

HOLGER AFFLERBACH

„MIT WEHENDER FAHNE UNTERGEHEN“

Kapitulationsverweigerungen in der deutschen Marine

I.

Im Jahre 1878 schrieb Alfred Lord Tennyson sein Gedicht: „The Revenge. A Ballad of the Fleet“. Darin schilderte er, wie der elisabethanische Seeheld Sir Richard Grenville (1541–1591) mit seinem Schiff *Revenge* im September 1591 bei den Azoren einer riesigen spanischen Übermacht fünfzehn Stunden lang standhielt. Die Kampfschilderung gipfelt in folgendem Appell des Kapitäns an seine Männer:

„We have fought such a fight
for a day and a night
As may never be fought again!
We have won great glory, my men!
And a day less or more
At sea or ashore,
We die – does it matter when?
Sink me the ship, master Gunner – sink her, split her in twain!
Fall into the hands of god, not into the hands of Spain!“

Statt aufzugeben, wollte der Kapitän mit seinem Schiff untergehen – die Besatzung verweigerte dies unter Hinweis darauf, daß die Männer Frauen und Kinder hätten und es deshalb vorzögen, zu überleben, um später wieder gegen die Spanier kämpfen zu können. Grenville konnte sich nicht durchsetzen; tödlich verwundet, starb er kurz nach seiner Gefangennahme.

In diesem Gedicht, das zur Standardlektüre viktorianischer Schulkinder gehörte, schildert Tennyson eine militärische wie kulturgeschichtliche Besonderheit, die im folgenden in ihrer Entstehung und ihren Auswirkungen untersucht werden soll: Den Wunsch, den Untergang und damit den Tod der Kapitulation vorzuziehen; einen Vorgang in den europäischen Marinen, der hier als „Kapitulationsverweigerung“ bezeichnet wird und der in den Weltkriegen des 20. Jahrhunderts Zehntausenden von Seeleuten das Leben gekostet hat.

Das Thema ist ein kleiner Ausschnitt aus der großen Frage nach der Natur des Krieges; der Frage, *warum* der Soldat kämpft, *wie* er kämpft, *wann* er *warum* aufhört

VfZ 49 (2001)
© Oldenbourg 2001

zu kämpfen oder warum er dieses *nicht* tut¹. Der Moment, in dem normalerweise der Kampf aufgegeben wird, scheint noch am besten durch ein Konsensmodell erklärbar zu sein; Soldaten setzen ihr Leben für eine Sache ein, die dem Konsensus ihrer soldatischen Gruppe und/oder ihrer Gesellschaft entspricht, aber nur, solange dies Erfolg verspricht; kann Weiterkämpfen nichts mehr zu diesem Ziel beitragen, hört der Kampf schlagartig auf – bei den einzelnen Soldaten, indem sie in Gefangenschaft gehen, bei militärischen Einheiten, Großeinheiten, Festungen, Schiffen oder Oberkommanden, indem man kapituliert.

Daß es einen Punkt gibt, an dem der Kampf aufgegeben wird, um das nackte Leben zu retten, erscheint heute selbstverständlich. Hingegen wird das Gegenteil, den Tod der Kapitulation vorzuziehen, meist als ein vor allem den Japanern im Zweiten Weltkrieg vorbehaltener Fanatismus angesehen, wobei insbesondere auf die Kamikaze-Flieger verwiesen wird. Bezeichnenderweise war der alliierte Codename für das raketengetriebene Kamikaze-Flugzeug Oka (Kirschblüte) – Baka = Idiot². Es erschien den amerikanischen Soldaten idiotisch, sich freiwillig in ein solches Flugzeug zu setzen. Bei allem widerwilligen Respekt vor einem zu allem entschlossenen Gegner empfanden Amerikaner wie Europäer die Kapitulationsverweigerung der Japaner – auf Okinawa gingen von ungefähr 120 000 Japanern nur 106 in Gefangenschaft, der Rest suchte den Tod im Kampf oder beging Selbstmord³ – als Zeichen einer gänzlich fremden Kultur, die von Todesverachtung, Geringschätzung des Lebens und des Individuums geprägt war.

In europäischen Heeren war es demgegenüber seit dem Altertum Sitte, einen aussichtslosen Kampf einzustellen, obwohl in Antike und Mittelalter die Kapitulation

¹ Vgl. John Keegan, *Die Kultur des Krieges*, Berlin 1995 (stellt die Frage, ob der Krieg ein Teil unserer Kultur ist; polemisiert gegen Clausewitz, dem diese Dimension entgangen sei); Wolf Schneider, *Das Buch vom Soldaten. Geschichte und Porträt einer umstrittenen Gestalt*, Düsseldorf/Wien 1964; am Beispiel des Schützengrabenkrieges 1914–1918 das exzellente Buch von Tony Ashworth, *Trench Warfare 1914–1918. The Live and Let Live System*, London 1986; Benjamin Ziemann, *Front und Heimat: ländliche Kriegserfahrungen im südlichen Bayern 1914–1923*, Essen 1997; Detlef Vogel/Wolfram Wette (Hrsg.), *Andere Helme – andere Menschen? Heimateinfahrung und Frontalltag im Zweiten Weltkrieg. Ein internationaler Vergleich*, Essen 1995 (Auswertung von Feldpostbriefen auf die Frage nach dem Warum; besonders interessant der Beitrag über japanische Feldpostbriefe); Omer Bartov, *The Eastern Front, 1941–45: German troops and the barbarisation of warfare*, London 1985 (über die Rolle der Ideologie beim inneren Zusammenhalt der Wehrmacht); Thomas Rohkrämer, *Der Militarismus der „kleinen Leute“: die Kriegervereine im Deutschen Kaiserreich 1871–1914*, München 1990, dort auf S. 83–146 eine Untersuchung der Kriegserfahrung 1870/71; soziologische Herangehensweise bei Samuel Stouffer, *The American Soldier*, 4 Bde., Princeton 1949; Thomas Kühne, *Zwischen Männerbund und Volksgemeinschaft: Hitlers Soldaten und der Mythos der Kameradschaft*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 38 (1998), S. 165–189, untersucht die Rolle der „Kameradschaft“ beim inneren Zusammenhalt der Wehrmacht.

² Vgl. Ivan Morris, *The nobility of failure. Tragic Heroes in the History of Japan*, Tokyo 1982, S. 276–334. Morris hebt auch hervor, daß die ursprünglich militärisch begründeten Kamikazeeflüge hinterher zum militärisch sinnentleerten Ritual geworden seien (S. 311 ff.). Zum Zweifel der Kamikaze-Piloten an der Sinnhaftigkeit ihres Tuns vgl. ebenda, S. 318.

³ Zahlen nach Edwin P. Hoyt, *The Kamikazes*, London 1985, S. 283.

oft mit grausamer Willkür des Siegers, mit Verstümmelungen und Blendung, mit Sklaverei oder Geiselhafte verbunden war⁴. Natürlich gab es immer wieder Gegenbeispiele, die in eine andere Richtung wiesen – oder im Zuge patriotischer Legendenbildung, unter Außerachtlassung der wirklichen militärischen Begleitumstände, hinterher umgedeutet wurden, wie etwa das Ausharren des Leonidas und seiner Spartaner an den Thermopylen im Jahre 480 v. Chr. oder der Untergang eines kleinen Teils der napoleonischen Garde bei Waterloo⁵. Bisweilen glaubten Feldherren eine Niederlage nicht überleben zu dürfen und begingen Selbstmord; Varus, Samschow und Model sollen hier stellvertretend für viele andere genannt werden. Doch ebenso wie die allermeisten Feldherren waren auch die Soldaten der geschlagenen Armeen nicht bereit, den Tod der Kapitulation vorzuziehen. Ab einem bestimmten Punkt wurde Widerstand als militärisch sinnlos angesehen und dann eingestellt. Clausewitz, der Theoretiker des „absoluten Krieges“, brachte dies auf folgende Formel: „Wie hoch auch der Wert des Mutes und der Standhaftigkeit im Kriege angeschlagen werden muß, so gibt es doch einen Punkt, über den hinaus das Verharren nur eine verzweiflungsvolle Torheit genannt und also von keiner Kritik gebilligt werden kann.“⁶ Dieser Punkt ist in enger Beziehung zum eigentlichen Kampfziel, der Vernichtung der gegnerischen Streitmacht, zu sehen. Clausewitz verstand darunter folgendes: „Die Streitmacht muß vernichtet, d. h. in einen solchen Zustand versetzt werden, daß sie den Kampf nicht mehr fortsetzen kann. Wir erklären hierbei, daß wir in der Folge bei dem Ausdruck ‚Vernichtung der feindlichen Streitkraft‘ nur dies verstehen werden.“⁷ Vernichtung bedeutet also nicht die physische Vernichtung des unterlegenen Heeres, sondern zielte auf einen Zustand, in dem der Unterlegene dem Sieger keinen entscheidenden Schaden mehr zufügen kann. Ab diesem Punkt ist weiterer Widerstand militärisch sinnlos und nichts anderes als ein rituell verbrämter Selbstmord.

