit zu angriffsweiser Kriegführung. Der Operationsplan für 1909 war durchaus offensiv. Im März fand aber auch eine Besprechung zwischen Moltke und Graf Baudissin statt, „um die Frage einwandfrei zu klären, ob und wie die Marine die Operationen des Heeres mittelbar oder unmittelbar fördern oder unterstützen könnte“. Im Anschluß daran schrieb Moltke dem Admiralstab am 2. April: „Bei einem Kriege gegen Frankreich wie gegen jeden anderen Feind ist der Armee am besten gedient, wenn die Marine mit allen Kräften den feindlichen Seestreitkräften den größten Schaden zufügt, ohne sich für Nebenaufgaben, die nebensächliche Interessen der Armee fördern könnten, zu zerplittern.“

In den folgenden Jahren ist der Gedankenaustausch fortgesetzt worden. Generalstab und Admiralstab waren jeder über die Operationspläne des anderen — soweit erforderlich — unterrichtet. Der Admiralstab wußte, daß das Heer die Entscheidung zuerst im Westen suchen und durch Belgien marschieren werde; der Generalstab wußte, daß die Flotte jede Möglichkeit zum Erfolge in der Nordsee durch Angriff ausnutzen wollte. Unmittelbares Zusammenarbeiten von Heer und Flotte kam nach Lage der Dinge zunächst gar nicht in Frage, und Moltke vertrat daher weiterhin den Standpunkt, beide müßten unabhängig voneinander den Erfolg suchen. Sei im Einzelfalle ein Zusammenwirken erwünscht, so solle der, der des anderen Hilfe brauche, diese anfordern.

Als der Admiralstab im Herbst 1912 mitteilte, daß die Flotte früher zugesagte Unternehmungen gegen die russische Küste nicht mehr leisten könne, wiederholte Moltke seine Darlegungen von 1909. Trotzdem ist vom November 1912 an im Operationsbefehl für die Flotte der Angriffsgedanke mehr und mehr abgeschwächt worden. Inwieweit der Generalstab hiervon Kenntnis erhalten hat, konnte nicht sicher ermittelt werden. Im übrigen war diese Änderung für ihn belanglos, da das Endziel der Marine auch jetzt möglichste Schädigung der englischen Flotte durch den Kampf blieb.

Man wird hiernach nicht behaupten können, daß der Generalstab die Flotte in ihren Angriffsoperationen irgendwie behindert habe. Er hat sie im Gegenteil zu offensiver Betätigung geradezu gedrängt. Inwieweit diese allerdings nach dem jeweiligen Kräfteverhältnis möglich war, und in welcher Weise sie durchzuführen sei, darüber mußte er das Urteil der Marine selbst überlassen. Es kam ihm nicht — wie es nachträglich vielfach verlangt worden ist — nur darauf an, daß die Flotte „schlag“, sondern darauf, daß sie dabei auch siegte. Auch war klar, daß selbst bei noch so großem deutschen Seesiege von der „brutal überlegenen“ englischen Flotte

noch recht viel übriggeblieben sein würde, ganz abgesehen von den französischen und russischen Seestreitkräften, die dann gegenüber der gleichfalls geschwächten deutschen Flotte an Bedeutung gewannen. Wenn es die Marine für zweckmäßig gehalten hätte, den Seekrieg mit einer Unternehmung gegen den Englischen Kanal einzuleiten, um dadurch die gegnerische Flotte herauszulocken, so hätte der Generalstabschef hiergegen sicherlich nichts einzuwenden gehabt. Er hat es aber mit Recht abgelehnt, die Flotte seinerseits mit Aufgaben zu belasten, die nicht so wichtig schienen, daß sie eine Zersplitterung der an sich schon gegen große Übermacht stehenden Seemacht gerechtfertigt hätten. Als solche Aufgabe erschien ihm auch die „Störung“, nicht Verhinderung, englischer Truppentransporte auf das Festland.

### c) Das englische Expeditionskorps.

Über Stärke und Wert der englischen Armee war sich der Generalstab vor dem Kriege — entgegen allen anders lautenden Behauptungen — vollständig im klaren; er hatte sein Urteil in Denkschriften immer wieder nachgeprüft und festgelegt. Von den englischen Landstreitkräften kam für den Krieg auf dem europäischen Festlande zunächst nur das „Expeditionskorps“ von höchstens sechs Divisionen und starker Kavallerie in Frage, zusammen 130 000 Mann fechtender Truppen; nach etwa Monatsfrist konnte vielleicht eine siebente Division aus den Kolonien verfügbar sein. Später mochten noch einige weitere Truppen von Übersee nachkommen, nach mehreren Monaten allenfalls auch einzelne inzwischen ausgebildete Freiwilligenformationen. Fürs erste war aber nur mit dem Expeditionskorps zu rechnen, wobei noch keineswegs sicher war, ob die Engländer sofort alle sechs Divisionen entsenden würden oder nur vier. Diese englischen Truppen sah man als vollwertig an. Das Expeditionskorps war aber nicht nur zum Kampfe in Europa bestimmt, sondern mußte gleichzeitig für den Fall von Verwicklungen in überseeischen Reichsteilen bereit sein. Dabei verfügte es zum Ersatz von Verlusten nur über einen sehr geringen Bestand an ausgebildeten Reservisten. Wenn also diese einzige kriegsbrauchbare Kampftruppe Englands vernichtend getroffen wurde oder auch nur schwere Verluste erlitt, so schien das ein recht ernster Schlag für die Sicherheit der britischen Herrschaft in Ägypten und Indien. Im Generalstab nahm man daher an, daß sich die Engländer beim Einsatz ihres Expeditionskorps zurückhalten und die Überfahrt auf das Festland jedenfalls so legen würden, daß eine nennenswerte Gefährdung durch deutsche Seestreitkräfte ausgeschlossen sei. Man erwartete ferner, daß sie nach der Landung sehr vorsichtig und stets unter dem Gesichtspunkte des gesicherten Rückzuges zur Küste operieren würden.

Die Frage, wo und zu welcher Zeit das Expeditionskorps auf dem Festlande erscheinen könnte, ist zwischen Generalstab und Admiralstab mehrfach erörtert worden. Aber auch die Frage, was gegen seine Überführung dorthin geschehen könne, ist eingehend behandelt worden. Leider scheinen die hierüber in den Akten des Marinearchivs enthaltenen Angaben denen, die sich bisher zu dieser Frage geäußert haben, nicht bekannt gewesen zu sein.

Bis etwa 1907 hatte man als wahrscheinlich angenommen, daß die Engländer in Sütlund landen würden, um gegen den Kaiser-Wilhelm-Kanal vorzugehen. Daneben hielt man eine Landung in Antwerpen für möglich, wobei die holländische Scheldemündung benutzt werden mußte; später erwartete man sie nur noch an der belgischen Küste selbst, vielleicht unter Zuhilfenahme der östlichsten französischen Kanalhäfen, um, abgesezt vom französischen Heere, im Verein mit der belgischen Armee selbständig zu operieren. Dazu hatte schon Graf Schlieffen in seiner bekannten Denkschrift von 1905 die Auffassung vertreten: „Die Aussicht ist nicht un begründet, daß die Engländer, wenn sie nach Antwerpen gehen, nebst den Belgiern dort eingeschlossen werden. Sie sind in der Festung am sichersten untergebracht, weit besser als auf ihrer Insel, wo sie eine starke Bedrohung und eine ständige Gefahr für die Deutschen bedeuten.“

Auch General v. Moltke vertrat die Ansicht, man solle die Engländer ruhig landen lassen, denn hindern könne man sie daran doch nicht. Gelang es, das britische Expeditionskorps auf dem Festlande empfindlich zu treffen oder gar zu vernichten, so schien ihm das die nächstliegende und einstweilen einzige Möglichkeit, das Inselreich den Krieg spüren zu lassen und es dadurch vielleicht friedensgeneigt zu machen.

Ende Januar 1912 hat eine Besprechung zwischen Generalstab und Admiralstab und anschließend daran Anfang Februar gemeinsamer Vortrag beim Kaiser über die Frage stattgefunden, ob und wie man die erwarteten englischen Truppentransporte über See verhindern oder wenigstens stören könne. Die Marine ging dabei von der Annahme aus, daß die Deutsche Bucht durch englische Seestreitkräfte blockiert sei, während andere Flottenteile die unmittelbare Sicherung der Transporte zur Aufgabe hätten; von diesen selbst glaubte man, daß sie im Geleitzug fahren würden.

Admiral v. Heeringen vertrat die Ansicht, eine Verzögerung der Transporte sei möglich durch „energische Offensivvorstöße unserer Flotte in die englische Blockade unter gleichzeitigem Durchbringen leichter Streitkräfte (besonders Unterseeboote und Torpedoboote) zu Offensivunternehmungen gegen englische Seestreitkräfte an der englischen Küste oder vor

dem Kanal und unter gleichzeitigem Ansetzen offensiver Minenunternehmungen im Seegebiet des Transports. [Hierdurch wird möglicherweise so große Unsicherheit und Beunruhigung beim Gegner erzeugt, daß er sich zur Entsendung des Transports so lange nicht entschließen wird, als er das Seegebiet nicht rein von deutschen Streitmitteln (Unterseeboote, Torpedoboote, Minen) weiß]<sup>19)</sup>. — Ist aber für unsere Landkriegführung ein Hin-ausschieben des Transports um einige Tage dringend erforderlich und kann dies durch unsere leichten Streitkräfte nicht sicher erreicht werden, dann käme Einsetzen unserer Hochseestreitkräfte zur Erreichung dieses Zieles in Frage. — Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß das Einsetzen in der Nähe der englischen Küste unter ungünstigen Bedingungen erfolgen muß, da die Hochseeflotte dann mit der gegebenen Lage rechnen muß und außerdem in den Gewässern nahe der feindlichen Küste durch leichte feindliche Streitkräfte (Unterseeboote) stark gefährdet ist“. Eine ernstliche Gefährdung des Transports sei für uns angesichts der englischen Sicherungsmaßnahmen und der Mittel für diese wenig aussichtsvoll; Zufallserfolge seien nicht ausgeschlossen. Dadurch würde aber das ganze Unternehmen der Engländer kaum in Frage gestellt werden, wenn es einmal angelegt sei. [„Fachpresse betont, daß durch Ausfall einiger Schiffe das ganze Unternehmen nicht scheitern könne. Im Kriege müsse man immer mit Verlusten rechnen.“] Es handelte sich also in jedem Falle nur um eine Störung und dadurch Verzögerung, nicht aber um eine Verhinderung der Transporte; die erschien ausgeschlossen.

Aufzeichnungen über das, was der Generalstabschef bei dieser Gelegenheit vorgetragen hat, waren bisher nicht zu ermitteln. Er soll — nach einer Mitteilung des Vizeadmirals Michaelis an das Marinearchiv — geäußert haben, wenn das englische Expeditionskorps auf das Festland komme, wäre ihm das nur erwünscht; dann würde England gleich mit auf dem Lande besiegt. Eine derartige Stellungnahme würde der schon dargelegten Auffassung des Generalstabschefs entsprochen haben.

Der Kaiser entschied auf den gemeinsamen Vortrag im Sinne des Admirals v. Heeringen. Dieser hat im Anschluß daran unter anderem niedergeschrieben, der Einsatz der Flotte sei gerechtfertigt, „nur wenn vitales Interesse der deutschen Gesamtkriegführung nach der Kriegslage in Frage kommt“. Im übrigen hatte der Kaiser entschieden: „Erfordert die Lage un mittelbare Schädigung“ der Transporte, so sei diese, „wenn möglich vorwiegend“ durch Unterseebootsunternehmen und Versenkung der Marschwege und der Ein- und Auslieferungshäfen mit Minen zu bewirken.

<sup>19)</sup> Das edig Eingeklammerte ist in der Niederschrift für den Vortrag beim Kaiser als Randbemerkung seitwärts herausgeschrieben.

