



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

von Waldeyer-Hartz: Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg :
Betrachtungen zum gleichnamigen Werk des Admirals Scheer

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

politische Umwälzung und durch die Weigerung der verantwortlichen Stellen, vom deutschen Volk eine letzte Kraftanstrengung zu verlangen.

So konnte die D. S. V. und der deutsche Generalstab nur noch einmal ein Meisterwerk in der Organisation des Rückzuges leisten, welcher die Heere in der unmöglich scheinenden kurzen Zeit ungeschlagen in die vereinbarten Linien zurückführte.

Soweit die Knappheit des Raumes gestattete, sind vorstehend die Gedanken des Verfassers auszugsweise wiedergegeben worden. Das kurze Schlußwort seines Werkes muß aber jeder selber lesen, den der Stoff fesselt.

Nur eins muß noch erwähnt werden als Kern aller Ausführungen. Der deutsche Operationsplan, den Graf Schlieffen erdachte, ragt hoch hinaus als Meisterwerk über alle Dilettantenkritik. Da er ein Kunstwerk war, fügte er sich nur der Hand des Künstlers. Die Künstler im deutschen Heere ließ das Schicksal 1914 aber nicht an der leitenden Stelle erscheinen, und dem handwerksmäßigen Betriebe gelang die Durchführung des Werkes nicht. Als im Wechsel des Krieges der Künstler auf deutscher Seite endlich zu Worte kam, da war der Augenblick verpaßt.

Nichts aber ist ewig in der Geschichte der Welt. Was heute unten ist, steigt morgen zur Höhe von gestern.



Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg

Betrachtungen zum gleichnamigen Werk des Admirals Scheer*)

von Kapitän z. See a. D. von Waldeyer-Hartz

Nachstehenden Artikel unseres geschätzten Mitarbeiters geben wir wieder als ein Spiegelbild der Auffassungen, die sich um das Scheer'sche Buch gruppieren. Uns scheint in dieser Auffassung ein Widerspruch enthalten. Einerseits hebt unser Mitarbeiter mit guten Gründen hervor, daß politische Trugschlüsse der damaligen Reichsleitung, namentlich der Glaube an eine Verständigungsmöglichkeit mit England den rechtzeitigen Einsatz der Hochseeflotte verhindert haben. Auf der anderen Seite geht aber der Verfasser in dem begreiflichen Bestreben, begangene Unterlassungen noch lebender Persönlichkeiten milde zu behandeln, entschieden zu weit, wenn er auch marineteknische Gründe für das Nichteinsetzen der Schlachtflotte im Jahre 1914 anführt. Die Rücksicht auf die russische Flotte durfte uns niemals verhindern, ein Schlagerratsch schon 1914 zu suchen. Das Fazit der durch Bethmann Hollweg und seine Parteigänger betriebenen Marinestrategie ist Scapa Flow. Es handelt sich doch heute nur um die Alternative Scapa Flow oder grundsätzliches Drängen nach einer Seeschlacht. Daß die zweite Mög-

*) Verlag Aug. Scherl, Berlin 1920.

lichkeit besser gewesen wäre, dürfte niemand bestreiten. Daß 1914 die Möglichkeit, eine Seeschlacht unter für uns günstigen Verhältnissen zu suchen, vorlag, geht aus dem Jellicoe'schen Buch und anderen englischen Angaben hervor und wird auch durch den Verfasser des unten nachfolgenden Artikels bestätigt. Der Wunsch, bestimmte Persönlichkeiten zu schonen, darf nicht dazu führen, dem deutschen Volk die Tatsache zu verschleiern, daß eine Seeschlacht, je früher sie gesucht wurde, desto aussichtsreicher gewesen wäre, und daß ein 1914 oder Anfang 1915 geschlagenes Stagerrath eine völlige Wendung des Weltkrieges hätte herbeiführen können. Dann hätte es überhaupt keines U-Bootskrieges bedurft. K.