Der französische Philosoph Montaigne hatte sogar gefordert, Kommandanten, die sinnlosen Widerstand leisteten und dadurch Menschenleben opferten, vor Gericht zu stellen⁸. Und auch der Ehrbegriff des Offiziers⁹ verlangte zu keiner Zeit, in aussichts-

⁴ Vgl. John Keegan, *Das Anlitz des Krieges. Die Schlachten von Azincourt 1415, Waterloo 1815 und an der Somme 1916*, Frankfurt a. M. 1991, S. 124–129.

⁵ Zu Leonidas vgl. Herodot, *Historia*, VII 203–238; Bewertung in: RE, Band 24, Stichwort: Leonidas (Sp. 2015–2018 [Lenschau]). Zu dem legendären Untergang der napoleonischen Garde („Die Garde stirbt, aber die Garde ergibt sich nicht!“) vgl. Friedrich Sieburg, *Napoleon. Die letzten hundert Tage*, Stuttgart 1956, S. 370f. Hier wird die Szene so geschildert, daß einer von etwa 100 Garde-Grenadieren Napoleons auf die Aufforderung, sich in der hoffnungslosen Lage zu ergeben, nicht etwa „La Garde meurt . . .“, sondern simpel nur „Merde!“ gebrüllt – und übrigens das auf diese Weigerung folgende Gemetzel sogar noch als Verwundeter überlebt haben soll.

⁶ Carl von Clausewitz, *Vom Kriege*, I. Teil, Viertes Buch, Frankfurt a. M. u. a. 1980, S. 234.

⁷ Carl von Clausewitz, *Vom Kriege*, I. Teil, Erstes Buch, Frankfurt a. M. u. a. 1980, S. 38.

⁸ Vgl. Michel de Montaigne, *Man wird bestraft, wenn man sich darauf versteift, eine Festung sinnlos zu verteidigen*, in: Ders., *Essais. Erste moderne Gesamtübersetzung von Hans Stilett*, Frankfurt a. M. 1998, S. 38–41.

⁹ Vgl. Karl Demeter, *Das deutsche Offizierkorps in Gesellschaft und Staat 1650–1945*, Frankfurt

loser Lage weiterzukämpfen. Es reichte, Mut und Einsatzwillen gezeigt zu haben; war dies geschehen, konnte sich auch ein untadeliger Soldat ohne Verlust an Ansehen ergeben. Die Kapitulation galt als ein schmerzhafter und bitterer, aber nicht als ein unehrenhafter Schritt. In der europäischen Kriegsgeschichte hat sich, trotz vieler Einzelfälle trotziger Todesverachtung, immer die übermächtige Tendenz behauptet, daß es berechtigt sei, einen aussichtslosen Kampf einzustellen, um Menschenleben zu retten.

Bei der Marine hingegen, genauer: bei den Überwasserstreitkräften der Marine, ist im Zeitalter der Weltkriege eine gegenläufige Tendenz zu beobachten: Nämlich, daß in vielen Fällen der Kapitän des im Kampf unterlegenen Schiffs die Kapitulation verweigerte und deshalb mit der Besatzung unterging. Leonidas E. Hill nannte dies 1988 einen Ehrbegriff, der sich „von einem vollkommen antiquierten Kodex ableitete und auch einen sinn- und nutzlosen Gang in den Tod einschloß“¹⁰. Diese maritime Kapitulationsverweigerung ist, ohne daß sie so genannt wurde, bei der Schilderung einzelner Vorfälle natürlich erwähnt worden, jedoch fehlt bislang eine zusammenhängende Analyse und vor allem ein Erklärungsansatz, der die historische Entwicklung angemessen berücksichtigt. Hier setzt der vorliegende Aufsatz an.

II.

Der Tatbestand der maritimen Kapitulationsverweigerung läßt sich am besten in dem Ausdruck „mit wehender Flagge untergehen“ fassen. Mit dem Streichen der Flagge wird die Kapitulation signalisiert; in diesem Augenblick ist der Sieger Herr auch über das besiegte Schiff und für die Rettung der Besatzung verantwortlich.

Die Vorstellung, lieber zu sinken als die Flagge einzuholen, entwickelte sich wahrscheinlich aus einem an sich rationalen militärischen Grund: Es sollte verhindert werden, daß ein Schiff in die Hand des Siegers fiel und somit die feindliche Flotte eine Verstärkung erfuhr. Die Kapitulationsverweigerung hing aber darüber hinaus auch wesentlich mit dem Ehrbegriff der Kommandanten und mit dem Kult der Flagge zusammen, der sich schon in der frühen Neuzeit beobachten läßt und der damals Teil des rigiden aristokratischen Ehrenkodexes war¹¹, dessen bizarre Auswir-

a. M. 1965, S. 116–153. Interessante Ausführungen zur Wandlung des Ehrbegriffs bei Offizieren in der Neuzeit bei Keegan, *Antlitz*, S. 221–225.

¹⁰ Leonidas E. Hill, *Signal zur Konterrevolution? Der Plan zum letzten Vorstoß der deutschen Hochseeflotte am 30. Oktober 1918*, in: *VfZ* 36 (1988), S. 113–129, hier S. 116.

¹¹ Alfred T. Mahan, *The influence of sea power upon history 1660–1783*, London 1892, S. 60, schrieb der Flagge, die ursprünglich nur als Erkennungszeichen gedient habe (vgl. Julian S. Corbett, *Fighting Instructions, 1530–1816*, London 1905, S. 16; Audley's Fleet Order, ca. 1530), eine symbolische Bedeutung von großer Tragweite zu. Die Flagge sei zwar an sich ein leeres Symbol. („This empty honor of the flag, a claim insignificant except as the outward manifestation of the purpose of a government . . .“) Sie gewinne aber eine große Bedeutung, wenn sie zum Anspruch eines Staates auf Seeherrschaft werde – genauer gesagt: Des englischen Staates, der diesen An-

kungen auf einem anderen Feld Ute Frevert in ihrem brillanten Buch über das Duell beschrieben hat¹². Bei Artillerieduellen zwischen Schiffen spielten die Ehrenfrage, die Fahne und ihr Einholen eine wichtige Rolle. Allerdings endeten die meisten Seeschlachten in der Zeit der Segelschiffe im Enterkampf und mit der Eroberung des Schiffes durch den siegreichen Feind, der dann die eroberte Fahne selbst einholen konnte. Untergänge mit wehender Fahne waren nur in Ausnahmefällen – wie etwa dem Untergang des französischen Linienschiffes *Vengeur du Peuple* am 1. Juni 1794¹³ – zu beobachten. Gerade in der britischen Marine, die häufig als Vorbild diente, wurde zwar viel von rücksichtslosem Angriffsgeist, aber ebenso viel von Klugheit und nüchterner Beurteilung der Kräfteverhältnisse gehalten¹⁴. In den wenigen Fällen, in denen die Briten in der Segelschiffsära Gefechte verloren, wurde nach hartem Kampf die Flagge gestrichen¹⁵. Andererseits läßt es sich aber auch erkennen, daß das Einholen der Flagge in der britischen Marine als Schande angesehen wurde. Dafür mögen die Worte des sterbenden Nelson als Beleg dienen. Schwerverwundet in der Schlacht von Trafalgar unter Deck gebracht, fragte er den Kommandanten seines Flaggschiffes *Victory*: „Ich hoffe, Hardy, keins unserer Schiffe hat die