Dazu sollten eingehende Versuche mit Unterseebooten angestellt und die Verwendung von Minen vorbereitet werden. Der Einsatz des Gros der Flotte sei nicht zweckmäßig. „Er verspricht im günstigsten Falle nur den Erfolg einer Verzögerung, nicht aber der tatsächlichen Schädigung des Transports. Das lohnt aber den Einsatz des Gros nicht.“ Diese Auffassung wurde dann in einer vorbereiteten Anweisung für die Hochseeflotte festgelegt, in der es hieß: „Seine Majestät wollen jedoch nicht, daß das Gros hierzu ohne seinen ausdrücklichen Befehl angefeht wird.“

Im Zusammenhang mit diesen Fragen hatte der Generalstab am 2. Februar 1912 beim Admiralstab auch angefragt, bei welcher Richtung der Überfahrt der englische Truppentransport am leichtesten gesichert werden könne. „Von der Beantwortung dieser Frage wird es hauptsächlich abhängen, ob und wohin ein englisches Landungskorps bei Beginn des Krieges auf das Festland entsandt werden wird. Neuerdings scheint man einem Transport nach der französischen Küste den Vorzug zu geben, weil der Transport dorthin am leichtesten zu decken ist.“

Admiral v. Heeringen hat am 23. Februar geantwortet: „Am leichtesten läßt sich die Sicherung des Transports durchführen, wenn Überfahrt und Ausschiffung sich westlich der leicht und sicher zu bewachenden Linie Dover—Calais abspielen . . . Als weiterer günstiger Ausschiffungsplatz würde Dünkirchen in Frage kommen. Obwohl östlich des Dover-Defilés gelegen, besitzt Dünkirchen in den vorgelagerten ausgedehnten Sänden einen vorzüglichen natürlichen Schutz, namentlich gegen Unterseebootsunternehmungen. Ein nach Dünkirchen gehender Transport würde sich, selbst wenn er aus der Themse kommt, gut schützen lassen . . . Das Risiko einer Gefährdung des Transports ist bei Wahl der genannten Ausschiffungsplätze gering. — Auch zur Sicherung eines Transports nach den belgischen Häfen stehen England nach Abzug aller für die übrigen Kriegsaufgaben erforderlichen Kräfte noch genügend Reserven zur Verfügung. Jedoch ist die Sicherung, weil sie sich auf ein größeres und schwerer zu schützendes Seegebiet erstreckt, weniger zuverlässig. Bei Wahl der belgischen Ausschiffungsplätze wird England daher mit der Möglichkeit einer Schädigung des Transports durch Minen- und Unterseeboots-Unternehmungen rechnen müssen.“

Auf Grund dieses Schriftwechsels kam der Generalstab zu der Ansicht, daß Dünkirchen, Calais und Boulogne die Landungsplätze der englischen Armee sein würden, statt Dünkirchen vielleicht auch Dieppe, das westlich von Boulogne gelegen noch größere Sicherheit bot. Bei Wahl dieser Häfen schien eine Störung durch deutsche Seestreitkräfte ausgeschlossen.

### III. Das Zusammenwirken im Kriege.

#### a) Wie konnte das Heer den Seekrieg unterstützen?

Indem das Heer die Entscheidung zuerst gegen Westen, und zwar in Nordfrankreich, suchte — nach der Schlieffenschen Studie von 1905 mit dem rechten Flügel sogar die untere Somme zwischen Abbéville und Amiens überschreiten sollte —, rückte es von Anfang an auch England am wirksamsten auf den Leib. Dieser Gesichtspunkt hat bei der Aufstellung des Operationsplanes freilich keine Rolle gespielt, ist auch von der Marine nie als Forderung aufgestellt worden; er ergab sich aber aus der Landoperation ganz von selbst. Die volle Bedeutung des Besitzes der Kanal-Küste trat aber erst hervor, als die Marine nach und nach die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Unterseeboote und damit in ihnen eine todbringende Waffe gegen Englands Handel erkannte<sup>19a)</sup>.

Zu Kriegsbeginn hatte die Flotte nach dem amtlichen Marinewert überhaupt nur zehn „volloffensiv“ verwendungsbereite Unterseeboote, dazu 18 mit dem Vermerk „bedingt offensiv und Küstenschuß“, 17 waren im Bau, im ganzen sollte die Zahl von 72 Booten erreicht werden. Der Bau hatte sich aber infolge der Herstellungsschwierigkeiten erheblich verzögert. Am 18. August, als sich der deutsche Vormarsch Brüssel näherte, hat das Reichsmarineamt den Bau kleiner Unterseeboote für die flandrische Küste angeregt, aber erst die Erfahrungen bei den Kriegsfahrten der Boote, vor allem der überraschende Erfolg des Kapitänleutnants Weddigen am 22. September, haben die Frage weiterreichender Unterseebootsverwendung wirklich ins Rollen gebracht. Drei Tage nach Weddigens Tat wies der Großadmiral v. Tirpitz dem Chef des Marinekabinetts gegenüber auf die Möglichkeit und Notwendigkeit einer Unterseebootsblockade gegen England hin, und erst Anfang November begann man, diese Frage ernstlich zu erörtern. Am 15. November, bei Abschluß der Flandernschlacht, sprach der Großadmiral darüber mit General v. Falkenhayn. So haben doch erst die von England geübte Handhabung des Seerechtes, die Erfahrungen des Krieges und, mit beidem verbunden, dauernde Verbesserungen an den vorhandenen Booten den Gedanken ihrer Verwendung im Handelskriege gegen England ausreifen lassen.

Welche Bedeutung die Kanalküste, vor allem die Ecke von Calais—Boulogne, auch ohne Unterseeboote für den Krieg gegen England gewinnen konnte, war im übrigen schon vom Studium der Napoleonischen Kriege her auch dem Generalstab nicht unbekannt; vielleicht konnte man das Inselreich schon durch den Besitz dieser „auf das Herz Englands gerichteten Pistole“ an den Verhandlungstisch bringen. Aber trotz solcher Erkenntnis

<sup>19a)</sup> Vgl. S. 13 u. 32 ff.

konnte kein Zweifel darüber bestehen, daß nach den Stärkeverhältnissen zu Lande auch nicht ein Mann gegen diese Küste abgezweigt werden durfte, solange das französische Heer nicht entscheidend geschlagen war. Dann aber kamen die Kanal-Plätze ganz von selbst in deutsche Hand; man brauchte nur zuzugreifen. Auch Tirpitz schrieb: „Solange die Armee hoffte, Paris zu erobern, erwartete ich, daß uns der Gewinn der Küste von selbst zufiele.“ Die vorzeitige Entsendung von zwei Korps nach dem Osten hat entscheidend dazu beigetragen, solche Hoffnungen zu zerstören. Es scheint mir aber, daß es sich dabei nicht um irgendwelche seestrategischen Belange handelte, die verletzt wurden, sondern nur um solche des Landkrieges. Auch der Osten mußte im Sinn der Gesamtkriegführung gehalten werden. Im Westen aber glaubte man damals — wenn auch irrigerweise — die Sache bereits geschafft zu haben.

Gerade in diese Zeit fiel das Angebot des Großadmirals, entbehrliche Marinetruppen zur Besetzung der Küste zu entsenden. Am 18. August hatte der Kriegsminister, General v. Falkenhayn, ihm gegenüber geäußert, wenn die Flotte nicht schlage, dann werde man die Besatzungen vielleicht besser an Land verwenden. Am 23. August faßte Tirpitz den Entschluß, einen Verband zu schaffen, der von der belgischen oder französischen Küste aus den Krieg gegen England führen sollte<sup>20)</sup>. Wenn die Heeresleitung — wie von Marineseite berichtet wird — auf dieses Angebot nicht sofort begeistert einging, so muß der Grund doch vor allem in der Verwendungs- und Unterstellungsfrage gelegen haben. Jedenfalls geht aus den Aufzeichnungen des Admiralstabschefs, Admirals v. Pohl<sup>21)</sup>, hervor, daß der Generalstab bereits am 24. August, also am Tage nach dem Angebot, auf Abgabe von Marinetruppen geradezu gedrängt hat, allerdings zunächst nicht für die Küste — denn die hatte man noch gar nicht —, sondern als Besatzung für die Festung Lüttich.

Eine andere Frage ist, ob es nicht möglich gewesen wäre, damals auch starke Teile des Besatzungsheeres, Landwehr, vielleicht auch Ersatztruppenteile und Rekrutendepots aus der Heimat nach Belgien vorzuschieben, um andere Kräfte freizumachen. Tatsächlich hat man jene Truppen damals nach Ausrüstung, Ausbildung und Zusammensetzung zu solcher Verlegung und Verwendung nicht für geeignet gehalten. Aber auch wenn es anders gewesen wäre, hätten die freigemachten Kräfte des Feldheeres zunächst doch nicht zur Gewinnung der Küste, sondern zur Mitwirkung bei der Entscheidung vor Paris eingesetzt werden müssen.

<sup>20)</sup> Generalleutnant v. Hülsen, Das Marinekorps in Flandern. Marine-Rundschau 1924, S. 145.

<sup>21)</sup> H. v. Pohl: „Aus Aufzeichnungen und Briefen während der Kriegszeit.“

Am 2. September erfuhr Admiral v. Bohl beim Generalstabe, „daß man sich mit dem Gedanken trägt, sobald in Brüssel ein Stützpunkt für Zeppeline eingerichtet ist, ein Luftschiff nach London zu entsenden“<sup>22)</sup>. Er sagte dafür Orientierungspläne der Marine zu.

Am 3. September teilte Moltke dem Admiralstabe mit: „Antwerpen soll genommen und die Kanal-Häfen besetzt werden.“ Am 5. September befahl die Oberste Heeresleitung für diesen Zweck die Bildung einer neuen 7. Armee hinter dem rechten Heeresflügel mit dem Auftrage, „unter Sicherung gegen Antwerpen das westliche Belgien und den angrenzenden Nordteil Frankreichs vom Feinde zu säubern“. Das bedeutete die Besetzung der Küste.

Der Marne-Rückzug ließ es zur Durchführung nicht kommen; die 7. Armee mußte in der bisherigen Kampffront eingesetzt werden. Nun war aber der französische linke Heeresflügel schon am 9. September, als das deutsche Heer im Augenblick des errungenen Sieges von der Marne zurückgerufen wurde, von Norden umfaßt gewesen und geschlagen. Wer sich diese Lage vergegenwärtigt und an die spätere Dauerstellung vom Meer bis zur Schweiz denkt, kann fragen: Wenn man damals die Front schon zurücknahm, warum dann nicht mit dem rechten Flügel an die untere Somme, die später als so begehrenswertes Ziel erschien, weil sie die Front verkürzt und zugleich die Kanal-Häfen in unseren Besitz gebracht hätte. Der Weg nach Amiens war am 9. September für den deutschen rechten Flügel frei. Hätte man deshalb nicht für die Masse des Westheeres zu einer Front von der Somme-Mündung bis zu den Stellungen nördlich Verdun kommen können? Dazu ist zu sagen: Diese Front einzunehmen, hätte nur gelingen können, und auch dann nur unter Kämpfen, wenn die Umgruppierung schon mit beginnendem Rückzuge zielbewußt eingeleitet wurde. Das war bekanntlich nicht der Fall und konnte auch gar nicht der Fall sein, denn solche Umgruppierung hätte den Verzicht auf jede Initiative bedeutet und das ganze Westheer in starrer Abwehr festgelegt zu einer Zeit, zu der — trotz Tannenberg — noch gar nicht zu übersehen war, wie sich die Lage im Osten gestalten werde. Der Sieg an den Masurischen Seen war am 9. September noch nicht zu erkennen, dem österreichisch-ungarischen Heere aber schien es recht schlecht zu gehen.

Noch ein Weiteres schloß damals den Gedanken aus, die Masse der deutschen Gesamtstreitmacht in der Linie Abbéville—Stellung vor Verdun festzulegen: Man hätte hier die von England beherrschte See, die belgische, noch völlig unberührte große Festung Antwerpen und das neutrale Holland dicht im Rücken gehabt; die rückwärtigen Verbindungen hätten hinter der

<sup>22)</sup> Bohl, S. 43.

ganzen Front entlang nach Osten und dann durch die Enge zwischen Verdun und dem holländischen Maastricht-Zipfel geführt werden müssen. Wohl hat man unter ähnlichen, wenn auch nicht ganz so gewagten Verhältnissen die Front später Jahre hindurch gehalten. Solche starre Linienverteidigung ist aber doch erst nach und nach möglich geworden als Folge völliger Erschöpfung der Angriffskraft auf beiden Seiten, wobei anfangs katastrophaler Munitionsmangel, später weiter entwickelte Widerstandskraft der Abwehranlagen entscheidend mitsprachen. Als der Rückzug von der Marne angetreten wurde, war aber noch alles in Fluß und an ein Auseinanderziehen der Front in eine lange dünne Linie noch nicht zu denken. Daß sie wie ein Spinnwebgewebe durchstoßen würde und damit für die Masse des Heeres eine Katastrophe eintrat, lag — soweit man die Lage damals übersehen konnte — durchaus im Bereiche der Möglichkeit. Durfte eine verantwortliche Heeresleitung so viel wagen, nur um die Basis für eine künftige Kriegsführung gegen England zu schaffen, über deren Möglichkeit und Aussichten zu dieser Zeit noch niemand auch nur einigermaßen klar sah?