Das erste, rein sachmännisch geschriebene Werk über den heimischen Seekrieg, das Anspruch auf zutreffende Darstellung erheben darf, liegt vor uns. Admiral Scheer, der Führer unserer Seestreitkräfte vorm Stagerrath, hat seine persönlichen Erinnerungen veröffentlicht. Es handelt sich um ein stattliches Werk, dem reiches Karten- und Skizzenmaterial beigegeben ist. Der Verfasser hat sich seiner Dienststellung entsprechend darauf beschränkt, nur den Teil des Seekrieges zu behandeln, der sich vor seinen Augen abgespielt hat. Auslandsereignisse sind übergangen. Darin liegt aber die Eigenart des Buches. Wir erfahren, belegt durch eine Fülle von bisher unbekanntem Stoff, wie sich der Weltkrieg zur See auf den Hauptkriegsschauplätzen in Nordsee und Ostsee abgespielt hat. Selbst dem Fachmann werden über viele Dinge die Augen geöffnet, über Dinge, die bisher gar nicht bekannt waren oder doch nur verschwommen schienen. Wenn wir hinzufügen, daß das Buch in klarer, sachlicher und abwägender Art geschrieben ist und jede einseitige Färbung streng vermeidet, so dürfte nach allem unser Wunsch mehr als begründet sein, daß das geschichtlich wertvolle Werk Eingang in weiteste Kreise finden möge.

Aus der Fülle des Gebotenen möchten wir nur einzelne Punkte zur Besprechung herausgreifen. Erschütternd wirkt es, mit den Augen von heute zu sehen, wenn wir lesen, mit welcher ehrlicher und flammender Begeisterung die Mannschaften des Beurlaubtenstandes bei Kriegsausbruch an Bord kamen. Beinlich durchgearbeitete Mobilmachungsvorbereitungen hatten dafür Sorge getragen, daß die Masse der Leute dort Verwendung fand, wo sie ihre Friedensschule durchgemacht hatte. So fühlte sich ein jeder im Handumdrehen wieder auf seinem Posten, und der Wunsch, je eher desto besser „ran an den Feind“ fand allenthalben begreifliche Nahrung. Aber die Flottenleitung, die damals in den Händen des Admirals von Ingenohl lag, ist diesem Wunsche unter starker Einwirkung der politischen Reichsleitung nicht gefolgt. Es wird schwer halten, das letzte Wort darüber zu sprechen, ob das Hinausschieben der Entscheidung auf See richtig oder falsch war. Daß Englands ziffernmäßige Überlegenheit in seinem Schiffsparke nicht nur auf dem Papier stand, sondern Tatsache war, bedarf kaum der Betonung. Admiral Jellicoe, der Führer der Grand Fleet, hat in seinen Erinnerungen mit Taschenspielerkunststücken den Beweis zu erbringen versucht, diese Überlegenheit habe nur bedingt bestanden. Er führt beim britischen Schiffsbestand lediglich diejenigen Einheiten auf, die als eingefahren und voll