spruch dann auch durchsetzte. Mahan greift auf eine Schilderung Richelieus zurück, um einen vielsagenden Bezug zwischen Flaggenmythos und dem Anspruch auf Seeherrschaft zu verdeutlichen: „Der Herzog von Sully [der französische Botschafter in London] schiffte sich in Calais auf einem französischen Schiff ein, das die französische Flagge trug. Im Kanal wurde es von einem englischen Schiff erwartet. Der Kommandant des Letzteren befahl dem französischen Schiff, seine Flagge einzuholen. Der Herzog nahm an, sein Rang würde ihn vor einem solchen Insult schützen und lehnte dies kühn ab. Aber diese Zurückweisung wurde von drei Kanonenschüssen gefolgt, die, indem sie sein Schiff durchbohrten, gewissermaßen auch das Herz aller guten Franzosen durchbohrten. Macht zwang ihn, zu akzeptieren, was das Recht verbat; und auf alle seine Beschwerden, die er erhob, konnte er von dem englischen Kapitän keine bessere Antwort erhalten als diese: „Daß so wie seine Pflicht ihn nötige, den Rang des Botschafters zu ehren, verpflichtete es ihn auch, die gebührende Ehre der Flagge seines Herrn als Herrscher über die See zu erzwingen.“ (S. 59) Mahan bezeichnet den Vorfall aus dem 17. Jahrhundert zu Recht als „one of its most arrogant expressions“ des englischen Anspruchs auf alleinige Seeherrschaft (S. 59), der in dem Lied „Rule, Britannia, Britannia rule the waves“ seinen bekanntesten Ausdruck gefunden habe.

¹² Vgl. Ute Frevert, Ehrenmänner. Das Duell in der bürgerlichen Gesellschaft, München 1991.

¹³ Vgl. Dictionnaire de La Conversation et de la Lecture, Stichwort „Vengeur“; Elmar B. Potter/Chester W. Nimitz, Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart, München 1982, S. 97.

¹⁴ Davon können die Schriften des bedeutenden Marineschriftstellers Sir Julian Corbett Zeugnis ablegen. Siehe beispielsweise Julian S. Corbett, Die Seekriegsführung Groß-Britanniens, Berlin 1939, S. 140: „Unsere Marine lebt [. . .] in der Überzeugung, daß die Seeschlacht im Krieg den Ausschlag gibt und daß die Schlacht der beiderseitig etwa gleichen Kräfte bis zum letzten Hauch durchgeschlagen werden muß. [. . .] Obwohl wir ergebene Anhänger des Schlachtgedankens sind, müssen wir doch zugeben, daß es manchmal weder möglich noch weise ist, nach ihm zu handeln. [. . .] Wenn wir schwach sind, nehmen wir sie nur auf uns, wenn wir dazu gezwungen werden.“

¹⁵ Im englisch-amerikanischen Seekrieg von 1779 hatte die britische Fregatte *Serapis* vor einem sogar unterlegenen amerikanischen Gegner die Flagge gestrichen, ihr Kommandant ging in Gefangenschaft. Vgl. Potter/Nimitz, Seemacht, S. 79.

Flagge gestrichen?“ Er erhielt zur Antwort: „Nein, mein Lord, das wird nie geschehen.“¹⁶

In der Segelschiffära war der Untergang mit wehender Fahne trotz spektakulärer Einzelfälle eher eine „Idealvorstellung“ als eine Realität; ein Mythos, der vielleicht bis zu den Seekriegen der frühen Neuzeit zurückverfolgt werden könnte¹⁷. Allerdings erfuhr dieser Mythos in den Seekriegen der napoleonischen Ära eine beträchtliche Verstärkung. Denn die Engländer erbeuteten zwischen 1806–1815 1244 Handelsschiffe; parallel dazu sank in Frankreich die Zahl einsatzfähiger Schiffe von 1500 im Jahre 1802 auf 179 im Jahre 1812¹⁸. Es ist leicht erklärlich, daß aus diesen Fakten nach Kriegsende die Schlußfolgerung gezogen wurde, daß ein Schiff keinesfalls in die Hand des Gegners fallen dürfe. Daß Kapitulation und Übergabe von Schiffen an den Feind unbedingt vermieden werden mußten, wurde freilich nicht nur in der Royal Navy, sondern auch in den jüngeren europäischen Marinen gefordert. Dies galt insbesondere für die deutsche Flotte, die nach bescheidenen Anfängen ab den 1890er Jahren zur zweitstärksten der Welt wurde. Woher sollte die deutsche Marine, mangels eigener Traditionen, ihre Vorbilder nehmen, wenn nicht aus der Royal Navy, von dem beneideten und bewunderten England, mit dem man jetzt gleichauf ziehen wollte, und aus den abschreckenden Erfahrungen der Franzosen und Spanier?

Auf jeden Fall sollte das Ansehen der noch jungen deutschen Marine nicht durch schmähliches Flaggestreichen gemindert werden; lieber sollte ein Schiff, das einem überlegenen Feind nicht ausweichen konnte, mit wehender Flagge ruhmreich untergehen. Daß dies der erklärte Wille der vorgesetzten Stellen war, ergibt sich aus einer Anweisung für den Kriegsfall, die Kaiser Wilhelm I. am 17. März 1885 für die Kommandanten der Auslandsschiffe erlassen hatte. Hierin wurden diese Kommandanten unter anderem dazu verpflichtet, „die ihnen anvertrauten Schiffe und Besatzungen so zu verwenden [. . .], wie es die Ehre der Flagge und das Interesse des Deutschen Reiches erheischen. [. . .] Je schwieriger seine Lage wird, je aussichtsloser sie erscheint, um so fester soll der Kommandant sich allein an die Gebote der militärischen Ehre halten. [. . .] Unnachsichtlich werde Ich aber gegen denjenigen Kommandanten einschreiten, der die Ehre der Flagge bloßstellt. [. . .] *Ich hoffe, daß selbst im Unglück ein ehrenvoller Untergang Meine Schiffe davor bewahren wird, die Flagge streichen zu müssen*¹⁹. Scheint dies aber dennoch dem Kommandanten unvermeidlich, so soll er gehalten sein, das Kommando sofort an jeden an Bord befindlichen Seeoffizier ab-

¹⁶ Ebenda, S. 140.

¹⁷ Hier wäre vor allem an das Verhalten der spanischen Silberflotte zu denken, die von einem holländischen Geschwader unter Piet Hein 1628 erobert werden konnte. Das maritime Prestige der Spanier erlitt dadurch schweren Schaden. So sagte ein russischer Fähnrich während der Schlacht von Tsushima: „Warum haben wir unsere Schiffe nicht versenkt? Wir haben uns ergeben wie die Spanier. Weiterleben hat keinen Sinn.“ In: Richard Plaschka, *Matrosen, Offiziere, Rebellen. Krisenkonfrontationen zur See 1900–1918*, Band 1, Wien 1984, S. 276.

¹⁸ Vgl. René Maine, *Von Lepanto bis Trafalgar*, Oldenburg 1979, S. 316.

¹⁹ Hervorhebung durch den Autor.

zutreten, der etwa dagegen Einspruch erhebt und den Kampf fortzusetzen gewillt ist.“²⁰

Aus dieser Anweisung, die bis zum Ersten Weltkrieg ihre Gültigkeit behalten sollte und von ähnlichen Bestimmungen ergänzt wurde²¹, läßt sich vor allem die Angst herauslesen, ein Kommandant könnte ein Schiff übergeben; vor allem fürchtete man einen Prestigeverlust für die deutsche Marine. Der Erlaß ist geradezu ein Kapitulationsverhinderungsinstrument, denn zumindest theoretisch konnte ein einziger draufgängerischer Leutnant das Kommando an sich reißen und einen aussichtslosen Kampf weiterführen, den der Kommandant einstellen wollte. Übrigens galten in den Marinen der anderen Nationen ähnlich drastische Bestimmungen, mit denen die Herrscher und Oberkommanden zu verhindern suchten, daß ein verzagender Kommandant dem Feind sein Schiff übergebe.