Im übrigen wäre eine solche Umgruppierung gerade das Gegenteil von dem gewesen, was man in der Marneschlacht mit dem Abziehen vom Feinde erreichen wollte: Zusammenschluß der, wie man glaubte, auseinanderreisenden Front, um dann einen neuen Schlag zu führen. Es wird auch meist übersehen, daß der Marne-Rückzug zunächst gar nicht in dem Maße als entscheidender Wendepunkt erkannt worden ist, wie er es tatsächlich war, denn seine volle Bedeutung lag weniger auf taktischem oder strategischem Gebiete als auf moralischem: der Franzose hatte zum ersten Male einen Erfolg gehabt und dadurch neuen Mut bekommen. Hier scheint mir auch die Erklärung dafür zu liegen, daß die Marineleitung — wie sie meint — nicht genügend aufgeklärt wurde. Das große Ziel war nach der Auffassung der Obersten Heeresleitung noch unverändert: Ringen um die Entscheidung in Frankreich, aber unter erschwerten Verhältnissen. Um so mehr mußte also alles zurücktreten, was nicht unmittelbar diesem Ziele diente. Auch wenn die Marineleitung noch so eingehend über die jeweilige Lage zu Lande unterrichtet worden wäre und wenn sie daraufhin noch so sehr auf Besetzung der Kanal-Häfen gedrängt hätte, die Oberste Heeresleitung hätte Abgaben für diesen Zweck damals ablehnen müssen. Die Küste konnte weder genommen noch gehalten werden ohne Sieg gegen das französische Heer.

Im Verlaufe des weiteren Ringens hat sich aus den Umfassungsversuchen des Feindes und den deutschen Gegenzügen nach der Einnahme von Antwerpen (9. Oktober) ganz von selbst der „Wettlauf zum Meere“ ergeben. Moltkes Nachfolger, General v. Falkenhayn, schreibt ausdrücklich,

daß es dabei sein Ziel gewesen sei, die Küste zu erreichen, „von der aus man den Kanal-Verkehr Englands unterbinden, die Insel selbst wirksam anzufassen“ hoffte. Gleich nach Antritt seines Amtes, am 17. September, verlangte er auch die Störung der englischen Truppentransporte über den Kanal, und in dieser Forderung hat er später nicht nachgelassen; über das Ergebnis wird weiter unten berichtet werden.

Wenn wir beim Wettlauf zur Küste schließlich nicht besser abgeschnitten haben, so lag das nicht an mangelnder Erkenntnis der Bedeutung des Zieles, sondern daran, daß der Gegner nicht nur die See beherrschte, sondern daß ihm ein reich entwickeltes, völlig unverkehrtes Eisenbahnnetz zur Verfügung stand, während wir in Feindesland auf zerstörte oder in der Leistung herabgeminderte Bahnen angewiesen waren, von denen die einzige einstweilen durchgehende Linie schon bisher mit dem Nachschub für drei Armeen des rechten Heeresflügels belastet war.

Was an neuen Kräften verfügbar wurde, hat General v. Falkenhayn zum Vorgehen „mit dem rechten Flügel an der Küste entlang“ angesetzt. Dabei hatte die neue 4. Armee „die Befestigungen bei Düntkirchen und Calais abzuschließen — genommen sollen sie erst später werden — und dann, St. Omer links liegen lassend, nach Süden einzuschwenken“. Wohl war auch dieses Mal das Ziel ein großer Landsieg, also ein „kontinentales“. Die Wahl der Angriffsrichtung ist aber von Gesichtspunkten der allgemeinen Kriegsführung maßgebend beeinflusst worden, und Falkenhayn hat den Kampf um Geländebesitz im Küstengebiet auch noch weiter geführt, als ein Sieg von entscheidender Bedeutung nicht mehr zu erhoffen war. „Hielt man sich nicht an der Küste“ — schreibt er — „so wurde das als Antwort auf den englischen Aushungerungskrieg in Vorbereitung befindliche kräftige Vorgehen gegen England und seinen Seeverkehr mit Unterseebooten, Flugzeugen und Luftschiffen nach deren damaliger Leistungsfähigkeit unmöglich.“ Er hat die Zusammenhänge zweifellos nicht nur klar erkannt, sondern auch voll berücksichtigt. Die beste deutsche Jugend ist gerade an dem Unternehmen verblutet, das uns die Basis für den Krieg gegen die britischen Inseln schaffen sollte.

Nach allem wird man kaum noch an der Behauptung festhalten können, daß Belange der Seekriegsführung durch das „kontinentale“ Denken des Generalstabes zu kurz gekommen seien. An der Tatsache, daß voller Sieg zu Lande auch die sicherste und beste Grundlage für den Seekrieg war, kommt man nun einmal nicht vorbei. Solange dieser Sieg erreichbar schien, mußte die Heeresleitung ihn in allererster Linie im Auge behalten, also „kontinental“ denken. Ob sie dabei im Ansatz der Truppen und in der Wahl zwischen Ost und West immer das Richtige getroffen hat, ist eine Frage, die in diesem Zusammenhange nicht zur Erörterung steht.

## b) Wie konnte die Flotte den Landkrieg unterstützen? Die Seeschlacht.

Über die außerordentlich schwierige Lage, in der sich die Flotte gegenüber der englischen Übermacht befand, war sich die Heeresleitung vollkommen im klaren.

Die Flotte war nicht als Angriffs-, sondern als Abwehrwaffe entstanden. Sie sollte nach dem Tirpitzschen „Risiko-Gedanken“ „nicht größer, aber auch nicht kleiner gehalten werden, als nötig wäre, um auch der größten Seemacht den Angriff auf uns als gewagtes Unternehmen erscheinen zu lassen“<sup>23)</sup>. Unter diesem Gesichtspunkte war die Flotte aus einer „Rüsten-Marine“ planmäßig weiter entwickelt worden: sie war wohl eine „Hochseeflotte“ geworden, aber — wie auch das Marinewerk zugibt und Admiral Scheer in seinem Buche betont — doch eine solche, die nach der Eigenart ihrer Schiffe vor allem auf den Kampf in der Nähe der heimischen Häfen eingerichtet war. Erst in den letzten Jahren vor dem Kriege hatte man begonnen, Schiffe von gleicher Mächtigkeit wie die englischen in Dienst zu stellen, und ob sich die Flotte der überlegenen Wirkung der eigenen Munition bei Kriegsbeginn schon ebenso sicher fühlte wie nach dem Stagerrak-Siege, ist fraglich. Aber selbst dieser Sieg läßt die Frage offen, ob man es mit der englischen Flotte wirklich aufnehmen konnte; er stellt doch nur den Erfolg über einen Teil ihrer Macht dar. Wie die Schlacht ausgegangen wäre, ohne daß die Nacht dazwischen kam, steht dahin, denn das an Geschützzahl überlegene englische Gros war gerade im Begriff, die deutschen Schiffe in der Richtung auf ihre Basis zu überholen. Alles in allem war man aber seiner Sache bei Kriegsbeginn doch wohl noch weniger sicher als nach dem Stagerrak-Tage.

Dazu kam die Ungunst der Lage der deutschen Flottenbasis in der Nordsee. Um so wichtiger war, daß der Kaiser-Wilhelm-Kanal kurz vor Kriegsbeginn auch für die größten Schiffe fahrbar geworden war und somit wieder die Möglichkeit bot, auch die Belte als Ausfall- und Rückzugstor zur offenen Nordsee auszunutzen.

Trotz der feindlichen Übermacht wollte die Flotte — wie der Generalstab nach den ihm mitgeteilten Operationsplänen annahm — die Schlacht suchen, sobald sich eine günstige Gelegenheit dazu bot. Solches Vorhaben hielt der Generalstab für durchaus richtig, denn er sah einen Seesieg als den wirksamsten Schlag gegen England an. Der Plan des Admiralstabes beruhte dabei auf der Annahme, daß die Engländer alsbald in Reichweite kommen würden; er dachte lediglich an eine Schlacht in der Deutschen Bucht.

<sup>23)</sup> Erinnerungen, S. 106.

Als England in den Krieg eintrat, regte der Admiralstab bei Dänemark und Schweden die Sperrung der Belte und des Sundes durch Minen an. Er gab damit der Ostsee vermehrten Schutz und machte sie zu einer Art deutscher Binnensee, zugleich aber beschränkte er die Operationsbasis der Flotte gegen England völlig auf den „toten Winkel einer toten See“ und engte damit die an sich schon geringen Offensivmöglichkeiten noch weiter ein. Nur Elb- und Weser-Mündung und Jade kamen noch als Ausgangspunkte in Frage, lagen jedoch so, daß jeder Mißerfolg weit außerhalb zur Katastrophe führen konnte. Die englische Flotte aber hielt sich zurück, und damit wurde die Möglichkeit, unter günstigen Verhältnissen zur Schlacht zu kommen, in unvorhergesehener Weise abermals verringert. Als Großadmiral v. Tirpitz am 18. August vom General v. Falkenhayn gefragt wurde, warum die Flotte nicht schlage, hat er — wie er selbst mitgeteilt hat — geantwortet: „Das wäre dasselbe, als wenn (ein) preußisches Korps jetzt nach Petersburg marschieren wolle“<sup>24)</sup>.

Generaloberst v. Moltke hat der Lage der Flotte, die auch für den Nicht-Seeoffizier ziemlich klar zutage lag, volles Verständnis entgegengebracht. Er soll — nach Aufzeichnungen des Admiralstabschefs, Admirals v. Pohl, — am 16. August bei der Abreise von Berlin, vielleicht in einer pessimistischen Anwandlung, dem Großadmiral gegenüber aber doch geäußert haben, die Flotte müsse sich einsetzen, um die Truppentransporte der Engländer zu „unterbinden“<sup>24a)</sup>. Das war eine Aufgabe, die den Einsatz des Gros der Hochseeflotte erfordert hätte, ohne daß man — wie bei den Besprechungen von 1912 festgestellt war<sup>25)</sup> — irgendwelche Hoffnung hatte, die gestellte Aufgabe damit wirklich zu erfüllen. Generaloberst v. Moltke hat seine Forderung auch nicht aufrechterhalten, sondern am 22. August dem Admiralstabschef gegenüber zusammenfassend dargelegt: „Die Flotte dürfe sich nicht einsetzen, wenn dies nicht mit Erfolg geschehen könne. Sie müsse zurückhalten und den gegebenen Moment abwarten. Seiner Ansicht nach würde England nicht angreifen, sondern zurückhalten, um seine Flotte zu schonen und sie bis zum Friedensschluß zu erhalten“<sup>26)</sup>.

Auch General v. Falkenhayn hat sich dieser schwierigen Lage nicht zu verschließen vermocht, so dringend ihm auch beim „Wettlauf zum Meere“ die unmittelbare Mitwirkung der Flotte erwünscht gewesen wäre. Das unglückliche Seegefecht bei Helgoland am 28. August hatte ihn davon überzeugt, daß „von der Marine vorläufig eine wirkfame Behinderung des englischen Seeverkehrs nicht gefordert werden konnte. Einen Einsatz der Flotte“ — so schreibt er weiter<sup>27)</sup> — „zur Entscheidung mit einer Offensive

<sup>24)</sup> Dokumente, S. 61. — <sup>24a)</sup> Vgl. S. 29.

<sup>25)</sup> Vgl. S. 18 ff.

<sup>26)</sup> Pohl, S. 26.

<sup>27)</sup> E. v. Falkenhayn, Die Oberste Heeresleitung. S. 15.

in die feindlichen Gewässer lehnte die Seekriegsleitung ab. Bei ungünstigem Ausgange, den sie in Anbetracht des Stärkeverhältnisses als wahrscheinlich annahm, glaubte sie die Sicherheit der deutschen Küsten nicht mehr gewährleisten zu können“.

Auch Tirpitz war damals für Zurückhaltung. Er hat am 16. September darauf hingewiesen, daß man danach streben müsse, „mit Rücksicht auf unsere numerische Unterlegenheit“ nicht zu weit von Helgoland, „höchstens 100 Meilen entfernt“, zu schlagen; das ergibt einen Raum, der nach Norden und Westen etwa bis zur dänischen oder holländischen Grenze reichte. Die günstigste Zeit für die Schlacht, meinte er, sei bereits verpaßt, und in der nächsten Zeit müsse „mit der Schlacht noch gewartet werden, bis die Türkei definitiv losgeschlagen hat und bis die Hauptentscheidung im Westen gefallen ist“<sup>28)</sup>. Ein Zusammenwirken zu dieser Entscheidung scheint damit auch der Großadmiral nicht im Auge gehabt zu haben. Immerhin war er der sicherlich zutreffenden Ansicht, die später auch das amtliche Marinewerk vertreten hat, die Flotte müsse größere Aktivität zeigen und würde dann wohl auch günstige Gelegenheit zum Schlagen finden.

