

## Als viele Deutsche noch von der Flotte träumten

Dr. Huck referiert über „Flottenträume und Flottenalltag im I. Weltkrieg“

„Deutsche Flotte, unsere starke, / Wohlgefügte Meeresburg, / Wardst genährt mit Eisenmarke / Und läßt keinen Feind hindurch.“ Das sind Verse aus dem Gedicht „Nordseewacht“, mit dem der in Obenstrohe geborene „Dichter“ Georg Ruseler 1915 die Aufgaben der deutschen Flotte besang. Allerdings waren die Träume vieler Deutschen und die ihres Kaisers von den Aufgaben einer deutschen Flotte nicht bloß defensiv ausgerichtet: Sie sollte vielmehr dazu beitragen, den Deutschen einen „Platz in der Sonne“ der Weltpolitik zu verschaffen. Und vor der Vareler Haustür, in Wilhelmshaven, waren viele der Kriegsschiffe stationiert, mit denen dieser Anspruch durchgesetzt werden sollte. Über die Hintergründe des Projektes und einige der Schwierigkeiten, die bei seiner Realisierung auftraten, informierte der Leiter des Marinemuseums in Wilhelmshaven, Dr. S. Huck, in seinem Vortrag „Flottenträume und Flottenalltag im I. Weltkrieg“ vor den Mitgliedern und Gästen des Vareler Heimatvereins.

Seine kompakten Ausführungen gliederte unser Referent nach zwei Schwerpunkten. Zunächst skizzierte er die Geschichte der Flottenpolitik. Kaiser Wilhelm II., 1888 gerade 29 Jahre alt, wollte mit seinem Amtsantritt stärker die operative Politik des Kaiserreiches bestimmen als Großvater Wilhelm I. und sein so schnell verstorbener Vater Friedrich III. Für ein „persönliches Regiment“ war aber die Flotte besser geeignet als das Heer, war sie doch dem Kaiser direkt unterstellt. Das Konzept lieferte knapp zehn Jahre später Admiral Tirpitz: Gebaut werden sollte eine deutsche Flotte von Schlachtschiffen, die stark genug war, dass sie England zwar nicht besiegen, aber doch so große Verluste beibringen konnte, dass es seine alleinige Vorherrschaft über die Weltmeere verlor. Wer diese Stoßrichtung nach dem ersten Flottengesetz von 1898 noch nicht verstanden haben sollte, dem wurde das über die Begründungen des 2. Flottengesetzes 1900 verdeutlicht. Großbritannien reagierte auf die Herausforderung mit dem Bau des Großkampfschiffes „Dreadnought“. Das Wettrüsten beschleunigte sich, die Finanzierungsprobleme nahmen in allen Staaten zu. Referent Huck wies auf weitere Aspekte, die – an anderer Stelle – einer genaueren Betrachtung wert wären: Wieso hat Tirpitz sich mit seinen Plänen politisch durchsetzen können, waren die deutschen Linienschiffe doch für einen Einsatz auf den Weltmeeren nicht geeignet? Wie kann man militärische Auseinandersetzungen gewinnen, wenn man nicht zumindest im Rahmen der avisierten Schlacht Überlegenheit anstrebt? Ging es bei der Flottenpolitik gar nicht so sehr um die militärische Absicherung einer neuen Außenpolitik, sondern um die innere Mobilisierung der Deutschen mit Hilfe des Flottenvereins? War die britische Flotte nicht so überaltert, dass ihre die Modernisierung auch ohne deutsche Herausforderung unumgänglich wurde?

Nach der „Theorie“ die Praxis: Was wurde aus den deutschen Träumen von einem Sieg über die britische Übermacht im Alltag des Weltkrieges? Wir wissen, dass in der Nordsee nicht viel passierte: Drei größere Gefechte gab es: im August 1914 bei

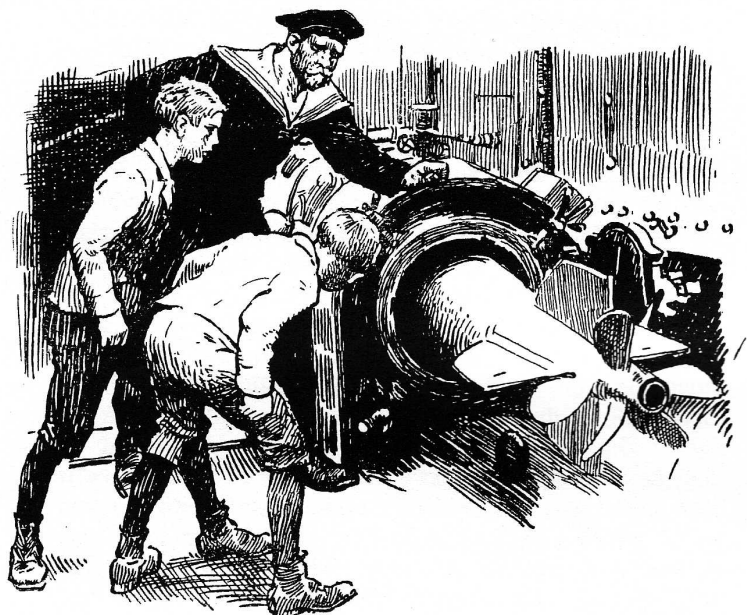
Helgoland, Januar 1915 bei der Doggerbank, als der Panzerkreuzer „Blücher“ versenkt wurde, und im Juni 1916 die Skagerrak-Schlacht mit etwas größeren Verlusten für die Briten, aber ohne eindeutigen Sieg für die Deutschen. Danach blieb die Flotte im Hafen: [„Lieb Vaterland, magst ruhig sein“] „Die Flotte schläft im Hafen ein.“ Die Deutschen weichen nun ungeplant in den U-Boot-Krieg aus, bewirken damit aber letztendlich den Kriegseintritt der USA und eine Beschleunigung der Niederlage.



**Tagebuchschreiber C. R. Linke und R. Stumpf**

Stumpf gehörte zu denjenigen, die sich 1914 noch über den Kriegsausbruch und 1916 über die Schlacht am Skagerrak freuten, während Linke schon 1914 gerne Reservist geworden wäre. Beide Tagebücher zeigen, welch ein Riss zwischen Offizieren und Mannschaften verlief, der durch den Kriegsalltag, etwa die unterschiedliche Verpflegung, immer noch verstärkt wurde. Sie sind deshalb wichtige zeitgeschichtliche Dokumente.

Von der deutschen Flotte und ihrer weltgeschichtlichen Bedeutung träumt heute – nach zwei verlorenen Weltkriegen – wohl niemand mehr. Keiner mehr würde wie Ruseler eine Geschichte wie „Der Spaziergang nach England“ schreiben: Zwei Knaben an der deutschen Nordseeküste auf der Suche nach Abenteuern beobachten den Kampf zwischen englischen Fliegern und einem deutschen Zeppelin, nehmen einen abgeschossenen Piloten gefangen, hindern ihn an einem Attentat auf ein U-Boot und gehen mit diesem U-Boot dann auf



„Das ist aber'n dolle Zigarre,“ sagte Wulf zu Jan Battermann. (Seite 198.)

erfolgreiche Feindfahrt. Solche Träume gibt es – bei uns – nicht mehr und Vorträge wie die von Dr. Huck, dem Leiter eines Deutschen Marinemuseums, leisten einen wertvollen Beitrag dazu.

Rainer Urban