Ordres wie diese machten halbwegs Sinn, solange der Enterkampf als hauptsächliche Form des Seegefechtes anzusehen war. Noch in den deutschen Einigungskriegen war dies der Fall, obwohl es bereits Dampfantrieb und Panzerung gab²². Doch wurden diese Befehle auch durch die revolutionären Änderungen, die sich später in der Technik des Schiffbaus und damit auch des Seekrieges anbahnten, nicht obsolet, obwohl das Zeitalter der Segelschiffsflotten seit dem amerikanischen Bürgerkrieg und seit der Schlacht von Lissa 1866 endgültig vorbei war. Statt des Enterkampfs von Holzschiffen, die sich meist durch Treffer in die Takelage bewegungsunfähig geschossen hatten und die relativ schwer zu versenken waren, kam es jetzt zu Artillerieduellen zwischen gepanzerten Schiffen auf ständig wachsende Entfernungen, die schließlich im Ersten Weltkrieg über 20 km betrug; diese Entwicklung ließ sich spätestens seit den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts nicht mehr übersehen.

Damit stellte sich auch die Frage der Kapitulation neu. Bei den modernen Kampfbedingungen hatte die sehr zahlreich gewordene Besatzung kaum noch eine Chance, aus einem sinkenden Schiff herauszukommen, wenn der Kampf nicht oder zu spät aufgegeben wurde. Durch Wassereinbrüche drohten ganze Abschnitte im Schiffsinnen von den Ausgängen abgeschnitten zu werden. Die Rettungsmittel – also Boote und Flöße – waren im Gefecht das erste, was durch Treffer und vor allem durch Splitterwirkung zerstört wurde; manchmal wurden die Boote vor dem Gefecht, zur Verminderung der Brandgefahr, sogar ganz oder teilweise über Bord geworfen. Das lud dem Kommandanten eines Kriegsschiffes die Verantwortung auf, im Kampf nicht nur an die weiterwehende Fahne, sondern auch, im Falle der Niederlage, an die rechtzeitige Rettung seiner Besatzung zu denken. Dennoch wurde der vorwiegend von der Royal Navy geprägte Ehrenkodex der Marineoffiziere beibehalten, was ein

²⁰ Marine-Archiv (Hrsg.), *Der Krieg zur See 1914–1918. Kreuzerrieg, Band 1*, bearbeitet von Erich Raeder, Berlin 1922, S. 33–36.

²¹ Vgl. Hans-Otto Rieve, *Admiral Nebogatov – Schuld oder Schicksal*, in: *Marine-Rundschau*, 1964, Heft 1, S. 1–11. Auf S. 4–7 findet sich dort eine kurze Sammlung deutscher und russischer Marinevorschriften zum Thema Übergabe/Kapitulation.

²² Vgl. Franz Uhle-Wettler, *Alfred von Tirpitz in seiner Zeit*, Hamburg 1998, S. 27 und 33 f.

bis dahin ungeahntes Ausmaß unverantwortlichen Umgangs mit dem Leben der ihnen unterstellten Matrosen zur Folge hatte.

Der Hinweis auf den unverantwortlichen Umgang mit dem Leben von Untergebenen könnte als Urteil eines Historikers verstanden werden, der, weit von den Ereignissen und der damaligen Denkweise entfernt, die Vergangenheit mit Maßstäben der Gegenwart mißt. Daß aber einige Offiziere auch früher so dachten, zeigt die kampflöse Übergabe der Nachhut der russischen Flotte in der Seeschlacht von Tsushima. Das Gros der russischen Flotte war von den Japanern am 27. Mai 1905 versenkt worden. Am nächsten Morgen wurde die Nachhut gestellt. Der Kampf wäre aussichtslos gewesen; die zahlenmäßig weit überlegenen japanischen Schiffe waren schneller und besser bewaffnet; sie hätten aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeit die Gefechtsentfernung bestimmen, außerhalb der Reichweite der russischen Geschütze bleiben und in aller Ruhe mit ihrer überlegenen Artillerie ohne wesentliches Risiko die russischen Schiffe versenken können. Um mit Clausewitz zu sprechen: Das Geschwader war „vernichtet“, noch bevor der erste Schuß gefallen war. Der Kommandeur des Geschwaders, Konteradmiral Nikolaj Ivanovic Nebogatov, war zuerst unschlüssig, tat dann aber das einzig richtige: Er kapitulierte. Nach dem Reglement um ihre Ansicht gebeten, hatten sich einzelne Offiziere scharf gegen die Kapitulation ausgesprochen, die überwältigende Mehrheit aber hatte dem Schritt Nebogatovs nachdrücklich zugestimmt. Nebogatov ließ die Mannschaft antreten und erläuterte die Kapitulation mit folgenden Worten: „Ich bin ein alter [. . .] Mann, dessen Leben keinen besonderen Wert mehr hat. Es ist ohnehin verwirkt; ich werde für diese Tat erschossen werden. Ihr aber seid junge Leute in der Blüte des Lebens und daher berufen, dereinst den Ruhm der russischen Marine wiederherzustellen. Die Verantwortung für die Übergabe nehme ich ganz allein auf mich.“²³

Nach der Kriegsgefangenschaft – der Admiral wurde übrigens von den Japanern mit allen Ehren behandelt – wurden Nebogatov und 77 beteiligte Offiziere im Dezember 1906 vor ein Kriegsgericht gestellt. Nebogatov, der mit der Todesstrafe rechnen mußte, erläuterte vor Gericht seinen Entschluß, zu kapitulieren, mit folgenden Worten: „Ich bin kein weichherziger Mensch und hätte Tausende von Leben geopfert, wenn es Rußland Nutzen gebracht hätte. [. . .] Auch alle meine Untergebenen waren bereit, ihr Leben zu opfern. [. . .] Ich aber hatte kein Recht, unter den Umständen, in denen wir uns damals [. . .] befanden, 2000 junge Menschen nutzlos hinzuopfern. Das Gesetz gestattet, das Leben zu schonen, wenn alle Mittel zu einem Widerstand erschöpft sind. [. . .] Darum entschloß ich mich zur Kapitulation.“²⁴

²³ Sinngemäß übereinstimmend, in den Details leicht abweichende Versionen bei Plaschka, *Matrosen*, Band 1, S. 275 (Zitat); Potter/Nimitz, *Seemacht*, S. 275.

²⁴ Plaschka, *Matrosen*, Band 1, S. 273. Bei Denis und Peggy Warner, *The Tide at Sunrise. A History of the Russo-Japanese War, 1904–1905*, London 1974, S. 518, sind Nebogatovs Ausführungen so wiedergegeben: „I am not by any means a soft-hearted man and I assure you that I would not have hesitated to have sacrificed 50000 men if it could have been of the least use, but in this case why should I sacrifice the lives of young men? It would only have been suicide. If I had said:

Gegen diese Ansicht war, vom militärischen Standpunkt aus, nichts einzuwenden, denn hier sprach nicht das humanitäre Gefühl, sondern ein zweckrationales Kalkül. Während des Prozesses wurde auch deutlich, daß eine Evakuierung der Mannschaften mit Booten eineinhalb bis zwei Stunden gedauert hätte, weswegen auch die Selbstversenkung nicht in Frage gekommen war²⁵. Und doch empfanden viele Marineoffiziere die Kapitulation als ehrlosen Akt, und das, obwohl später sogar ein beteiligter japanischer Offizier, Kapitän Masayuki Akijama, Nebogatov ausdrücklich in Schutz nahm, seine Kapitulation als berechtigt bezeichnete und sagte, weiterer russischer Widerstand wäre so sinnlos gewesen, „wie das Meer mit einem Besen zu kehren“²⁶. Trotzdem wurde Nebogatov zusammen mit drei Kommandanten zum Tode durch Erschießen verurteilt, das Urteil durch kaiserlichen Gnadenerlaß aber wegen früherer Verdienste in zehn Jahre Festungshaft abgeändert.

III.