Vom Standpunkt des Zusammenwirkens von Heer und Flotte ist es zweifellos zu bedauern, daß der erste größere Vorstoß der gesamten Hochseeflotte, der am 3. November zur Beschießung von Dartmouth führte, nicht schon in der Zeit erfolgte, als an der flandrischen Küste noch um die Entscheidung gerungen wurde. Eine Einwirkung möchte vielleicht fühlbar geworden sein; ob sie ausgereicht hätte, um den Ausgang der Kämpfe an Land entscheidend zu beeinflussen, ist aber fraglich.

Der Mangel an Zusammenhang zwischen Land- und Seeoperationen wird nun aber von Marineseite besonders beanstandet und darauf zurückgeführt, daß die Oberste Heeresleitung die Marinestellen nicht ausreichend und rechtzeitig über Lage und Absichten unterrichtet habe. Admiral Zenker, der 1914 dem Stabe des Admirals v. Pohl angehörte, schrieb<sup>29)</sup>: „Über die Operationsabsichten des Heeres etwas zu erfahren, war unmöglich.“ Admiral v. Pohl habe versucht, mit Generaloberst v. Moltke „engere Fühlung zu nehmen; er erfuhr aber eine Abweisung und hatte auch nicht mehr Glück, als er sich an den Chef der Operationsabteilung wandte“. Das sind schwere Vorwürfe, deren Berechtigung von der Gegenseite durchaus bestritten wird. Leider hat sich in den Akten über den Verkehr zwischen Heeresleitung und Marineleitung so gut wie nichts finden lassen, da der Meinungs- und Gedankenaustausch im Großen Hauptquartier mündlich erfolgte. Der Nachweis dafür fehlt, daß die Marine irgendwelche für ihr Verhalten entscheidende Nachrichten nicht rechtzeitig bekommen hätte.

<sup>28)</sup> Dokumente, S. 104.

<sup>29)</sup> Deutsche Wehr, Nr. 21 vom 5. Juni 1929, S. 403.

Insbefondere ist die Lage während der Flandern-Schlacht sogar in den amtlichen Heeresberichten damals t ä g l i c h so eingehend behandelt worden, daß Zweifel gar nicht bestehen konnten. Darauf wird noch zurückzukommen sein.

Wenn aber beanstandet wird, der Generalstab habe den Admiralstab nicht genügend auf dem laufenden gehalten, um ihm „dadurch die Argumente für einen entschiedeneren Einsatz der Seefreitkräfte gegenüber dem politischen Widerstand“<sup>30)</sup> in die Hand zu geben, so scheint uns das doch über die Grenzen berechtigten Verlangens hinauszugehen. Daß der Siegeslauf des Heeres seit dem 9. September zum Stillstand gekommen war, kann der Seekriegsleitung nicht entgangen sein, auch wenn sie — was vom General Tappen und seinen Mitarbeitern in der Obersten Heeresleitung entschieden bestritten wird — über Lage und Absichten im einzelnen nicht immer unterrichtet gewesen wäre. Daß jeder Seesieg auch den Landoperationen zugute gekommen wäre, war selbstverständlich und von der Heeresleitung oft genug ausgesprochen. E n t s c h e i d e n d helfen konnte er zunächst allerdings nicht.

#### Die Störung der englischen Truppentransporte.

Darüber, daß die Flotte die Überführung des englischen Expeditionskorps auf das Festland nicht „unterbinden“ oder ernstlich „schädigen“ konnte, herrscht kein Zweifel. Die Frage ist nur, ob sie nicht wenigstens eine „Störung“ hätte versuchen sollen. Was hierüber im Frieden verhandelt und wie entschieden wurde, ist bereits geschildert.

Bei Kriegsbeginn hat der Großadmiral v. Tirpitz — so berichtet er in seinen Erinnerungen — die Störung der Transporte angeboten und den Generalstabschef gewarnt, die englischen Truppen nicht zu unterschätzen. Moltke<sup>30a)</sup> aber habe geantwortet: „Die arretieren wir.“ So ähnlich hatte sich auch Bismarck einmal über das Verfahren bei einer englischen Landung geäußert. Etwa zu derselben Zeit wie der Großadmiral hat der Admiralstab bei Moltke angefragt, ob die Oberste Heeresleitung „großen Wert auf die Störung der über den Kanal gehenden englischen Truppentransporte lege“<sup>31)</sup>. Moltke hat auch ihm ablehnend geantwortet: „Die Marine möchte sich durch diese Angelegenheiten in ihren sonstigen Operationen nicht stören lassen; es wäre sogar ganz gut, wenn die Armee im Westen auch gleichzeitig mit den 160 000 Engländern abrechnen könnte.“ So hat es Admiral v. Bohl in seinem Tagebuch aufgezeichnet; tatsächlich waren es, wie Moltke wußte, an fechtenden Truppen höchstens 130 000.

<sup>30)</sup> G r o o s, Deutsche Wehr, Nr. 17 vom 4. Mai 1929, S. 318; ähnlich auch J e n f e r, a. a. D.

<sup>30a)</sup> Vgl. S. 27. — <sup>31)</sup> Marinewert, Nordsee I., S. 82.

Aus der Moltkeschen Ablehnung wird nun der Schluß gezogen, der Generalstabschef habe das englische Expeditionskorps falsch eingeschätzt. Dabei wird offenbar übersehen, daß es sich bei den Angeboten der Marine immer nur um eine „Störung“, also bestenfalls um ein Hinauszögern der Transporte um einige Tage handelte. Wenn aber die Engländer, wie man beim Generalstabe annahm, ihre Überfahrt unter dem Schutze der Enge von Dover—Calais ausführten, war nach dem Gutachten des Admiralstabes von 1912 auch eine „Störung“ so gut wie ausgeschlossen. Man kann also die auf den Nichteingeweihten eigenartig wirkende Ablehnung des Generalstabschefs nicht wohl als bloße Überheblichkeit abtun. Soweit eine solche in den heutigen Wiedergaben durchklingt, muß man sie aus der Stimmung der zum Angriff schreitenden Heerführung, nicht aber aus tatsächlicher Unterschätzung des Gegners oder Verkennung der Lage erklären. Hätte Generaloberst v. Moltke den Feldzug nach den Grenzschlachten zielbewußt im Schlieffenschen Sinne weitergeführt, oder hätte er auch nur an der Marne die Nerven behalten, so möchte seine Ablehnung des Marine-Angebotes heute vielleicht als Zeichen klaren Urteils und kaltblütiger Sicherheit bewertet werden.

Wie die Marine die „Störung“ bei Kriegsbeginn tatsächlich durchzuführen gedachte, ob durch Einsatz der ganzen Flotte oder nur durch leichte Streitkräfte, ist nicht bekannt, und es ist wahrscheinlich, daß der Großadmiral einerseits, der Chef des Admiralstabes andererseits darüber verschiedener Ansicht waren. Das Marinewerk schlägt einen Vorstoß der ganzen Flotte in die Hoopden, das Seegebiet zwischen Holland und der englischen Küste nordöstlich von London, vor. Die Entscheidung über ein solches Unternehmen hatte sich der Kaiser 1912 ausdrücklich vorbehalten; es sollte, wie damals festgestellt worden war, nur in Frage kommen, wenn ein „vitales Interesse der Gesamtkriegführung“ vorlag. Ob ein solches bereits Anfang August 1914 anzunehmen war, wird stets Ansichtssache bleiben; nahm man es als vorliegend an, so hätte man die Flotte ganz und gar aufs Ungewisse hin einsetzen müssen, denn man kannte weder Zeit noch Fahrtrichtung der englischen Transporte und blieb auch in den Hoopden von Dover—Calais immer noch rund 100 Seemeilen ab. Die Wirkung war also völlig fraglich. Über die selbst vom Großadmiral v. Tirpitz gezogene Entfernungsgrenze hätte die Flotte dazu aber trotzdem schon weit hinausgehen müssen, hätte nicht 100, sondern 200 Seemeilen von Helgoland gestanden und darauf gefaßt sein müssen, dort mit verwandter Front durch Übermacht zum Kampfe gestellt zu werden. Durfte man bei so unsicheren Ausichten so viel wagen?

Das Marinewerk nimmt nun als so gut wie sicher an, daß eine Störung — wenn nicht durch Einsatz der Schlachtflotte, so doch durch leichte Streitkräfte — möglich gewesen wäre, und spricht von der „psychologischen

Bedeutung einer auch nur zeitweiligen Unterbrechung oder Verzögerung der Transporte zwischen England und Frankreich<sup>32)</sup>). Zum mindesten habe man sich diese Einwirkung entgehen lassen.

Um bei der Fülle der Fragen, die sich hier auf tun, zu klarem Urteil zu kommen, muß man sich einmal vergegenwärtigen, was denn tatsächlich gegen die englischen Truppentransporte unternommen wurde und mit welchem Erfolge. Man bekommt dann wenigstens einen Anhalt dafür, was bei vermehrtem Einsatz hätte erreicht werden können.

Kleine Kreuzer oder Torpedoboote sind gegen die englischen Transporte überhaupt nicht eingesetzt worden, wie uns scheinen will, mit Recht. Sie konnten — wie der Ausgang des Gefechts bei Helgoland bewiesen hat — nur zur Wirkung kommen, wenn die Flotte mit auslief und dicht hinter ihnen stand. Auch bildeten sie für die Schlacht einen so unentbehrlichen Teil der Flotte, daß man sie nicht für Nebenaufgaben vorzeitig aufs Spiel setzen durfte.

„Für rücksichtslose M i n e n u n t e r n e h m u n g e n gegen die britische Küste“ — so heißt es hierüber im Marinewerk<sup>33)</sup> —, „die der Operationsbefehl als eine der ersten und wichtigsten Aufgaben hinstellte, erwies sich die materielle Grundlage als sehr gering, wenn man die als Minenleger eingerichteten kleinen Kreuzer und Torpedoboote wegen ihrer Bedeutung für Aufklärung und Schlacht hierfür nicht einsetzen wollte.“ Tatsächlich ist denn auch in der Nordsee zu Kriegsbeginn nur ein einziger Minenangriff versucht worden. Er richtete sich gegen die Themse-Mündung am 5. August. Das dazu eingesetzte Schiff mußte seine Minen aber wegen englischer Gegenwirkung schon vorzeitig, und zwar nördlich der Linie Hoef van Holland—Harwich, abwerfen und ging selbst verloren.

Spätere Unternehmungen richteten sich nur gegen die lange englische Ostküste; Minen in belebtere Gegenden zu bringen, gelang nicht. Daß Aussicht bestanden hätte, sie so weit in den Kanal hineinzutragen, daß dadurch die englischen Truppentransporte gefährdet wurden, darf wohl bezweifelt werden. Im übrigen schreibt Groos selbst: Die Wirkung von Minensperren damals üblicher Art sei überschätzt worden.

Über die Möglichkeit, U n t e r s e e b o o t e gegen Truppentransporte im Kanal zu verwenden, sagt das Marinewerk<sup>34)</sup>: Nach Ansicht der Unterseeboots-Leitung lagen „die Operationsmöglichkeiten im Gebiet des östlichen Kanal-Einganges wesentlich ungünstiger als in der freien Nordsee“, einerseits wegen der zu erwartenden stärkeren feindlichen Gegenwirkung, andererseits wegen der erheblichen navigatorischen Schwierigkeiten. Und weiter: „Man darf nicht vergessen, daß die Unterseebootswaffe für die Offensivverwendung noch der kriegsmäßigen Durchbildung bedurfte.“ —

<sup>32)</sup> Nordsee I., S. 83. — <sup>33)</sup> Ebenda, S. 64. — <sup>34)</sup> Ebenda, S. 84 und 128.

„Die junge Unterseebootswaffe mußte selbst erst Kriegserfahrungen sammeln, ehe an Erfolge gedacht werden konnte.“ Als die Marineleitung am 8. August trotzdem den Einsatz von Unterseebooten gegen den Kanaleingang befahl, hielt der Großadmiral davon nichts. Noch Ende August war der Flottenchef der Ansicht: Alle den Angriff durch Unterseeboote lohnenden feindlichen Kriegsschiffe halten sich „in solcher Entfernung von der deutschen Küste, daß das Auffuchen dieser Streitkräfte die technische Leistungsfähigkeit der Unterseeboote übersteigt. . . Ein längeres Auf-der-Lauer-Liegen vor den Häfen ist der Entfernung wegen nicht möglich“<sup>35)</sup>. Am 17. September wies der Chef des Admiralstabes dem General v. Falkenhayn „an Hand der Karte die Unmöglichkeit nach, ein Unterseeboot vor Ostende der vorliegenden Sände wegen zu verwenden“<sup>36)</sup>.