verwendungsbereit seinem Befehlsbereiche zugeteilt waren; rechnet aber im Gegensatz hierzu bei der deutschen Hochseeflotte alles hinzu, was sich im letzten Ausbau oder im Probefahrtsverhältnis befand. Daß hierdurch ein völlig schiefes Bild gezeichnet wird, bedarf nicht der näheren Begründung. Für unsere Flottenleitung war und blieb es ein Risiko, die Schlacht unter allen Umständen, selbst unter strategisch ungünstigen Bedingungen, d. h. an der englischen Küste zu suchen. Sicherlich, der Gedanke hatte etwas Verführerisches an sich und wird in den herrlichen Augusttagen des Jahres 1914, wo Deutschland seine Mörgelsucht vergaß und in seiner Größe über sich selbst hinauswuchs, nicht nur manchen Feuerkopf, sondern auch klardenkende Taktiker beschäftigt haben, jener Gedanke nämlich, Schulter an Schulter mit der Armee nach Westen vorzubrechen, den Schiffsverkehr im Britischen Kanal zu sperren und Englands Flotte zum Kampf zu zwingen. Es wäre ein Einsatz aufs äußerste gewesen. Den Ausgang eines solchen Unternehmens, das bewußt einen strategisch ungünstigen Kampfplatz aufsuchte, konnte niemand voraussagen. Die Kriegsleitung hat davon Abstand genommen, alles auf eine Karte zu setzen. Ob der Entschluß richtig war, wer will es hinterher entscheiden, wo praktische Beweisgründe nicht beigebracht werden können? Sicher steht jedenfalls, daß ein Stagerral-Sieg zu Beginn des Krieges in seiner politischen Wirkung ungleich kräftiger gewesen wäre, als er es im Jahre 1916 hat sein können. Bei Beurteilung der militärischen Sachlage darf man jedoch nicht außer Acht lassen, daß der Hochseeflotte im Jahre 1914 eine Reihe von Großkampfschiffen fehlte, mit deren Fertigstellung in nicht zu ferner Zeit zu rechnen war. Man erwartete ferner bestimmt, daß England angriffsweise gegen unsere Küsten vorgehen würde, und diese Erwartung erwies sich leider als trügerisch. Der ausschlaggebende Grund, daß man bei Kriegsbeginn die Seestreitkräfte nicht für ein einziges gewagtes Unternehmen rücksichtslos hat einsetzen wollen, wird aber der gewesen sein, daß die russische Gefahr nicht übersehen werden durfte. Solange Rußlands Millionenheere unbeseigt im Felde standen, mußte auch unsere Flotte auf die Führung eines Zweifrontenkrieges vorbereitet bleiben. Wäre Deutschlands Seemacht im Kampf mit England, wenn auch siegreich, schwer geschädigt worden, so daß ihre Schlagkraft erheblich nachgelassen hätte, dann hätte die deutsche Ostseeküste schutzlos vor dem Einfall der Russen gelegen. Das stille starke Wirken der Hochseeflotte an unseren Nordmarken wird von vielen noch immer unterschätzt. Dabei ist die Entlastung, die die Armee durch die Flotte erfahren hat, recht beträchtlich gewesen. Man stelle sich vor, der gesamte Küstenschutz hätte in Händen der Armee gelegen. Hätten dann noch die Kräfte ausgereicht, um ein Tannenberg zu schlagen? Man wird von anderer Seite einwenden: der Marine-Etat habe auf den Heeres-Etat gedrückt, ohne die Flotte hätten wir, friedensmäßig vorbereitet, eine größere Zahl von Armeekorps ins Feld schicken können. Ich glaube, dieser Einwurf trifft nicht den Kernpunkt der Sache. Englands Seemacht war nur mit Mitteln des Seekrieges zu brechen. Selbst ein geschlagenes Frankreich hätte England nicht zum Friedensschluß veranlaßt. Ein siegreicher Ausgang des Weltkrieges konnte nach Lage der Dinge allein auf dem Ubootkrieg fußen. Und er wiederum war nur möglich unter dem Schutze der Hochseeflotte. Aber es kommt noch ein anderes hinzu, um die Be-

deutung der Marine ins rechte Licht zu rücken. Wer will jemals ganz ermessen, in welcher außerordentlich hohem Maße der Ubootkrieg unsere Seeresleitung entlastet hat? Die Sorgen, die man sonnetwegen im feindlichen Hauptquartier ausgedrückt haben mag, werden die allerschwersten gewesen sein. Denn jeder Transport über See war unsicher und gefährdet. Und Frankreichs Boden, der Hauptkriegsschauplatz, sog seine Widerstandskraft in erster Linie aus dem Überseeverkehr. Man kann das Blatt hin und her wenden, wie man will, man wird immer nur die eine Antwort finden: Wir haben den Krieg verloren, nicht weil die Armee zu schwach oder die Marine im Verhältnis zur Armee zu stark war, nicht weil es uns an diesem oder jenem Kriegsmittel fehlte, sondern einzig und allein, weil wir in gewissen Fragen vom Zögern nicht loskamen, hin und her überlegten, anstatt gradweg vorzugehen, und politische Schwächlinge blieben; weil wir unsere Streitmittel, vor allem das Uboot, nicht rücksichtslos und bis zum Letzten einsetzten, und weil wir uns schließlich, politisch verhehrt und vergiftet, selbst entleibten.

Sehr lehrreich und lesenswert sind die Scheerschen Berichte über die Vorstöße der Hochseeflotte gegen Englands Küste. Was haben die Briten damals gezetert, und wie haben sie über die Beschädigung offener Plätze Klage geführt! Die verschiedenen Kampfnarben, die unsere Schiffe durch die Abwehr des Feindes davongetragen haben, sind der beste Beweis dafür, wie auch hier britische Heuchelei Tatsachen zu verschleiern suchte.