Dieses zweckrationale militärische Handeln und der schonende Umgang mit der Besatzung machten aber nicht Schule – im Gegenteil. Deutsche Marinekreise äußerten sich zum Verhalten Nebogatovs scharf ablehnend. Ein Prozeßbeobachter konnte zwar keine rationalen Argumente aufbieten, zitierte aber, um seine Ablehnung zum Ausdruck zu bringen, Schillers Vers „Denn über das Leben geht noch die Ehre“²⁷. In späteren Seekriegsgeschichten wurde Nebogatovs Kapitulation als „ein in der Seekriegsgeschichte seltener Fall völligen moralischen Versagens“ gebrandmarkt²⁸, und im Ersten Weltkrieg zeigte sich, daß es infolge der Anweisung der vorgesetzten Stellen, keinesfalls die Flagge zu streichen, und der äußeren und inneren Akzeptanz dieser Regelung durch das Marineoffizierskorps für Überwasserstreitkräfte ausgeschlos-

„Ivan, drown yourself!‘ ‚Petrov, shoot yourself!‘ ‚Nicolai, blow your brains out!‘ They would have done so, but what right had I to sacrifice their lives to no purpose?“

²⁵ Vgl. Generalmajor a. D. C. von Zepelin, Die Kapitulation des „Bjädowy“ und der Schiffe Nebogatovs vor dem Kriegsgericht, 2. Der Prozeß Nebogatow, in: Marine-Rundschau, Februar 1907, S. 186–196, hier S. 189.

²⁶ Warner, Tide at sunrise, S. 519.

²⁷ Zepelin, Kapitulation, Zitat S. 196. Vgl. dazu den Kommentar Admiral Sir J. O. Hopkins, Comments on Tsushima, in: Fred T. Jane, Fighting Ships, London 1906, S. 419, der urteilte: „Rear Admiral Nebogatoff's narrative of the battle of Tsushima throws a new sidelight on that action [...] from his point of view the final bloodless surrender was actuated by the noble motive of not uselessly sacrificing life by a prolonged and unprofitable struggle which could only have ended in useless bloodshedding, and his moral courage in so acting will doubtless be borne out by the verdict of posterity.“ Ob es einen signifikanten Unterschied in der britischen und der deutschen Beurteilung des Verhaltens Nebogatovs gibt, könnte nur eine breitangelegte Analyse der Pressekommentare des gesamten Spektrums aufzuzeigen suchen. Das Verhalten der Seeoffiziere beider Nationen in den Weltkriegen spricht aber dagegen.

²⁸ Alexander Meurer, Seekriegsgeschichte in Umrissen. Seemacht und Seekriege vornehmlich vom 16. Jahrhundert ab, 1. Auflage Leipzig 1925 (4. Auflage 1943), S. 403. Meurer war Vizeadmiral a. D.

sen war, zu kapitulieren. Der britische Admiral Doveton Sturdee stellte im Dezember 1914 fest: „In früherer Zeit ergaben sich die Schiffe, heutzutage ziehen sie es vor, unterzugehen.“²⁹

Dieses Diktum galt für die britische und deutsche Marine gleichermaßen. Hier gibt es zahlreiche Beispiele, von denen nur wenige, besonders prägnante herausgestellt werden sollen. So weigerte sich in der Seeschlacht bei Coronel (1. November 1914) der Kapitän des schwer angeschlagenen und mit Schlagseite im Wasser liegenden englischen Kreuzers *Monmouth*, vor dem deutschen Kreuzer *Nürnberg* aufzugeben; sein Schiff wurde mit der gesamten Besatzung von 540 Mann bei schwerer See versenkt. Wenig später, am 8. Dezember 1914, stieß das von Admiral Maximilian Graf Spee befehligte deutsche Ostasiengeschwader bei einem Handstreich auf die Falklandinseln auf weit überlegene britische Schiffe. Die Situation war aussichtslos: Es war ca. 9.00 Uhr morgens, die Sicht hervorragend, der Gegner war schneller und artilleristisch drückend überlegen. Das Geschwader des Grafen Spee war, wieder nach der Definition von Clausewitz, „vernichtet“, bevor es auch nur einen Schuß abgegeben hatte; es bestand keine realistische Chance, den Feind noch schädigen zu können³⁰. Graf Spee war in derselben Situation, in der sich Nebogatov in der Seeschlacht von Tsushima befunden hatte. Chancen, zu entkommen, hatte allenfalls das modernste und schnellste Schiff des Geschwaders, der kleine Kreuzer *Dresden*. Trotzdem ließ sich Graf Spee lieber zusammenschießen, als zu kapitulieren; nur die *Dresden* konnte dank ihrer überlegenen Geschwindigkeit entkommen. Über 2000 deutsche Seeleute starben auf den von Treffern zersiebten, sinkenden und brennenden Schiffen einen grausigen und sinnlosen Tod; dem standen lediglich 3 britische Verluste gegenüber. Der einzige rationale Grund, der in diesen Widerstand hineininterpretiert werden könnte, nämlich daß die langsamen Schiffe den Rückzug des schnelleren deckten, findet in der Realität keine Stütze: Die *Dresden* hätte sich auch ohne die Aufopferung der anderen Schiffe absetzen können. Graf Spee selbst hatte die Chancen der anderen Einheiten, zu entkommen, sehr skeptisch beurteilt; sein letzter Befehl an seine kleinen Kreuzer lautete: „Versuchen zu entkommen.“ Drei Worte, die Bände sprechen. Vollkommen zu Recht nannte der englische Admiral, Sturdee, die Schlacht ein „Scheibenschießen“³¹, und ein englischer Augenzeuge berichtet, die wenigen deutschen Überlebenden hätten sich an den Kampf „wie an eine Art Alptraum“ erinnert³².

Bei der Aufarbeitung des Desasters in Deutschland weigerte man sich, das grausige Geschehen als solches zu erkennen. Man betrachtete die unbestreitbaren Tatsachen nur unter einem Aspekt: der Kapitulationsverweigerung und dem trotzigen Untergang mit wehender Flagge. Es wurde zur Manie des Admiralstabs und der von ihm

²⁹ Sturdee in der argentinischen Zeitung „La Nacion“ vom 21. 12. 1914, in: Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg (künftig: BA-MA), RM 38/162.

³⁰ Vgl. Holger Afflerbach, „Der letzte Mann“, in: DIE ZEIT Nr. 51, 17. 12. 1993.

³¹ Plaschka, *Matrosen*, Band 1, S. 328, erwähnt, daß Sturdee die Deutschen als „taktisch“ in der Rolle von „Artilleriescheiben“ bezeichnet hat.

³² Brief des Midshipman John Esmonde von „HMS Invincible“, abgedruckt in den „Daily News“ vom 28. 1. 1915, in: BA-MA, RM 38/v.

beauftragten Marinehistoriker, so auch des späteren Großadmirals Erich Raeder, nachzuweisen, daß auf allen deutschen Schiffen die Flagge bis zum Untergang geweht habe und nirgendwo, auch nicht in der aussichtslosesten Lage, niedergeholt worden sei. Doch welcher Sinn lag darin? Auf einem gefechtsunfähigen, sinkenden, brennenden Schiff und bei Wassertemperaturen, bei denen es praktisch unmöglich war, sich schwimmend zu retten? Warum holten die deutschen Schiffe nicht beizeiten die Flagge ein und retteten damit die Besatzungen? Diese Frage legten der englische Admiral, Sturdee, und viele englische Offiziere dem ranghöchsten überlebenden deutschen Offizier, Fregattenkapitän Pochhammer, vor; diesem fiel aber nur die dürftige Antwort ein, „wir täten das eben nicht“³³. Auch in der patriotisch gestimmten Heimat ignorierte man die Frage, ob der Untergang mit wehender Fahne sinnvoll war oder ob nicht eine rechtzeitige Kapitulation vielen Menschen das Leben gerettet hätte. Lieber berauschte man sich an Einzelbeispielen des Heroismus während der Schlacht.

In diesem Zusammenhang ist die Entstehung des wohl berühmtesten deutschen Marinebildes – „Der letzte Mann“ von Hans Bohrdt – zu sehen, das eine – nicht authentische – Szene zeigt: Ein Signalgast soll sich, mit der Kriegsflagge in der Hand, auf den Kiel der sinkenden *Leipzig* gestellt haben und dann mit ihr untergegangen sein³⁴. Die Pose des Matrosen erinnert sehr an Eugène Delacroix' „Die Freiheit führt das Volk an“ von 1830. Kaiser Wilhelm II. war übrigens begeistert von dem Bild, obwohl Bohrdt seinem Wunsch, einen segnenden Engel in die obere Bildhälfte zu malen, nicht nachgekommen war. Die Botschaft des Gemäldes ist dennoch klar: Man weigert sich, die Niederlage und damit die englische Herrschaft über die Meere zu akzeptieren. Der „letzte Mann“ steht so als Symbol und Mythos für trotzigem Durchhalte- und Siegeswillen, der stärker ist als der Wunsch zu leben.