Zu alledem aber kam, daß die Aufgabe der Unterseeboote dadurch eine ungeheuer schwierige wurde, daß man n i e m a l s mit nur einiger Sicherheit wußte, wo und wann die feindlichen Transporte fahren würden.

Die englische Armeeführung hatte den Wunsch, ihre Truppen in Belgien zu landen, etwa so, wie es der deutsche Generalstab bis 1912 angenommen hatte. Da aber die englische Flottenleitung erklärte, bei dieser Fahrt keine volle Sicherheit übernehmen zu können, hat man sich — anscheinend erst in letzter Stunde — für Ausladehäfen entschlossen, die größtenteils noch weiter westlich lagen, als es der deutsche Generalstab in der Zeit unmittelbar vor dem Kriege angenommen hatte. Es ist kein Zweifel, daß in dieser englischen Vorsicht die Sorge vor einem Störungsversuch durch die deutsche Flotte zum Ausdruck kam. Von entscheidender Bedeutung für die Operationen an Land ist die Verschiebung der Ausladehäfen aber nicht gewesen.

Aus nebenstehender Übersicht ergibt sich, daß alle Transporte mit Ausnahme derjenigen, die Ende August und dann wieder in der zweiten September- und ersten Oktoberhälfte im unmittelbaren Zusammenhange mit der Verteidigung Antwerpens gefahren wurden, durch die Enge von Dover—Calais gedeckt waren; selbst nach Boulogne ging nur etwa eine Division. Die Engländer waren also noch vorsichtiger, als der Generalstab angenommen hatte, und im schlimmsten Falle blieb ihnen stets die Möglichkeit, noch weiter westlich auszuweichen, wie sie es denn auch Anfang September getan haben, — aber nicht wegen der Bedrohung auf der See, sondern wegen der Lage auf dem Lande. Nach dem 7. Oktober ist überhaupt nichts Nennenswertes mehr übergesetzt worden. Die i n d i s c h e n Divisionen gingen nach Marseille, die s o n s t i g e n Truppen a u s Ü b e r s e e an die englische West- und Südwestküste, wo sie nach dem Stande der Unterseebootsverwendung in damaliger Zeit so gut wie völlig gesichert war.

<sup>35)</sup> Nordsee I., S. 97. — <sup>36)</sup> P o h I., S. 66.

## Übersicht der Truppentransporte über den Kanal.

Zusammengestellt nach den amtlichen englischen und belgischen Veröffentlichungen. Soweit nichts anderes bemerkt, führen die Dampfer einzeln oder zu zweien. Alle Transporte, die das Gebiet östlich der Enge von Dover—Calais berührten, sind durch einen \* gekennzeichnet.

Truppe	Einschiffung	Landung
Vorkommandos . . . . .	Southampton	9. 8. Nordfrankreich.
	9. 8. zwei deutsche Unterseeboote vor der Maas-Mündung.	
1. Inf. Div. . . . .	Southampton und westlich	13. 8. Havre.
2. Inf. Div. $\frac{2}{3}$ . . . . .	"	13. 8. Havre und Rouen.
" " $\frac{1}{3}$ . . . . .	"	14. 8. Boulogne.
3. Inf. Div. $\frac{2}{3}$ . . . . .	"	14. 8. Boulogne.
" " $\frac{1}{3}$ . . . . .	"	15. 8. Havre.
5. Inf. Div. . . . .	"	15./16. 8. Havre.
Kav. Div. . . . .	"	18. 8. ?
Armee-truppen usw. . .	"	? Havre.
5. Kav. Brig. . . . .	"	? ?
Flieger . . . . .	auf dem Luftwege	—
4. Inf. Div. . . . .	Southampton und westlich	22./23. 8. Havre.
3 Bata. Mar. Inf. . . . .	Dover	27./28. 8. Ostende auf Kriegsschiffen; Transporte gedeckt durch Helgo- land-Vorstoß der engl. Flotte.
Belg. 4. Inf. Div. . . . .	Havre	30. 8. u. 1./2. 9. Ostende u. Seebrügge.
* 3 Bata. Mar. Inf. . . .	Ostende	31. 8. England.
6. Inf. Div. . . . .	Southampton?	10. 9. St. Nazaire (Loire); Verlegung wegen veränderter Lage zu L a n d e.
* Mar. Inf. Brig. . . . .	?	19./20. 9. Düнкirchen.
	22. 9. Weddigen versenkt drei Panzerkreuzer vor der Maas-Mündung.	
	28. 9. Das erste deutsche Unterseeboot erreicht Dover—Calais.	
* $\frac{2}{3}$ Mar. Div. . . . .	?	4./5. 10. Düнкirchen.
* 7. Inf. Div. . . . .	?	6. 10. Seebrügge } im Geleitzug, ursprüng- lich nach Düнкirchen— Boulogne bestimmt.
* $\frac{2}{3}$ 3. Kav. Div. . . . .	?	7. 10. " }
* 12000 belg. Rekruten	} Ostende 11./12. 10.	Cherbourg.
* 10000 Verwundete		
* Reste der engl. Mar. Div.		
14. 10. Das erste deutsche Unterseeboot erreicht die Westküste Englands.		
21 Bata. und 14 Esk. } Terr. Truppen }	verteilt auf die Zeit von Ende Oktober bis Ende Dezember nach Nordfrankreich.	

Mit der Übersicht der Transporte muß man die Vorschläge und die Unternehmungen zu ihrer Störung vergleichen. Dabei sei bemerkt, daß fast alle Transporte nicht — wie vor dem Kriege von der Marine angenommen wurde — im Geleitzuge, sondern einzeln führen.

Das erste Störungsangebot der Marine scheint sich auf eine Annahme über den Transport des Expeditionskorps aufgebaut zu haben, die erheblich von derjenigen abwich, die im Jahre 1912 dem Schriftwechsel zwischen Generalstab und Admiralstab zugrunde gelegen hatte. Am 1. August 1914 schrieb nämlich der Admiralstabschef an den Flottenchef: „Alle Nachrichten weisen darauf hin, daß England beabsichtigt, sein Expeditionskorps, das

in Essey<sup>37)</sup> sammelt, nach holländischen und belgischen Häfen zu überführen. Es wird angenommen, daß die englische I. Flotte die Deutsche Bucht eng blockieren wird, die II. und III. Flotte mit ihren zahlreichen Kreuzergeschwadern die Überführung des Transportes decken wird<sup>38)</sup>. Auch der Generalstabschef hat von diesen Nachrichten Kenntnis erhalten. An Landungen „in der Schelde“, d. h. also in Antwerpen, wollte er nicht glauben<sup>39)</sup>; wie er die Nachrichten sonst bewertet hat, ist nicht bekannt. Bei der Marine scheint man bis zum 6. August an ihnen festgehalten zu haben, denn noch an diesem Tage drängte der Großadmiral auf Ermahnung Hollands zur Wahrung seiner Neutralität bei englischer Landung in der Schelde. Erst vom 7. August an zeigte sich eine andere Auffassung, die von der Wirklichkeit aber auch noch weit abblieb.

Am 8. August hatte die Marineleitung „bestimmte“ Nachricht, daß die Überführung des englischen Expeditionskorps nach Calais und östlich (Dünkirchen, Ostende, Seebrügge) „im vollen Gange“ sei. Die Flotte setzte vier Unterseeboote gegen die „zwischen holländisch-belgischer und englischer Küste“, also rund 110 Seemeilen nordöstlich von Dover—Calais, vermuteten feindlichen Bedeckungstreitkräfte an. Von den Booten fielen zwei wegen schlechten Wetters aus, zwei erreichten am 9. August die befohlene Gegend, trafen keinen Feind und kehrten um. Tatsächlich gingen aber in diesen Tagen überhaupt noch keine größeren Transporte über den Kanal, und das Wenige, was gefahren wurde, war durch die Enge von Dover—Calais wirksam geschützt.

Davon, daß Mitte August die Masse des Expeditionskorps den Kanal kreuzte, hat man in Deutschland nichts erfahren. Selbst 1920 nahm das Marinewerk<sup>40)</sup> noch an, die Transporte seien schon in den allerersten Augusttagen gefahren worden. Es konnte daher auch gar kein rechtzeitiger Versuch gemacht werden, diese größten und entscheidendsten Transporte zu stören.

Am 17. September fragte General v. Falkenhayn den Admiralstabschef, ob es nicht möglich sei, die englischen Transporte, die jetzt nach Ostende, also dieses Mal östlich von Dover—Calais, liefen, „durch ein Unterseeboot“<sup>41)</sup> zu stören. Admiral v. Pohl wies ihm — wie bereits erwähnt — die „Unmöglichkeit nach, ein Unterseeboot vor Ostende der vorliegenden Sände wegen zu verwenden“, gab aber der Flotte doch sofort

<sup>37)</sup> Also auf der Nordseite der Themse-Mündung!

<sup>38)</sup> Weniger, a. a. O. S. 51.

<sup>39)</sup> Pohl, S. 6.

<sup>40)</sup> Nordsee I., S. 80.

<sup>41)</sup> Wortlaut nach den Aufzeichnungen des Admirals v. Pohl (S. 66). Ob General v. Falkenhayn tatsächlich nur ein Boot angefordert hat, muß zweifelhaft erscheinen, denn für ihn lag keinerlei Anlaß zu solcher Zurückhaltung vor.

Weisung, dem Wunsche der Armee möglichst zu entsprechen. Die Gegend von Ostende war von deutschen Seestreitkräften seit Kriegsbeginn nicht mehr erreicht worden. Jetzt verzögerte anhaltend schlechtes Wetter das Auslaufen der Boote. Erst am 20. September wurde das Unterseeboot 9 unter Kapitänleutnant Weddigen entsandt, um eine Wartestellung vor Ostende einzunehmen. Durch das Wetter aufgehalten, stand es aber erst am 22. September früh vor Scheveningen, immer noch mehr als hundert Kilometer (60 Seemeilen) von seinem Ziele entfernt und fand hier die seltene Gelegenheit zu einer überragenden Heldentat. Inzwischen waren aber die Transporte, die das Ziel des Unternehmens hätten sein sollen, längst beendet. Auch waren sie nicht nach Ostende, sondern nach Dünkirchen, also noch reichlich 40 Kilometer weiter westlich, gegangen.

Die Tat Weddigens steht auch heute noch einzig und unvergleichbar da; es war der erste schwere Schlag, der englischen Seestreitkräften zugefügt wurde. Der Eindruck war groß, und doch hat auch diese Beunruhigung die Engländer keineswegs abgehalten, sobald es die Lage erforderte, neue Transporte, und zwar wiederum östlich von Dover—Calais, über die See gehen zu lassen.

In den nächsten Tagen liefen weitere deutsche Boote aus, die nun auch bis in den Kanal selbst vordrangen; nur wenige aber waren zunächst zu so weiten Fahrten befähigt. Am 1. Oktober „bestimmte der Kaiser selbst in Anbetracht zahlreicher, angeblich auch portugiesischer Truppentransporte, daß Unterseeboote mit größter Energie gegen den Kanal vorgehen sollten“<sup>42)</sup>. Wegen schlechten Wetters verschob sich die Entsendung. Am 4. Oktober stellten sich die Nachrichten als weit übertrieben heraus; dann aber erfuhr man, daß in Boulogne zur Zeit 31 000 Kanadier erwartet würden. „Bei der Unsicherheit aller Nachrichten war aber ein Zusammenreffen auch mit diesen mehr oder weniger dem Zufall überlassen“, schreibt das Marinewerk<sup>43)</sup>. Die Kanadier landeten tatsächlich erst von Mitte Oktober ab, aber nicht an der französischen Kanal-Küste, sondern an der Südwest- und Westküste Englands.

Inzwischen hatte die Zuspitzung der Lage bei Antwerpen den Entschluß veranlaßt, am 4. Oktober doch ein Boot zu entsenden; es mußte des Wetters wegen umkehren. Am 5. Oktober lag ein Telegramm der Obersten Heeresleitung vor, die dringend den Einsatz von Unterseebooten wünschte, um den erwarteten Abtransport der Antwerpener Besatzung zu stören. Von zwei zunächst auslaufenden Booten mußte eines beschädigt umkehren, und auch das andere kam zu keinem Erfolg. Ähnlich erging es einem am 14. Oktober nach Ostende entsandten Boote.