Zwischen der Kriegsführung zu Lande und zu Wasser besteht insofern ein erheblicher Unterschied, als der Zufälligkeit des Zusammenstoßens der Gegner auf See, die auf weiten Meeresflächen kaum mehr als ein Pünktchen darstellen, ein größerer Spielraum gelassen ist. So ist es denn auch zustande gekommen, daß sich die gegnerischen Flotten gelegentlich des Vorstoßes unserer Schiffe gegen Scarborough und Hartlepool verfehlt haben, ohne es recht gewahr zu werden. Das war im Dezember 1914. Ein Erfolg um diese Zeit hätte gute Frucht tragen können. Damals waren dem Flottenchef die Hände aber noch erheblich gebunden. Er mußte förmlich darum ringen, zu einem Unternehmen auslaufen zu dürfen, obwohl England bereits im November 1914 durch den Mund Winston Churchills hatte verkünden lassen, daß die wirtschaftliche Erdrösselung durch die Seesperre, die man eingerichtet habe, ihre Zeit brauche, um zur vollen Wirkung zu gelangen. Wenn England vor dem Kriege immer wieder den Versuch gemacht hat, uns als seefahrendes Volk herabzusetzen, wenn nicht gar lächerlich zu machen, so waren solche Angriffe nichts weiter als bössartiger Neid, denn über die Bedeutung und Vollkommenheit der Seefahrt unter der schwarz-weiß-roten Flagge hat vor dem Kriege auf dem Erdenrund kaum ein Zweifel geherrscht. In einer Hinsicht hat England mit seiner häßlichen Kritik aber doch recht gehabt: das deutsche Volk hat in seiner Gesamtheit den Seemachtgedanken nicht begriffen. Und dieses klägliche Mißverstehen, diese Blindheit gegen die Tatsache, daß der Weltkrieg letzten Endes ein Kampf um die Seemacht war und nur durch Seemachtmittel entschieden werden konnte, hat uns um den Erfolg gebracht. Man kann sich des Eindrucks kaum erwehren, daß eine gewisse Rücksichtnahme auf die britischen Verhältnisse bei unseren Entschlüssen mitgesprochen hat. Weite Kreise haben während des

Krieges den Gedanken nicht aufgeben wollen, unbesiegt mit England zur Verständigung zu gelangen. Dieses Streben war von vornherein auf ein totes Gleis geschoben. England, die ausgesprochenste Seemacht, die die Geschichte kennt, hat lediglich deshalb zu den Waffen gegriffen, um den gefährlich werdenden Nebenbuhler Deutschland zu vernichten. Es hatte mit klugem Vorbedacht einen Ring von Bundesgenossen zusammengeschmiedet, so stark, wie er ihm nie wieder gelungen wäre. Nun sollte es mitten im Kampf zur Verständigung bereit sein? Selbst als ihm im Jahre 1917 das Wasser bis an die Kehle drang, hat es solch ein Ansinnen hochmütig zurückgewiesen. Nur zu Boden geworfen hätte England nachgegeben. Und zu diesem letzten Schlage haben wir uns nicht aufzuraffen vermocht. Man hat sich während des Krieges oft darüber gewundert, daß keiner der Neutralen England die Zähne gezeigt hat, während man uns Schwierigkeiten über Schwierigkeiten bereitete. Der Grund liegt auf der platten Hand. Die ganze Welt wußte es: Gewinnt Deutschland den Krieg, so schließt es mit England einen billigen Frieden, einen Frieden, der Großbritanniens Macht nicht schmälert. Bleibt hingegen England Sieger, dann wird dem armen deutschen Volk der letzte Knochen im Leibe zerbrochen und der letzte Tropfen Blut aus den Adern gesogen. So oder so, die neutrale Welt mußte mit England gehen, weil sie dort unter allen Umständen ihren Vorteil gesichert sah!