Anders verlief der Untergang des kleinen Kreuzers *Emden*, der in einem Gefecht bei den Kokosinseln dem überlegenen australischen Kreuzer *Sydney* unterlag. Der wegen seiner ritterlichen Kreuzerkriegführung sogar in den Feindstaaten populäre Kommandant des Schiffes, Kapitän Karl v. Müller, setzte, nachdem der Ausgang des ungleichen Kampfes nicht mehr zweifelhaft sein konnte, sein Schiff auf ein Riff und strich die Flagge; so konnte er, der Vorschrift folgend, das Schiff garantiert unbrauchbar machen und trotzdem die Besatzung retten. Hätte v. Müller auf offener See die Flagge gestrichen und sein Schiff übergeben? Diese Frage muß offenbleiben. Klar ist aber, daß sich in beiden Weltkriegen die – meist natürlich nicht vorhandene – Möglichkeit, sein Schiff auf ein Riff zu setzen, als einzige wirkliche Alternative zum

³³ Bericht FK Pochhammers vom 12. 9. 1918, in: BA-MA, RM 92/2499: „Ich bemerkte hierzu: Es war schon verschiedentlich gesagt worden, wir führten hier ganz neue Sitten ein, warum wir denn die Schiffe nicht übergeben hätten, als wir niedergekämpft waren. Es ist ja auch, wie ich glaube, in früheren Seekriegen die Übergabe eines Schiffes in solchem Falle nicht als Schande betrachtet worden. Unser Verhalten begründeten wir eben damit, wir täten das eben nicht.“

³⁴ Vgl. Bodo Meyer-Friese, *Marinemalerei in Deutschland im 19. Jahrhundert*, Oldenburg/Hamburg/München 1981, S. 48–51; Lars Ulrich Scholl, Hans Bohrdt, *Marinemaler des Kaisers*, Hamburg 1995, S. 34–37; zum Hergang der Schlacht, speziell was die Authentizität der von Bohrdt gemalten Szene angeht, vgl. Afflerbach, *Der letzte Mann*.

Untergang mit wehender Fahne für den im Artillerieduell Unterlegenen herauskristallisierte.

Gegen Ende des Ersten Weltkrieges zeichnete sich angesichts der drohenden Niederlage eine unheimliche Steigerung der selbstmörderischen Ehrtradition der hohen Marineoffiziere ab. Es wurde, passend zu den neuen Tendenzen im Seekampf, sogar ein neuer Begriff geprägt: Die Mannschaften sprachen von der „Todesfahrt“, zu der die gesamte deutsche Hochseeflotte auslaufen sollte. Da die Flotte bis dahin nur sehr zurückhaltend eingesetzt worden war, mußte sich den Mannschaften der Verdacht aufdrängen, daß hier ein heroischer Endkampf in Szene gesetzt werden sollte. Admiral Adolf v. Trotha, der Stabschef der Hochseeflotte, hielt in seinen am 6. Oktober 1918 verfaßten „Überlegungen in ernster Stunde“ einen „Todeskampf“ für angebracht, um „einem schmachvollen Frieden“ zu entgehen³⁵. Und zwei Tage später schrieb er: „Der Einsatz, um mit Ehren unterzugehen, lohnt doch auch noch, denn eine schwere Wunde würden wir England schon noch beibringen.“³⁶

Seit der Weimarer Zeit wurde darüber diskutiert, was die Seekriegsleitung mit dem geplanten Flottenvorstoß in letzter Minute beabsichtigte: Eine Kriegswende herbeizuführen, die Friedenspolitik der Reichsleitung zu unterlaufen, die Flotte aus Resorterwägungen zum Schlagen zu bringen oder aber, ob sie sich vom Argument des ehrenvollen Untergangs mit wehender Fahne leiten ließ³⁷? Die unterschiedlichen Deutungen können natürlich schwer auf einen Nenner gebracht werden, da letztlich jeder der an den Planungen beteiligten Marineoffiziere andere Prioritäten setzte. Vielleicht planten sie, so urteilte jüngst Gerhard Groß, keine „Todesfahrt“ im eigentlichen Sinne³⁸. Aus der Perspektive der Mannschaften stellten sich die Dinge jedenfalls anders dar. Ohnehin unzufrieden wegen der schlechten Lebensbedingungen an Bord, hatten die Besatzungen nicht die geringste Neigung, „als ‚Opfer des Ehrgeizes der Offiziere‘ in den Tod geführt“ zu werden³⁹. Dieser Verdacht wurde durch Äußerungen wie die des Kommandanten der *Thüringen* geschürt; dieser meinte, es gehe darum, „mit wehender Flagge“ unterzugehen⁴⁰. Auch andere Offiziere sprachen davon, ein „Untergang in Ehren“ sei einer „schmählichen Kapitulation“ vorzuziehen⁴¹. Die Besatzungen verweigerten sich; sie waren zum Verteidigungseinsatz bereit und

³⁵ Deutschland im Ersten Weltkrieg, Band 3: November 1917 bis November 1918, hrsg. vom Institut für Geschichte unter der Leitung von Fritz Klein, Berlin [Ost] 1969, S. 502.

³⁶ Ebenda.

³⁷ Vgl. Wilhelm Deist, Die Politik der Seekriegsleitung und die Rebellion der Flotte Ende Oktober 1918, in: VfZ 14 (1966), S. 341–368; Hill, Signal; Gerhard P. Groß, Eine Frage der Ehre? Die Marineführung und der letzte Flottenvorstoß 1918, in: Jörg Duppler/Gerhard P. Groß (Hrsg.), Kriegsende 1918. Ereignis, Wirkung, Nachwirkung, München 1999, S. 349–365. In den drei Beiträgen wird auch die ältere Literatur breit berücksichtigt.

³⁸ Groß, Eine Frage der Ehre, S. 354.

³⁹ Walter Görnitz (Hrsg.), Regierte der Kaiser? Kriegstagebücher, Aufzeichnungen und Briefe des Chefs des Marine-Kabinetts Admiral Georg Alexander von Müller 1914–1918, Göttingen 1959, Eintragung Müllers vom 2. 11. 1918, S. 443.

⁴⁰ Deutschland im Ersten Weltkrieg, Bd. 3, S. 505.

⁴¹ Ebenda, S. 502.

wollten bis Helgoland fahren⁴², aber nicht zur „Todesfahrt“ gegen England. Der Befehlshaber der Flotte, Admiral Hipper, ließ daraufhin das Unternehmen abblasen, was indes die revolutionäre Unruhe bei den Matrosen nicht mehr dämpfen konnte.

Die Verweigerung der Mannschaften war berechtigt. Denn auch wenn die Seekriegsleitung keine „Selbstmordfahrt“ im Wortsinn plante, wäre es angesichts der Regelungen der Marine für den – nicht auszuschließenden – Fall, daß man auf den weit überlegenen Feind gestoßen wäre, auf eine solche hinausgelaufen. Die Vorstellung vom Untergang mit wehender Fahne hätte dann ein Desaster ohnegleichen heraufbeschworen⁴³. Die Meuterei von 1918 zeigt, daß die Besatzungen der Schiffe die Untergangsmoralität ihrer Vorgesetzten nicht teilten und sich, wenn sie eine realistische Alternative sahen, dem Endkampf und der Selbstaufopferung entzogen.

IV.