Zu dieser Zeit begann aber auch die Minengefahr Besorgnisse für die Verwendung der Unterseeboote zu erwecken. Die Marineleitung hielt trotz-

<sup>42)</sup> Marinewerk, Nordsee II., S. 144. — <sup>43)</sup> Ebenda.

dem in ihren Anweisungen an die Flotte daran fest, den Krieg mit Unterseebooten, Torpedobooten und Minen „energisch weiter zu betreiben“, mahnte aber, doch auch die Erhaltung der Boote im Auge zu behalten, damit sie nach Befezung der flandrischen und französischen Küste nicht fehlten. Man fühlt, wie knapp die Mittel waren, über die man verfügte; Verluste waren nicht so bald zu ersetzen. Die Flotte hielt daher mit dem Einsatz von Booten zurück, bis „das Hauptquartier den Unternehmungen im Kanal solchen Wert beimessen sollte, daß der Sprung ins Ungewisse gerechtfertigt erschien“<sup>44)</sup>. Je mehr die Wirkungsweite der Boote zunahm, um so mehr zeigten sich eben auch neue Schwierigkeiten und Gefahren, so daß die tatsächlichen Ergebnisse trotz aller Aufopferung der Besatzungen ausblieben.

Überblickt man die Störungsversuche in ihrer Gesamtheit, so muß man zu dem Schluß kommen, daß auch vermehrter Einsatz von Unterseebooten keine wesentlich größeren Erfolge gebracht haben würde. Das Urteil, das Admiral v. Heeringen im Jahre 1912 für den Vortrag beim Kaiser niedergelegt hatte, war auch 1914 noch zutreffend. Kampfmittel und Verfahren, die der Marine bei Kriegsbeginn zur Verfügung standen, reichten nicht aus zu wirksamen Unternehmungen gegen Transporte, die, 300 Seemeilen und mehr von der eigenen Basis entfernt, in kurzer, schneller Fahrt zu unbekannter Zeit das Meer kreuzten. Groos hat recht, wenn er meint, nur wenn die Unterseeboote sich auf die Lauer legten und alles, was schwamm, ohne Warnung versenkten, hätten ihre Unternehmungen gegen die englischen Transporte aussichtsreich gestaltet werden können. Zu solcher Kriegsführung aber — das muß man ergänzen — war die Entwicklung zu Kriegsbeginn noch nicht reif.

Ungeachtet der Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit, mit damaligen Mitteln gegen die Transporte zu wirken, ist nun auch die Ansicht geäußert worden, die Flotte hätte die Überfahrt des englischen Expeditionskorps doch wenigstens durch *Erkundung* feststellen und damit der Heeresleitung frühzeitig Klarheit bringen sollen. Dieser Gedanke wird von Marineseite mit Recht abgelehnt, denn die Erkundung hätte ebenso unmittelbares Herangehen an die Fahrtlinien erfordert wie das Stören, ein brauchbares Bild aber kaum ergeben. Ein solches wäre noch am ersten durch zuverlässige Agenten, vielleicht auf neutralen Schiffen, zu erhalten gewesen. Aber auch das war recht schwierig. Es gibt doch zu denken, daß es lange Zeit hindurch nicht einmal gelungen ist, die Stellung der englischen Großen Flotte herauszubekommen, obgleich sie weit leichter zu erkennen war als nur kurze Zeit in See erscheinende und auf zahlreiche Linien verteilte Truppentransportdampfer.

<sup>44)</sup> Operationsbefehl vom 25. September, Marinewerk, Nordsee II., S. 97.

## Die Schlacht an der flandrischen Küste.

Eine andere Frage, und zwar von größerer Bedeutung als die der Störung der englischen Truppentransporte, ist die, ob die Flotte den Oktoberangriff des deutschen Heeres längs der Küste unterstützen konnte. Hier bot sich in seltener Weise die Gelegenheit zu unmittelbarem Zusammenwirken von Heer und Flotte, und zwar gegen ein Kampfziel, an dessen Erreichung auch der Marine dringend gelegen war, denn es ging um den Besitz der Kanal-Küste. Die Aufgabe war nach Ort und Zeit sehr viel enger begrenzt als das Stören von Truppentransporten, andererseits war aber auch mit Sicherheit auf stärkste feindliche Gegenwirkung zu rechnen. Ein Eingreifen der Flotte selbst oder auch einzelner Fahrzeuge durch Geschützfeuer kam nach der Lage des Kampfplatzes zu den deutschen Kriegshäfen allerdings nicht in Frage. Aber hätte man nicht wenigstens die Beteiligung feindlicher Seestreitkräfte am Landkampfe verhindern oder doch stören können?

Am 18. Oktober brachten feindliche Seestreitkräfte den Angriff des deutschen rechten Flügels in den Dünen zum Stehen. Der hier kämpfende rechte Flügel des III. Reservekorps (die 4. Ersatz-Division) konnte zwar Lombardsyde, an der Ausfahrt von Nieuport ins Meer, nehmen, verlor es aber am 22. Oktober wieder durch das Feuer der feindlichen Schiffsartillerie. Immer mehr deutsche Batterien mußten, statt im Landkampfe mitzuwirken, zur Abwehr gegen See eingesetzt werden, konnten die feindlichen Schiffe aber nur vorübergehend niederhalten. Schließlich mußte der deutsche Angriff in den Dünen wegen des Feuers von See aufgegeben werden; der Gegner konnte die Schleusen von Lombardsyde zerstören und damit diesen Abschnitt seiner Front ein für allemal sichern. Erst kürzlich ist die Bedeutung gerade jener nur durch die Einwirkung von See ermöglichten Zerstörungsmaßnahme durch eine französische Darstellung erneut bestätigt worden<sup>45)</sup>. Sie sagt, die belgische Front wäre zusammengebrochen — die Rückzugsbefehle waren bereits vorbereitet —, wenn ihr nicht im letzten Augenblick die Überschwemmung zu Hilfe gekommen wäre und die Deutschen gezwungen hätte, das rechte Yser-Ufer wieder zu räumen. Die schwer ringende deutsche Truppe hat den Schutz durch eigene Seestreitkräfte damals bitter vermisst. General v. Beseler war mehrmals dringend vorstellig geworden, um Hilfe gegen die feindlichen Schiffe zu erhalten.

Im deutschen Marine-Werk heißt es<sup>46)</sup>: „Auf deutscher Seite war mit Beginn der Kämpfe an der flandrischen Küste die Möglichkeit des Eingreifens feindlicher Seestreitkräfte durchaus in Betracht gezogen worden.“ Es ist aber nicht gesagt, daß etwas dafür geschehen oder vorbereitet worden

<sup>45)</sup> General *Azanne*, *Les Belges sur l'Yser*. Paris 1929.

<sup>46)</sup> *Nordsee II.*, S. 212.

sei. Die Wirkungsweite der deutschen Unterseeboote war zu dieser Zeit schon so weit gesteigert, daß sie westlich von Dover—Calais im Englischen Kanal selbst auf der Lauer lagen. Sie sollten Transporte stören, die aber jetzt — wie man wissen konnte — an Truppen kaum noch Wesentliches brachten, denn was die Engländer in den ersten Kriegsmonaten an Kräften einzusetzen vermochten, war genau bekannt und bereits gelandet. In der zu schützenden Seeflanke des deutschen Landangriffs standen dagegen bisher keine Unterseeboote.

Am 20. Oktober teilte der Admiralstab der Flotte mit, daß die Einnahme von Dünkirchen für die nächsten Tage erhofft werde; da das Eingreifen feindlicher Kriegsschiffe zu erwarten sei, sollten Unterseeboote bereitgehalten werden, um dann abzugehen, wenn die im Kanal stehenden Boote zurück seien. Am 21. Oktober wurde nochmals auf Störung der Transporte im Kanal hingewiesen, außerdem aber erhielt die Flotte die Weisung: „Generalstab der Armee legt großen Wert auf Vertreibung feindlicher Schiffe, die eigenem rechten Flügel vor Dünkirchen Verluste zufügen; wenn möglich Unterseeboote vor Calais entsenden“<sup>47)</sup>. Wie es möglich war, daß hier gesagt wurde: „vor Dünkirchen“, während tatsächlich fast 30 km weiter östlich bei Neuport gekämpft wurde, und warum Calais, das nochmals 40 km westlich von Dünkirchen liegt, als Ziel gegeben wurde, ist nicht recht klar. Warum wurde nicht einfach befohlen: Vertreibung der feindlichen Schiffe, die in den Landkampf eingreifen? Tatsächlich entsandte die Flotte drei Boote, aber nicht auf den Schauplatz der Kämpfe, sondern nach Calais, Boulogne und Le Havre. Sie erreichten diese Plätze, und — so heißt es im Marine-Wert<sup>48)</sup> — „mithin befanden sich am Abend des 23. Oktober drei deutsche Unterseeboote in unmittelbarer Nähe des Brennpunktes der Kämpfe“. Man vermag sich aber doch kein richtiges Bild davon zu machen, wie die Boote, von denen das nächste bei Calais rund 70, die beiden anderen 120 und 250 km von der deutschen Heeresflanke entfernt lagen, auf den Gang des Kampfes hätten einwirken können. Die ihnen bestimmten Plätze sollen ihren Grund in den Bedingtheiten damaliger Unterseebootsverwendung gehabt haben. Mag dem sein, wie es will; darüber muß man sich jedenfalls klar sein: eine wirksame Unterstützung des Entscheidungskampfes an der flandrischen Küste war bei so entfernter Aufstellung ausgeschlossen. Selbst wenn es gelungen wäre, in diesen Tagen das eine oder andere feindliche Kriegsschiff beim Ein- oder Auslaufen in jene Häfen zu vernichten oder sogar einige tausend britischer Soldaten im Kanal zu versenken, so hätte sich das am Lande doch viel zu wenig oder zu spät fühlbar gemacht, ganz abgesehen davon, daß die Engländer zu dieser Zeit — wie bereits erwähnt — an Truppen tatsächlich überhaupt nichts

47) Marine-Wert, Nordsee II., S. 213. — 48) Ebenda, S. 214.

Brauchbares mehr nachzuführen hatten; alles in allem sind während der geschilderten Kämpfe im ganzen nur drei Territorial-Bataillone über den Kanal gefahren worden.

Am 23. Oktober erhielt die Flottenleitung die Weisung: „Zwischen Nieuport und Dünkirchen wird rechter Flügel unserer Armee durch flachgehende Monitoren beschossen. Landschlacht schreitet langsam nach Westen fort, Vernichtung der Monitoren, vielleicht beim Auslaufen aus den Sänden, ist anzustreben.“ Daraufhin wurden zwei Boote entsandt, die aber havariert unverrichteterdinge umkehren mußten. „Die vorgelagerten Sände“ — so schrieb Kapitän Groos in seiner Darstellung des Seekrieges in Schwantes »Der Große Krieg«<sup>49)</sup> — „und die mangelhafte funktentelegraphische Verbindung verhinderten aber das Eingreifen in die von ihnen deutlich beobachteten Kämpfe; dennoch trugen sie allein durch ihr Erscheinen wesentlich zur Entlastung der Landfront bei.“ Von dieser Entlastung hat die Truppe am Lande damals nichts gespürt. Eine gelegentliche Beunruhigung der von See her feuernden feindlichen Schiffe genügte dazu nicht, man hätte diesen Schiffen ernstlich zu Leibe gehen müssen. Das aber scheint bei der inzwischen weiter entwickelten Unterseebootsabwehr schon recht schwierig, wenn nicht unmöglich gewesen zu sein.

So ist tatsächlich bestenfalls eine gewisse Beunruhigung beim Gegner erreicht worden. Ob durch einen Vorstoß der ganzen Flotte gegen die englische Ostküste, etwa so, wie er am 3. November ausgeführt wurde, mehr zu erreichen gewesen wäre, steht dahin. Das Marinewert urteilt<sup>50)</sup>: „Die schwierige Lage der Landfront kam der Flotte nicht zum Bewußtsein, weil sie nicht genügend darüber unterrichtet wurde, sonst wäre ihre abwartende Haltung gerade während der entscheidenden Tage der Anstrengungen der Armee zur Eroberung der Kanal-Häfen nicht zu erklären.“ Dem kann man zustimmen, muß nur feststellen, daß die Schuld an der ungenügenden Unternehmung keineswegs bei der Heeresleitung gesucht werden darf; denn es ist ausgeschlossen, daß die Marineleitung über den Ort, wo an der Küste gekämpft wurde, damals nicht dauernd auf dem laufenden gewesen wäre; er war — wie bereits erwähnt — damals sogar täglich im Heeresbericht genannt.