Mancher Laie in Deutschland war während des Krieges geneigt, die Tätigkeit der Hochseeflotte gering einzuschätzen, weil man nur selten von ihr etwas zu hören bekam. Jeden Tag erschienen Heeresberichte, aber die Marine schwieg sich oft wochenlang aus. Solchen Skeptikern sei das Lesen des Scheerschen Buches warm empfohlen. Sie gewinnen einen klaren Einblick in bisher verschleierte Dinge und erfahren vor allem, mit welchen Schwierigkeiten die Marine zu kämpfen gehabt, und wie sich auch bei ihr die Fäden der Operationen weiterspannen, so daß auch der Seekrieg von einem planmäßigen Aufbau seiner Maßnahmen sprechen darf. Nicht zutreffend ist dies nur beim Ubootkrieg. Hier hat die Entscheidung in tiefbedauerlicher Weise hin und her geschwankt wie ein vom Sturmwind geschütteltes Rohr. Es ist über diese Frage schon unendlich viel geschrieben worden. Die Auffassung aller derer, die der Meinung sind, daß der Ubootkrieg in seiner Wirkung nicht zum vollen Ausreifen hat gelangen können, weil er mehr oder minder zaghaft und in seinen Formen unsicher und wechselnd geführt worden ist, wird von Admiral Scheers Ausführungen — und er ist doch wahrlich ein Wissender! — sehr stark gestützt. Im selben Augenblick, wo wir in der Führung des Ubootkrieges, der als neues Kampfmittel neue Rechtsgrundsätze für sich beanspruchen durfte, Zugeständnisse machten, drückten wir dem Gegner die Beweismittel förmlich in die Hand, daß wir uns unsicher fühlten und uns scheuten, eine Rechtsverletzung zu begehen, die in Wirklichkeit gar nicht bestand. Durch unsere ziellose Haltung brachten wir ferner die Neutralen gegen uns auf. Daß ihre Interessen gegen den Ubootkrieg standen, war selbstverständlich. Hätten wir unverrückt an unserem Rechtsstandpunkt festgehalten, dann hätten sie ihren Einspruch aufgegeben und sich gefügt. Dadurch aber, daß wir selbst hin und her tasteten, haben wir ihnen bei ihren Forderungen das Rückgrat gesteiht und sie zwangsläufig in das Lager unserer Feinde gedrängt. Politische Schwachheit und

Unentschlossenheit, sie haben uns an den Rand des Abgrundes geführt. Im Fluß des Weltkrieges hat die Feder berufener und unberufener Diplomaten den Ausgang bereits verdorben, nicht erst beim Friedensschluß. Das Gelbentum, das im Ubootkriege zutage getreten ist, es kann kaum laut und hoch genug gepriesen werden. Man lese die Kriegstagebücher, die Admiral Scheer seinem Werke einverleibt hat, und das Herz wird einem höher schlagen. Nicht minder auch bei den Schilderungen über den Luftkrieg und den weitverzweigten Kleinbetrieb der Ubootficherung, wie er im Dienste der Minensuch- und Räumsformationen und von den Geleitflottillen, die die Uboote durch die Minenfelder in die freie See brachten, geleistet worden ist.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die Schilderung der Stagerratschlacht einen der Höhepunkte des Buches bildet. Der Bericht, wie die Schlacht zustande kam, und daß deutscher Tatendrang und Angriffsgeist sie haben entstehen lassen, ist besonders wertvoll. Daß die Schlacht selbst sich aus einer Begegnung entwickelte, die den Charakter der Zufälligkeit trug, ändert an der Tatsache nichts, daß unsere Hochseeflotte in ihrem offensiven Ausmarsch in die freie Nordsee den Kampf gewollt und gesucht hat. Unsere hohe taktische Schulung ist im Kampf voll zur Geltung gekommen. Der Laie vermag sich kein Bild davon zu machen, was es heißt, eine lange Gefechtslinie mitten im feindlichen Feuer durch gleichzeitige Wendung aller Schiffe auf Gegenkurs umzulegen. Wiederholt ist dieses schwerste aller Manöver der Scheerschen Führung geglückt. Die Linie lag dem Flottenchef fest in der Hand. Sein Loslösen vom Feinde, sein Wiederangriff, um den Vorstoß der Kreuzer und Torpedobootsmassen durch die Wucht der schwergepanzerten Geschwader zu verstärken, sind taktische Feinheiten, die Kraft und Klugheit weise paarten. Man hat gelegentlich gehört, das Heranbringen der Torpedobootsstreikkräfte an den Feind sei vergleichbar mit dem Todesritt der Reiterbrigaden bei Mars la Tour gewesen. Das Bild ist passend gewählt, es trifft aber nicht zu. Die Torpedoboote haben unser Gros nicht herausgehauen. Im Gegenteil, mit den Torpedobootverbänden zusammen ist die volle Angriffsgewalt des Gros gegen den Feind vorgeprellt.