Nach dem Ersten Weltkrieg konnte sich die Marine an verschiedenen Vorbildern orientieren: an Kapitän v. Müller von der *Emden*, der kämpfte, bis es nicht mehr ging, dann sein Schiff auf ein Riff setzte und die Flagge strich, oder an dem Grafen Spee, der über 2000 Mann opferte, ohne den Feind schädigen zu können, nur um mit „wehender Fahne“ unterzugehen. Tatsächlich war das Verhalten des Grafen Spee in der Zwischenkriegszeit nicht unumstritten. Manche Offiziere wie der spätere Großadmiral Erich Raeder feierten den heroischen Untergang mit wehender Flagge, andere fragten sich hingegen, ob der sinnlose Tod der Besatzung moralisch zu verantworten sei. Für diese Haltung steht Kapitän Hans Langsdorff, der im November 1939 sein Schiff, die *Admiral Graf Spee*, vor dem Rio de la Plata sprengte, weil er sich umstellt glaubte und seiner Besatzung den sinnlosen Endkampf ersparen wollte. In bewußter Erinnerung an das Schicksal des Mannes, nach dem sein Schiff benannt worden war, bekannte er: „Ich werde uns nicht von einer Übermacht in Stücke schießen lassen. Für mich sind tausend junge Männer lebend mehr wert als tausend tote Helden.“⁴⁴

Es ist hier weniger wichtig, daß Langsdorff, was die gegnerische Stärke anging, der englischen Propaganda sowie einem Irrtum seines Artillerieoffiziers aufgesessen war, sondern daß er das Problem der maritimen Kapitulation in seiner vollen Tragweite – das heißt in der faktischen Unmöglichkeit der Kapitulation – erfaßt hatte. Daß aber auch Langsdorff nicht außerhalb der Marinetradition stand, zeigte sich hinterher; er erschoss sich, auf der Kriegsflagge seines Schiffes, in seinem Hotel⁴⁵. In einem Ab-

⁴² Vgl. ebenda, S. 505.

⁴³ Vgl. Groß, *Eine Frage der Ehre*, S. 363, der in seiner Argumentation über die „Todesfahrt“ schreibt: „Eine Todesfahrt war dabei nicht geplant – aber auch nicht ausgeschlossen.“

⁴⁴ Eugen Millington-Drake, *The Drama of Graf Spee and the Battle of the Plate. A Documentary Anthology 1914–1964*, London 1964, S. 312. Nach den Erinnerungen des Maschinenmechanikers Hans Götz.

⁴⁵ Vgl. ebenda, S. 366 ff.

schiedsbrief an die Besatzung schrieb er, daß er durch seinen Tod verhindern wolle, daß irgendein Schatten auf die Ehre der Flagge falle⁴⁶. Er verzichtete auf den „Ruhm“ eines Grafen Spee, mit der Besatzung und wehender Fahne unterzugehen, und einer seiner Offiziere hat festgestellt, daß viele Frauen und Kinder ihm für diesen Entschluß zu danken hatten⁴⁷.

In Deutschland mißfiel dieser Vorgang natürlich sehr, zumal als bekannt wurde, daß die *Graf Spee* gar nicht der erwarteten großen Übermacht gegenübergestanden war. Die von Verantwortungsbewußtsein zeugende, aber in ihrer militärischen Sinnhaftigkeit ex post diskutierbare Tat des Kapitäns Langsdorff war der Marineführung sehr peinlich, zumal Hitler eigentlich einen Durchbruchversuch befürwortet, die Seekriegsleitung hingegen für die Selbstversenkung plädiert hatte. Um klarzustellen, was er in Zukunft von seinen Schiffen erwartete, erließ Großadmiral Raeder am 22. Dezember 1939 folgende Weisung: „Das deutsche Kriegsschiff kämpft unter vollem Einsatz seiner Besatzung bis zur letzten Granate, bis es siegt oder mit wehender Fahne untergeht.“⁴⁸

Schon bis dahin war die Kapitulation während eines Artillerieduells auf See außerordentlich schwierig gewesen; nun war sie unmöglich. Mit dieser nun amtlichen und verbindlichen Selbstmordanweisung war, für den gesamten weiteren Verlauf des Zweiten Weltkriegs, das Schicksal der deutschen Kriegsschiffe vorgezeichnet. Das gilt vor allem für den wohl spektakulärsten Untergang der gesamten deutschen Marinegeschichte – den Untergang der *Bismarck*. Die letzten Stunden des Schlachtschiffes sind ein Paradebeispiel für diese Untergangsmystik und zeugen vom unverantwortlichen, ja verbrecherischen Umgang der Schiffsführung mit dem Leben ihrer Matrosen.

Am Abend des 26. Mai 1941 hatte die *Bismarck* den entscheidenden Torpedotreffer in die Ruderanlage erhalten, der das Schiff manövrierunfähig machte. Noch während die – um Mitternacht ergebnislos eingestellten – Reparaturarbeiten am Ruder liefen, breitete sich auf dem Schiff eine geradezu tödliche Lähmung aus, da die *Bismarck* schon jetzt durch englische Zerstörer angegriffen wurde und bekannt war, daß englische Schlachtschiffe am nächsten Tag die Position der *Bismarck* erreicht haben und das hilflose Schiff zusammenschießen würden. Aus den Beschreibungen der Überlebenden wird deutlich, daß die Stimmung an Bord der in einer Hinrichtungszelle in der Nacht vor der Exekution nicht unähnlich war. Trotzdem erhob sich keine Stimme, die nach der Selbstversenkung oder Übergabe des Schiffes verlangte. Der Admiral, Günther Lütjens, war ebenso wie der Kapitän des Schiffes, Ernst Linde-

⁴⁶ Vgl. ebenda, S. 327.

⁴⁷ Vgl. ebenda, S. 327, nach den Erinnerungen von Kapitän Wattenberg.

⁴⁸ Das Deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg, Band 2: Die Errichtung der Hegemonie auf dem Europäischen Kontinent, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Stuttgart 1979, S. 174; Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg, Schlachtschiff *Bismarck*. Ein Überlebender in seiner Zeit, Frankfurt a. M. 1993, S. 278. In Raeders Memoiren Mein Leben, Band 2: Von 1935–1955, Tübingen 1957, S. 183–187, wird zwar die Schlacht am La Plata und die Sprengung des Schiffes erwähnt, aber nicht die zitierte Anweisung vom 22. 12. 1939.

mann, entschlossen, gemäß dem Befehl Raeders den aussichtslosen und militärisch sinnlosen letzten Kampf zu führen – die Chancen, den Gegner mit der noch intakten Artillerie vor dem Untergang noch ernstlich zu schädigen, waren bei der Manövrierunfähigkeit des Schiffes praktisch gleich Null –, und versprach Hitler telegraphisch den Kampf „bis zur letzten Granate“⁴⁹. Bei der im Marineoffizierkorps herrschenden Gesinnung verwundert dies nicht. Doch auch die Besatzung fügte sich in ihr Todesurteil, vom Decksmann bis zum Heizer waren alle entschlossen, auch im Endkampf ihre Pflicht zu tun.

Einer der Gründe für diese Haltung war wohl auch hier die vollständige Alternativlosigkeit. Hätten einzelne Matrosen aufbegehrt, wäre dies Meuterei gewesen und mit Waffengewalt niedergeschlagen worden. Es ist bezeichnend für die Verwurzelung dieser Tradition auch bei den Mannschaften, daß die Frage nach einer rechtzeitigen Selbstversenkung, nach dem Zeugnis der Überlebenden, überhaupt nicht gestellt wurde. Die allgemeine Stimmung war, die *Bismarck* habe nun einmal Pech gehabt und nun gelte es, den letzten Kampf mit Anstand hinter sich zu bringen. Es bleibt als Fazit, daß die Mannschaft den nötigen Korpsgeist entwickelte, um ohne Proteste dem Kommandanten, Kapitän Lindemann, in den Tod zu folgen⁵⁰.