#### R ü c k b l i c k .

Die Unternehmungen der Marine zur Unterstützung der Westoperationen des Heeres sind damit vollzählig dargelegt bis zu dem Zeitpunkt, da die Landfront erstarrte. Verlauf und Ergebnisse der Unternehmungen vermögen nicht davon zu überzeugen, daß wesentlich mehr hätte erreicht werden können, wenn die Heeresleitung schon bei Kriegsbeginn auf das

<sup>49)</sup> Seekrieg, S. 46.

<sup>50)</sup> Nordsee II., S. 256.

Störungsangebot der Marine eingegangen wäre oder später stärker auf Einsatz von Seestreitkräften gedrängt hätte. Auch der von Groos gemachte Vorschlag, nach dem Scheitern der Flandern-Offensive „durch eine kombinierte Operation kleineren Stils von den flandrischen Häfen aus dem nördlichen Flügel der feindlichen Westfront in den Rücken zu fallen und sich auf diese Weise der Häfen Calais und Dünkirchen zu bemächtigen“<sup>51)</sup>, wäre — so scheint es uns — unausführbar gewesen. Nicht einmal die Engländer, die eine ähnliche Operation in umgekehrter Richtung zeitweise ernstlich erwogen haben, fühlten sich stark genug, solches Unternehmen durchzuführen.

Von Marineseite wird nun darauf hingewiesen, welche Störungen schon durch das Auftreten der wenigen Unterseeboote vor dem östlichen Kanal-Eingang und im Kanal selbst verursacht worden seien. Groos schreibt<sup>52)</sup>: „Die Tätigkeit der Unterseeboote erleichtert die Eroberung Antwerpens und die endgültige Behauptung von Ostende und Seebrügge“; wichtige englische Truppentransporte seien erheblich verzögert worden. Solche Auffassung stützt sich auf das amtliche englische Seekriegswerk des Admirals Corbett. Prüft man die Fälle im einzelnen nach, so scheint es aber doch, daß die Störungen über gewisse Unbequemlichkeiten, vor allem den Zwang zu verstärkten Schutzmaßnahmen, nicht hinausgingen. Auch ist zu berücksichtigen, daß die englische Darstellung naturgemäß danach strebt, das von ihrer Marine Geleistete eher zu groß als zu klein hinzustellen und entsprechend auch die zu überwindenden Schwierigkeiten und Gefahren auszumalen. Tatsache ist jedenfalls, daß sich die Engländer, wie aus der Übersicht der Truppentransporte hervorgeht, nicht haben hindern lassen, selbst nach der Tat Weddicens mehrere Divisionen sogar außerhalb der durch Dover—Calais geschützten Kanal-Strecke überzusetzen und nach dem Falle Antwerpens beträchtliche Teile auf demselben Wege wieder abzuholen. Eine den Gang der Ereignisse beeinflussende Wirkung der Tätigkeit deutscher Unterseeboote ist also hier ebensowenig zu spüren gewesen wie später während der Flandernschlacht.

Alles in allem scheint die Feststellung im amtlichen Kriegswerke des Reichsarchivars<sup>53)</sup> zutreffend: „Auf eine unmittelbare Unterstützung des Landkrieges durch die deutsche Flotte konnte nicht gerechnet werden.“

#### IV. Weitere Fragen des Zusammenwirkens.

##### Dänemark und Ostsee.

Wie schon erwähnt, meint Vizeadmiral Wegener, wir hätten im Kriege, als wir die französischen Kanal-Häfen nicht erreichten, Stützpunkte in Dänemark besetzen und unsere Flottenbasis dorthin und dann weiter

<sup>51)</sup> Seekriegslehren, S. 204. — <sup>52)</sup> Ebenda, S. 33. — <sup>53)</sup> Bd. I, S. 20.

über das südliche Norwegen nach den Shetlands vorschieben sollen, um an die Welthandelsstraßen heranzukommen. Wenn er mit dieser Auffassung — wie es scheint — auch völlig allein steht, so muß sie in diesem Zusammenhange doch kurz berührt werden.

Eine Besetzung Dänemarks ist für den Kriegsfall — allerdings unter defensivem, nicht offensivem Gesichtspunkte — seitens der Marine schon im Jahre 1905 angeregt worden, als sichere Anzeichen für eine beabsichtigte Landung der Engländer in Jütland vorlagen. Admiralstab und Generalstab haben damals eingehend über die Frage verhandelt. Der Kaiser aber hat den Gedanken eines Einrückens in Dänemark in Übereinstimmung mit dem Generalstabschef abgelehnt, denn es handelte sich nicht wie beim Durchmarsch durch Belgien um eine für die Kriegführung lebenswichtige Frage. Die Armee konnte für solchen Zweck keine Truppen abgeben, und vor allem sollte jede nicht unvermeidliche Verletzung fremder Neutralität unterbleiben. Daher ergingen denn auch später strenge Weisungen für die Flotte, die Neutralität der nordischen Staaten sowie Hollands im Kriegsfall unbedingt zu achten.

Im Weltkriege möchte die Besetzung Dänemarks unter Zusammenwirken von Heer und Flotte — nur vom Standpunkte der militärischen Durchführbarkeit betrachtet — möglich gewesen sein. Sicher aber ist, daß man sich damit — ganz abgesehen von der politischen Belastung<sup>54)</sup> — den wichtigsten Einlaß für Rohstoffe und sonstige dringend nötige Einfuhrgüter versperren hätte, ohne irgendwelchen wirklichen Vorteil dafür einzutauschen, denn die weiteren von Wegener vorgeschlagenen Sprünge waren unausführbar ohne Seeherrschaft. Auf die aber hatte man keine Hoffnung. Man hätte sich — selbst wenn es gelungen wäre, sich an der norwegischen Küste oder auf den Shetlands überraschend festzusetzen — dort niemals halten können. Wenn man überhaupt derartige Pläne erörtert, dann könnte man wohl noch am ehesten an eine Basis in Irland denken, wo vielleicht auf Unterstützung durch die Bevölkerung zu rechnen war. Aber auch dieser Gedanke erscheint uns phantastisch.

Von größerer tatsächlicher Bedeutung ist die Frage der Kriegführung gegen Rußland. Vor dem Kriege ist die Möglichkeit erwogen worden, daß es der englischen Flotte gelingen könne, zusammen mit der russischen sogar die Seeherrschaft in der Ostsee zu erlangen. Die damit eintretende Unterbindung des Seeverkehrs nach der durch die Russen vielleicht abgeschlossenen Festung Königsberg und vor allem die Möglichkeit feindlicher

<sup>54)</sup> In diesem Zusammenhange darf darauf hingewiesen werden, daß Winston Churchill als Erster Lord der Admiralität, als er am 29. Dezember 1914 aktivere Betätigung der englischen Flotte forderte, in Schleswig landen und Dänemark zum Anschluß zwingen wollte (Churchill: „The World Crisis“, II., S. 44).

Landungen an der pommerischen Küste sind zwischen Generalstab und Admiralstab mehrfach erörtert worden. Auch hierbei hat der Generalstab auf dem Standpunkt gestanden, das Heer müsse sich möglichst selbst helfen; jedenfalls dürfe die Flotte durch Nebenaufgaben in der Ostsee nicht von den großen Aufgaben des Seekrieges abgezogen werden, die in der Nordsee lagen.

Am 5. November 1913 war Generalmajor Graf Waldersee im Auftrage Moltkes zu einer Besprechung über diese Fragen beim Admiralstabe. Nach den dort gemachten Aufzeichnungen<sup>55)</sup> war das Ergebnis: „Der Generalstab erkannte die Notwendigkeit an, die Flotte in der Nordsee vereinigt zu halten. Auch der Wunsch dauernder Beobachtung in der Ostsee, um Überraschungen durch russische Landungsversuche vorzubeugen, mußte demgegenüber zurücktreten. Die Offenhaltung Königsbergs für die Seezufuhr wurde als erwünscht angesehen, aber nicht sicher mit ihr gerechnet; daselbe galt für Danzig. Graf Waldersee teilte mit, daß ein Landangriff im Osten sich nicht auf Petersburg richten werde. Man war sich darüber klar, daß ein Stoß über See gegen die russische Hauptstadt sehr große Kräfte erfordere und eine deutsche Landung dort nur bei englischer Neutralität möglich sei. Landungen an der russischen Küste seien nicht vorgesehen, auch kein Handstreich gegen Libau. Dagegen hielt man russische Landungen an der deutschen Küste, selbst bei deutscher Offensive gegen Osten, für möglich. Nach Ansicht der Marine gestatteten die Stärkeverhältnisse zur See voraussichtlich gar nicht, die östliche Ostsee zu halten; die Stellung Swinemünde—Schweden gewinne daher Bedeutung.“

Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß in den hier erörterten Verhältnissen der Schlüssel liegt zu der bei Kriegsbeginn in Dänemark und Schweden angeregten Sperrung der Belte, durch die man den Einfluß der englischen Flotte auf die Kriegführung in der Ostsee auszuschalten gedachte. Infolge dieser Sperrung befand sich die russische Ostseeflotte der deutschen Flotte gegenüber in ähnlicher Lage wie diese in der Nordsee gegenüber der englischen Übermacht. Sie machte von ihrer Stärke keinen Gebrauch, sondern hielt sich völlig zurück, so daß die schwachen deutschen Ostseestreitkräfte bis weit über Memel hinaus die Lage beherrschten. Das ist den Operationen in Ostpreußen zustatten gekommen, obgleich ein unmittelbares Zusammenwirken nach den Verhältnissen des Kriegsschauplatzes auch hier nicht möglich war.

Als in der zweiten Septemberhälfte der Schwerpunkt der deutschen Landoperationen von Ostpreußen nach Südpolen verlegt wurde, wünschte General v. Falkenhayn ein Unternehmen gegen die Küste

<sup>55)</sup> Persönliche Aufzeichnungen, die Graf Waldersee hierüber zur Verfügung stellte, enthalten nichts, was denen des Admiralstabes widerspräche.

Rurlands, um russische Kräfte dort zu fesseln; eine verstärkte Infanterie-Brigade sollte gelandet werden. Auf diesen Gedanken ging die Marine gern ein und bestimmte dazu Teile der Hochseeflotte, die seit Kriegsbeginn in der Nordsee im wesentlichen still lag. Für einen Truppentransport eingerichtete Schiffe konnte sie aber nicht zur Verfügung stellen, da der Generalstab im Frieden mehrfach ausdrücklich erklärt hatte, daß er keine Landungsoperationen beabsichtige. An geeigneten still liegenden Dampfern war wohl Überfluß, aber sie herzurichten, hätte vierzehn Tage gedauert. In diesem Falle könnte man daher von einem Mangel an Voraussicht in den gemeinsamen Kriegsvorbereitungen sprechen, wobei allerdings die Frage der Kosten für das Bereithalten hergerichteter Transportdampfer eine Rolle gespielt hat. Von wesentlicher Bedeutung war die Unterlassung aber nicht. Die Unternehmung gegen die russische Küste wurde auf die Mitnahme eines schwachen Infanterie-Bataillons an Bord von Linien Schiffen beschränkt, schließlich aber vorzeitig abgebrochen, da Marnnachrichten über das Eindringen englischer Streitkräfte in die Belte zur Rückkehr der eingesetzten Flottenteile zwangen. Trotz der dänischen Fahrwassersperrren fühlte sich die Flotte auch in der Ostsee nicht frei in ihren Unternehmungen; auch hier lastete die englische Übermacht drohend auf ihren Entschliefungen.

Nun schlägt das Vorwort zum II. Ostsee-Bande des Marinewerkes, ebenso wie andere Stimmen aus Marinekreisen, für den Sommer 1915 eine gemeinsame Offensive von Heer und Flotte gegen Rußland vor und sagt: Die Hochseeflotte konnte damals „unbedenklich, selbst mit Hinblick auf England, nach der Ostsee geworfen werden“, denn die Engländer würden zu dieser Zeit einen Angriff gegen die deutsche Nordsee-Stellung nicht mehr gewagt haben. Das mag zutreffen, und doch regt der Gedanke solchen Zusammenwirkens von Heer und Flotte gegen Rußland — so sehr er zu begrüßen ist, und so aussichtsvoll seine Durchführung gewesen sein möchte — doch zu der Frage an: Hätte es der Gesamtkriegslage entsprochen, die Flotte zur Teilnahme an einem Kampfe einzusetzen, der auch vom Heere allein durchgefochten werden konnte, wenn nur der Wille dazu da war?