Eines der traurigsten Kapitel deutscher Nörgelsucht ist die immer wiederkehrende Behauptung über die verfehlte Tirpitzsche Schiffbaupolitik. Kritisieren war von altersher leichter als Bessermachen. Der Auffassung, daß es ein ungeheures Werk war, praktisch aus einem Nichts binnen wenigen Jahren eine Hochseeflotte zu schaffen, die selbst dem seegewaltigen Albion bedrohlich schien und ihm in vielem als Muster galt, gibt auch Admiral Scheer Raum. Er hat es dankbarst empfunden, wie schwimmlicher im Vergleich zu den englischen unsere Schiffe gebaut waren. Der Engländer verfügte über größere Geschwindigkeit, das sei zugegeben. Im Kompromiß des Schiffbaues läßt sich nicht jeder Wert bis zum Äußersten steigern. Hand in Hand mit der tatkräftigen, sich auf fleißige Friedensdurchbildung verlassenden Führung, haben aber der deutsche Schiffbau und die deutsche Waffentechnik ihr vollgerüstet Maß dazu beigetragen, daß Stagerrak ein schwarzer Tag für Großbritanniens Flottenstolz wurde.

Als Letztes noch einige Worte zur Mannschaftsfrage. Unser Personal war vorbildlich gut, pflichttreu und wacker auf seinem Posten und ist es auch geblieben,

bis das Gift der Umsturzvorbereitung zu wirken begann. Die Feger hatten es leicht, ihre Saat zu streuen. Im Gegensatz zur hin und her wandernden Armee, die die verschiedensten Kriegsschauplätze sah und dadurch anregende Eindrücke gewann, wurden die großen Schiffsstämme an ein und derselben Stelle fest zusammengehalten. Abwandern taten nur solche Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, die für Sonderdienste, vornehmlich zur Besetzung der Uboote, ausersehen waren. Das Leben an Bord der der Brandgefahr wegen bis zur Rahlheit ausgeräumten Schiffe ließ sich trotz größter Mühehaltung auf die Dauer der langen Jahre vor Eintönigkeit nicht bewahren. Man hat an geistiger Anregung alles nur irgend Mögliche aufgeboten. Solche Mittel erschöpften sich aber. Im Laufe der Zeit entstand daher an Bord der großen Schiffe — die kleinen Fahrzeuge, die ständig die Einwirkung des Krieges spürten, hielten sich gesund — ein verborgener Sumpfboden, auf dem die Saat des Umsturzes, mitten in der größten Not des Vaterlandes, wo alle Kräfte hätten zusammengehalten werden müssen, wuchern konnte. Im Jahre 1917 zeigten bereits ernste Wetterzeichen über den politischen Himmel. In mißverständener Volksfreundschaft hat man die ersten Flottenmeutereien mit Nachsicht und Milde zu dämpfen gesucht. Dabei wäre damals schon eine durchgreifende Operation an den kranken Teilen des deutschen Volkskörpers am Platze gewesen, um ihn vor dem völligen Verfall zu bewahren. Der Zusammenhang jener Vorgänge an Bord der Hochseeflotte im Jahre 1917 ist noch keineswegs aufgeklärt. Es bleibt zu hoffen, daß auch hier Klarheit geschaffen wird, zumal wo es nicht ausgeschlossen scheint, daß auch in diesem Falle einer der Hauptfehler der Deutschen, vor der schwächlichen Majestät des Paragraphen haltzumachen, schwerstes Unheil hat heraufbeschwören helfen.

Den Ausbruch der Revolution selbst hat Admiral Scheer nicht mehr an Bord erlebt. Er war als Leiter der gesamten Seekriegsoperationen in das Große Hauptquartier gerufen worden, ein Ziel, das ihm seit langem vor Augen geschwebt haben mag, so schwer es ihm auch fiel, sich von seiner Hochseeflotte zu trennen. Aber seine wiederholten Klagen, daß die gesamte Seekriegsführung von einer Zentralfstelle aus straff geleitet werden müßte, hatten endlich Gehör gefunden. So blieb ihm das Schmerzhafte erspart, den Zusammenbruch jener Flotte, die vorm Skagerrak in vorbildlicher Pflichttreue und Tapferkeit ihren Mann gestanden hatte, mit eigenen Augen ansehen zu müssen. Wenn der Admiral es andeutet, ihm wäre es möglicherweise geglückt, den Zusammenbruch zu vereiteln, so glauben wir es ihm. Es hat ja damals alles auf des Messers Schneide gestanden. Die deutsche Revolution ist die lächerlichste Tragikomödie, die die Weltgeschichte wohl jemals erlebt hat. Hinterher wird behauptet, sie sei volksgeboren gewesen. Wer glaubt denn das, wo alle überrascht waren, aber auch alle, bis auf die wenigen Dunkelmänner, die systematisch ihr lichtscheues Fegergewerbe betrieben hatten? Das deutsche Volk hat die Revolution nicht geboren, es ist von ihr überrumpelt worden. Anstatt sich bis zum Äußersten aufzuraffen, wie es auch Frankreich 1870 tat, um vorm Gegner zu retten, was noch zu retten war, — und es hätte, am Maßstabe des Versailler Schandfriedensvertrages gemessen, vieles gerettet werden können — hat es den überraschten Feinden, vom Fluch der inneren Zerrissenheit beladen, achtlos und würdelos alles, selbst das