Daß dieser Wille fehlte, lag nicht an mangelnder Erkenntnis, sondern daran, daß die Heeresleitung seit dem ergebnislosen Angriff in Flandern das Vertrauen zu sich selbst und zum Können der Truppe verloren hatte. Sie glaubte nicht an die Möglichkeit eines kriegsentscheidenden Sieges im Osten und fühlte sich gleichzeitig durch ernste Sorge um das Halten der Front im Westen gehemmt. Man muß bedauern, daß dem so war. Auf mangelnden Weitblick kann man es aber doch nicht zurückführen bei einem Generalstabschef, der sich damals gleichzeitig mit der verwickelten Lage auf dem Balkan einschließlich des Donau-Weges nach der Türkei, den Ber-

hältnissen an den Dardanellen, im Kaukasus und am Suez-Kanal, der italienischen Gefahr und schließlich der schwierigen Frage der Rohstoff- und Lebensmittelversorgung im eigenen Lande beschäftigte und dabei doch nie aus dem Auge verlor, daß England das Rückgrat des Feindbundes und darum der Hauptgegner sei. Ihm beizukommen, war das letzte Ziel aller seiner Pläne, auch wenn er dazu seit Ypern Umwege ging.

Für den Einsatz der Flotte gegen Rußland aber war zu berücksichtigen, daß die entscheidende Stoßrichtung des Landangriffes mit dem linken Flügel etwa auf Minsk führen mußte, das 400 Kilometer von der Küste ab liegt. Das im Marinewert vorgeschlagene Vorgehen gegen Riga und die vorgelagerten Inseln und selbst ein solches gegen Reval und sogar Petersburg, das dort noch nicht einmal in Betracht gezogen wird, hätte daher immer nur eine Nebenoperation sein können, die bestenfalls einige russische Landtruppen band, aber auch entsprechende deutsche Landstreitkräfte in Anspruch nahm. Für diese Nebenaufgabe die Hochseeflotte einzusetzen, hätte sich unseres Erachtens nur dann rechtfertigen lassen, wenn man entweder sicher war, die Operation ohne den Verlust für den Kampf in der Nordsee wichtiger Schiffseinheiten durchzuführen, — oder aber bereit, die aktive Führung des Seekrieges gegen England gegebenenfalls den Unterseebooten allein zu überlassen. Vielleicht wäre das noch nicht einmal das Schlechteste gewesen. Frühzeitige zielbewußte Umstellung in diesem Sinne möchte dazu geführt haben, den Unterseekrieg von Haus aus in allergrößtem Maßstabe vorzubereiten und ihn dann zu gegebener Zeit überraschend und mit solcher Stärke zu eröffnen, daß er England wirklich auf die Knie zwang. Eine solche völlige Umstellung des Seekrieges ist allerdings von den maßgebenden Stellen, soweit bekannt, niemals ernstlich erwogen worden.

## V. Schlußbetrachtung.

Beim Rückblick auf das Gesamtbild des Zusammenwirkens von Heer und Flotte in den entscheidenden ersten Zeiten des Krieges kommen wir zu dem Ergebnis, daß in dieser Hinsicht weder von der einen noch von der anderen Seite irgend etwas für den Kriegsverlauf Entscheidendes veräußert worden ist. Für das Heer war die Inbesitznahme der Kanal-Küste ohne Sieg über die Franzosen ebensosehr eine Unmöglichkeit, wie für die Flotte die wirksame Störung feindlicher Truppentransporte und die Mithilfe in der Schlacht an der flandrischen Küste, solange nicht die Angriffskraft der britischen Flotte lahmgelegt war. Hätte sich die deutsche Flotte stark genug gefühlt, die Schlacht mit der englischen zu suchen, so hätte sie die Möglichkeit dazu auch gefunden. So stark aber fühlte sie sich nicht.

An der Gesamtheit dieser Verhältnisse hätte auch noch so enge Zusammenarbeit vor oder im Kriege nichts ändern können.

Die Grundrichtung war für die Betätigung des Heeres wie der Flotte klar vorgezeichnet. So wie die Lage nun einmal war, mußte zunächst jeder Teil für sich das Höchste zu erreichen trachten. Das weitere Zusammenwirken zum gemeinsamen großen Endziele kam erst in Frage, wenn Erfolge vorlagen. Gewiß schrieb Clausewitz, die Taktik sei nur ein Mittel zum Zwecke der Strategie. Wenn dieser Satz von ihm auch nur für den Landkrieg gedacht war, so läßt er sich doch auf die hier berührte Zusammenarbeit zwischen Heer und Flotte ebenfalls anwenden. Clausewitz schrieb aber auch — und das verdient zur Stützung der von uns vorgebrachten Ansichten Beachtung: „Wir scheuen uns nicht, es als eine ausgemachte Wahrheit anzusehen, daß es in der Strategie mehr auf die Anzahl und den Umfang siegreicher Gefechte ankommt als auf die Form der großen Lineamente, in welcher sie zusammenhängen. — Gerade die umgekehrte Ansicht ist ein Lieblingsthema der neueren Theorie gewesen, weil man geglaubt hat, dadurch der Strategie eine größere Wichtigkeit zu geben. In der Strategie aber sah man wieder die höhere Funktion des Geistes, und so glaubte man, den Krieg dadurch zu veredeln und, wie man vermöge einer neuen Substitution der Begriffe sagte, wissenschaftlicher zu machen. Wir halten es für einen Hauptnutzen einer vollständigen Theorie, solchen Verschrobenheiten ihr Ansehen zu nehmen.“ Was nützen die besten strategischen Pläne, wenn die Aussicht auf die taktischen Erfolge fehlt, die zu ihrer Verwirklichung nötig sind. Es ist eben nicht richtig, daß die Strategie im *m e r* über die Taktik zu setzen ist. Je schwächer man an Kräften ist, um so mehr ist man darauf angewiesen, sich zunächst einmal die taktischen Erfolge da zu holen, wo die Bedingungen dafür gerade günstig sind. Die Zusammenfassung der Einzelerfolge zum großen Ziele kommt dann vielleicht erst hinterher. Das kann dann nach Zusammenhanglosigkeit aussehen und doch einheitlichem und richtigem Wollen entspringen. Das gilt auch für das Zusammenwirken von Heer und Flotte im Jahre 1914.

Heer und Flotte haben die ihnen nach der Lage zufallenden Aufgaben, soweit es in ihrer Kraft stand, zu erfüllen versucht. Wohl waren die Leistungen des Heeres zu Beginn des Krieges augenfälliger, denn es war nun einmal der sehr viel größere von den beiden Brüdern und konnte sich in vorwiegend aktiver Betätigung zeigen. Man darf aber daneben nicht unterschätzen, was im gleichen Zeitraume die Flotte schon durch ihr Bereitsein geleistet hat. „Man stelle sich vor“ — schrieb Tirpitz in seinen Erinnerungen<sup>56)</sup> —, „unsere Flotte wäre vollständig geschlagen worden,

<sup>56)</sup> S. 301.

welche Folgen hätte das alsbald für unsere wirtschaftliche und militärische Lage gehabt. Mit eingedrückter, ja auch nur stark bedrohter Nordfront hätten wir unsere Ost- und Westfront nicht halten können.“ — Die Marine stellte eine Division, schließlich ein Korps, für den Landkrieg zur Verfügung. Sie hat gleichzeitig die deutschen Küsten gegen jede feindliche Unternehmung geschützt, die Ostsee feindfrei gehalten und entscheidend dazu mitgewirkt, den russischen Kolosß von fast jedem Verkehr mit Westeuropa abzuschneiden und damit seinen Zusammenbruch vorzubereiten. — Wenn später der Unterseebootkrieg nicht die erwarteten und möglichen entscheidenden Erfolge brachte, so hat das mit der Frage des Zusammenwirkens von Heer und Flotte nichts mehr zu tun. Ob aber die Flotte etwa von Haus aus die Schlacht gegen die englische Übermacht hätte suchen sollen, wie sie das hätte machen sollen, und welche Ausichten sie dabei gehabt hätte, das sind Fragen, die die höchsten Stellen der Marine im Kriege verschieden beantwortet haben und über die doch eigentlich erst der Erfolg vor dem Skagerrak eine einigermaßen einheitliche Auffassung hervorgebracht hat. Ein Urteil über diese reine Seekriegsfrage steht uns nicht zu.

Die Art, wie der Seekrieg verlief, hat aber auch dazu geführt, die Behauptung aufzustellen, daß die Grundsätze der Kriegführung zur See zum Teil wesentlich andere sein müßten als diejenigen, die Clausewitz in seiner Lehre vom Kriege aufgestellt hat, in der er allerdings ausschließlich den Landkrieg vor Augen hatte. Vor allem meint man, der Gedanke, die feindliche Streitmacht zu „vernichten“, komme im Seekriege nur selten in Frage; es genüge, die Welt handelsstraßen zu beherrschen. Wir glauben, man faßt dabei den Begriff des „Vernichtens“ zu eng. Sperrt der Feldherr die feindliche Armee in eine Festung ein, oder — was das gleiche bedeutet — in ein von der Außenwelt abgeschnittenes Gebiet, wie Lord Kitchener den Mahdi im Sudan oder die Buren in Südafrika, so ist sie zwar noch nicht wörtlich genommen „vernichtet“, aber sie ist doch unschädlich gemacht, und das ist im Ergebnis daselbe. Ob man dann den Angriff alsbald durchführt oder das Weitere der Zeit überläßt, ist lediglich eine Nützlichkeitsfrage.

Die deutsche Flotte war von Kriegsbeginn an — wie Wegener es nennt — in den toten Winkel einer toten See eingesperrt und damit für das Britische Weltreich unschädlich gemacht, sofern sie sich nicht durch einen großen Seesieg aus dieser Lage befreite. Daß solches Verfahren für die Engländer möglich war, ergab sich aber nur aus den Besonderheiten der geographischen Lage, und daß es für zweckmäßig gehalten wurde, folgte aus der Gesamtweltlage, die es England wichtiger erscheinen ließ, seine Flotte in voller Stärke zu erhalten, als die deutsche Flotte auf die Gefahr schwerer eigener Verluste hin in ihrem Schlupfwinkel anzugreifen. Das ist ein Ausnahmefall, der sich keineswegs zu wiederholen braucht. Die

Kriegführung Nelsons und vieler anderer Admirale zeigt ganz andere Bilder. Verallgemeinerungen der einmaligen Erfahrung des Weltkrieges erscheinen gefährlich.

Wir glauben, daß man es nur dankbar begrüßen kann, wenn von berufener Seite immer wieder darauf hingewiesen wird, daß Heer und Flotte schon im Frieden aufs engste zusammenarbeiten und einander verstehen und schätzen lernen und daß sie auch mit allen anderen leitenden Stellen des Staates Fühlung halten müssen. Nur auf diese Weise ist es möglich, in den Vorbereitungen für den Kriegsfall das Richtige zu treffen. Gegen den Vorschlag allerdings, einen Operationsplan der Beratung aller etwa interessierten Stellen: Politiker, Heer, Flotte, Luftwesen, Wirtschaft und vielleicht auch noch weiteren zu unterwerfen, lassen sich doch ernste Bedenken erheben, und zwar um so ernstere, je gefährdeter die Lage ist, in der sich der Staat befindet. Das eine Bedenken ist die Erschwerung der Geheimhaltung. Vom Schlieffen-Plan und Heeresaufmarsch haben außer Kaiser, Kanzler und Generalstabschef nur ganz wenige Personen gewußt. Je größer man den Kreis zieht, um so größer wird auch die Gefahr, daß selbst bei bestem Willen und ernstester Sorgfalt etwas durchsickert. Weit wichtiger aber erscheint uns das Zweite: Es ist eine bekannte Erfahrung, auf die Friedrich der Große und andere bedeutende Führer warnend hingewiesen haben, daß beim Kriegsrate stets die „Timiden“ die Oberhand gewinnen.

Und so kann man wohl sagen: Ein Schlieffen-Plan, dessen Erfolgsaussichten doch vor allem in seiner Einseitigkeit lagen, wäre in einer vielköpfigen Versammlung noch so kluger und weitblickender Leute sicherlich nicht verbessert, sondern höchstwahrscheinlich entstellt oder abgelehnt worden. Das Heil liegt nicht immer darin, daß jeder ressortmäßig Beteiligte auch gehört wird, sondern darin, daß ein ganzer Mann einen klugen und starken Entschluß faßt und durchsetzt, gegebenenfalls, ohne alle anderen gehört zu haben.

---

\*

Ernst Siegfried Mittler und Sohn  
Buchdruckerei G. m. b. H.  
Berlin SW 68, Kochstr. 68—71

\*