Lezte, seine Ehre, hingeworfen. Es gibt nur eine Erklärung für solch jammervolle Tat. Die Wirkung der britischen Hungerblockade, die wir durch den Ubootkrieg, wie es möglich gewesen wäre, nicht gebrochen haben, hatte uns schwer getroffen. Hiermit ist eine Erklärung, heileibe aber keine Entschuldigung für das Verhalten breiter deutscher Volksmassen gegeben. Wenn wir jemals wieder hochkommen wollen, so muß unser ganzes Sinnen darauf gerichtet sein, unseren Platz am Meere wieder zu erobern. Daß unsere Seegeltung nicht mehr besteht, ist der schwerste Verlust, den Deutschland durch den Krieg erlitten hat.

Wer das Buch des Admirals Scheer aus der Hand legt, wird von tiefer Wehmut ergriffen sein. Wir haben in unserer Flotte einen Schatz gehabt, den nur die wenigsten voll zu würdigen wußten. Ob das Geschick uns jemals wieder gestatten wird, auf See eine Macht darzustellen, muß die Zukunft lehren. Mit der Aufgabe unserer Hochseeflotte haben wir die stärksten Stützen unseres Ansehens in der Welt zertrümmert.

Dem Andenken der Flagge schwarz-weiß-rot hat Admiral Scheer sein Buch geweiht. Unser heißester Wunsch muß es bleiben, daß die alte Flagge, die uns auch im Weltkriege viel Ruhm gebracht hat, dereinst wieder zu Ehren komme. Sie war das Symbol, unter dessen Schutz Deutschland groß und stark geworden war. Der vollzogene Flaggenwechsel ist nichts anderes als das äußere Zeichen der Abkehr von gesunden, aufwärts führenden Bahnen. Möchte unser Volk bald zu ihnen zurückfinden.



Weltspiegel

Italien. Eines Tages treten, um die lange Kette immer neuer Streiks ja nicht abbrechen zu lassen, wegen irgendeiner Maßregelung die römischen Postbeamten in den Ausstand. Aber, vorsichtiger als das letzte Mal, da eine wahllos zusammengeraffte Schar von zum Teil auf die Beträge der Geldbriefe lüsternden bürgerlichen und kleinbürgerlichen Elementen wenigstens den Anschein erweckte, als ob die Post trotz des Ausstandes weiter funktionierte und dadurch dem Ansehen der Streikenden beträchtlich Abbruch tat, blieb man diesmal nicht zu Hause, sondern besetzte das Postgebäude, um durch fleißiges Herumstehen zu verhindern, daß Streikbrecher Dienst taten. Militär wird aufgeboten, das Postgebäude zu räumen. Geschimpf und Schießerei, etliche Tote und Verwundete. Selbstverständlich — wozu leben wir im Zeitalter des Parlamentarismus — Interpellation. Da aber die Regierung die Debatte über das Budget des Inneren nicht unterbrechen lassen will und die Vertrauensfrage stellt, die Popolari, die Katholische Volkspartei, aber nicht zugeben wollen, daß sich die Sozialisten der Sache des Volkes wärmer annehmen als sie selber, tun sich Popolari und Sozialisten zusammen und stürzen das Kabinett. Peinlichste Lage für den Außenminister Scialoja, der sich in Pallanza grade, Wilson zum Trotz, mit den Südslawen an den Verhandlungstisch setzen will. Verwirrung und Überraschung bei allen Parteien des Parlaments. Nur Ritti bleibt ruhig, heiter und zuversichtlich. Haben die Popolari mich gestürzt, denkt er, so sollen sie mal selber sehen, was