Da die Mannschaft keine realistische Mitsprachemöglichkeit hatte, lag die Verantwortung für den verlustreichen Untergang ganz bei der Schiffsführung. Der Endkampf war schrecklich. Insgesamt wurden auf die *Bismarck* innerhalb von 90 Minuten fast 3000 Granaten abgefeuert⁵¹. Was sollte dieser aussichtslose Kampf mit dem bewegungsunfähigen, wehrlosen Schiff? Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg, der einzige überlebende Offizier der *Bismarck*, schreibt in seinen Erinnerungen: „Wenn an unser drängendes Gewissen eine Frage übrigbleibt, dann ist es wohl die nach dem Grund, aus dem Lütjens das immer schrecklichere und schließlich aussichtslose Gemetzel im Endkampf nicht durch ein Sich-Ergeben zu beenden versucht hat, beispielsweise durch das Angebot an John Tovey: ‚Feuer einstellen, Bismarck versenkt sich selbst, Sie retten unsere Überlebenden.‘“⁵²

Wie weit entfernt dies von der Denkungsart der beiden Hauptverantwortlichen, Lütjens und Lindemann, war, zeigt ein Vorgang kurz vor dem Untergang des Schiffes. Kapitän Lindemann ging zum Bug seines über das Heck sinkenden Schiffes. „Dann trat Lindemann hinüber auf den immer weiter nach oben heraus und flacher zu liegenden kommanden Steuerbord Vorsteven, verharrte dort, nahm die Hand an die weiße Mütze. [. . .] Dann ging das Schiff langsam, langsam mit dem grüßenden Lindemann in die Tiefe. Wer von uns wußte in diesem Moment schon, daß sich hier die dämonisch anmutende Jugendsehnsucht eines Mannes erfüllte, der im Alter von 13 Jahren eine Versessenheit auf die Marine entwickelt und es damals im Kreise seiner Brüder

⁴⁹ Müllenheim-Rechberg, *Bismarck*, S. 199.

⁵⁰ Ebenda, S. 243: „Alles Erlebte, alle Übertieferung beweist, daß die Besatzung bis zum bitteren Ende ihre Pflicht erfüllt hat.“

⁵¹ Vgl. ebenda, S. 275, 412.

⁵² Ebenda, S. 278.

und Freunde wiederholt als seinen ‚höchsten Wunsch‘ geäußert hatte, einmal sein eigenes Schiff zu kommandieren und auf ihm ‚mit wehender Flagge unterzugehen‘?⁵³

Doch Lindemann ging nicht allein mit seinem Schiff unter. Von den 2221 Mann der *Bismarck* überlebten nur 115 Mann die Katastrophe. Die Rettungsarbeiten wurden durch Seegang, Heizöl, Erschöpfung der im kalten Wasser treibenden Mannschaften und schließlich auch durch die Tatsache, daß die englischen Schiffe Angst vor deutschen U-Bootangriffen hatten und deshalb die Rettungsarbeiten abbrachen, außerordentlich erschwert – alles Faktoren, mit denen bereits vorher zu rechnen gewesen war. Demgegenüber hatten die Engländer keine Verluste. Bezeichnenderweise waren die britischen Offiziere, vor allem der die Schlachtschiffe kommandierende Admiral John Tovey, zwar schockiert über das sinnlose Gemetzel, zu dem sie der Fanatismus eines Lütjens und eines Lindemann gezwungen hatte, gleichzeitig aber auch begeistert von der Haltung des Feindes. In Toveys Abschlußbericht heißt es: „Bismarck hat gegen eine riesige Übermacht einen äußerst tapferen Kampf geführt, würdig der vergangenen Tage der kaiserlichen Marine, und sie ist mit wehender Flagge untergegangen.“⁵⁴

Der Untergang mit wehender Flagge nahm mit der *Bismarck* kein Ende. Als das Schlachtschiff *Scharnhorst* Weihnachten 1943 im Nordmeer von insgesamt 11 englischen Schiffen radargesteuert beschossen und torpediert wurde, funkte die Schiffsführung wieder: „Wir kämpfen bis zur letzten Granate.“ Es wurde ein Endkampf, der an die untersten Kreise, an die dunkle Eiswüste in Dantes Inferno erinnert. Das Schiff lag, nach mehreren Torpedotreffern bewegungsunfähig, in der eisigen Finsternis und wurde von unsichtbaren Gegnern beschossen. Trotzdem kämpfte das Schiff, bis die ganze schwere Munition verfeuert war, und ging dann mit wehender Fahne und fast der gesamten Besatzung unter. 1932 Seeleute fanden den Tod, nur 36 Matro-

⁵³ Ebenda, S. 254. Es ist wohl kein Zufall, daß, als Lindemann 13 Jahre alt war, parallel die Prozesse in St. Petersburg gegen Nebogatov liefen und in der internationalen Presse breit über das Verhalten der Russen bei Tsushima berichtet wurde.

⁵⁴ Original des Abschlußberichts Toveys in: John B. Hattendorf u. a. (Hrsg.), *British Naval Documents 1204–1960*, Aldershot 1993, S. 843f. Siehe auch Müllenheim-Rechberg, *Bismarck*, S. 277. Toveys Abschlußbericht gibt übrigens auch eine Antwort auf die Frage, ob nicht ähnliche Kapitulationsverweigerungen wie bei der Marine während des Zweiten Weltkriegs auch bei den Landstreitkräften hatten beobachtet werden können. Stichwort wäre hier beispielsweise der Untergang der 6. Armee in Stalingrad im Februar 1943. In einem Punkt trüfe der Vergleich zu: Die 6. Armee hat nicht kapituliert; statt dessen gingen die Soldaten, jeder für sich, bei Paulus angefangen, in Gefangenschaft. Und auch hier starben infolge des überlangen und hoffnungslosen Aushaltens bei ungünstigen klimatischen Bedingungen über hunderttausend Soldaten einen sinnlosen Tod. Der Mechanismus ist vergleichbar, und wäre Paulus nicht Feldmarschall, sondern Admiral gewesen, hätte er sicher ebenso wie Lütjens auf der *Bismarck* gehandelt. Aber: Stalingrad war ein Teil des nationalsozialistischen Krieges und muß deshalb mit dessen Maßstäben gemessen werden; im Ersten Weltkrieg hatten belagerte Festungen, wie etwa Przemysl, rechtzeitig und unter Schonung der Besatzung kapituliert. Hingegen stammte die Kapitulationsverweigerung der Marine, die Tradition des Untergangs mit wehender Fahne noch aus der kaiserlichen Marine, wie Tovey richtig festgestellt hatte.

sen konnten gerettet werden. Auch diesmal war der englische Admiral begeistert und empfahl das heroische Beispiel des Feindes seinen Offizieren als Vorbild⁵⁵.

Wenn schwere deutsche Einheiten im Kampf untergingen, war das Ende meist schrecklich. Nicht anders war es bei den U-Booten, bei denen im Zweiten Weltkrieg über sechzig Prozent der Besatzungen fielen. Einem U-Boot-Kommandanten, der 1943 in aussichtsloser Lage ein weißes Handtuch schwenkte, um seine Besatzung zu retten, wollte Dönitz nach dessen Rückkehr aus der Gefangenschaft vor Gericht stellen; es gelte der Grundsatz: „Lieber ehrenvoll untergehen als die Flagge streichen.“⁵⁶

Daß in der Marine eine fanatische Untergangsmoral herrschte, die der verbohrt nationalsozialistischen Vorstellung von Sieg oder Untergang am nächsten kam, attestierte am Kriegsende jemand, der es wissen mußte – Adolf Hitler. In den letzten Monaten des Krieges ernannte er Marineoffiziere zu Kommandanten der Atlantikfestungen, weil er und Großadmiral Dönitz glaubten, diese würden, anders als ihre Kameraden vom Heer, wirklich bis zum letzten Schuß kämpfen und niemals kapitulieren⁵⁷. Einen Tag vor seinem Selbstmord, am 29. April 1945, wies Hitler in seinem Testament den Gedanken an Kapitulation von sich und schrieb: „Möge es dereinst zum Ehrbegriff des deutschen Offiziers gehören – so wie dies in unserer Marine schon der Fall ist –, daß die Übergabe einer Landschaft oder einer Stadt unmöglich ist und daß vor allem die Führer hier mit leuchtendem Beispiel voranzugehen haben in treuester Pflichterfüllung bis in den Tod.“⁵⁸ Zu seinem Nachfolger bestimmte er denn auch bezeichnenderweise Großadmiral Dönitz; dieser sollte nach seinem Tod den Kampf fortsetzen – einen Kampf, dessen Sinnlosigkeit er selbst bereits mehrfach seiner Umgebung und durch seinen Selbstmord der ganzen Welt überdeutlich eingestanden hatte. Bekanntermaßen leitete Dönitz dann sofort die Kapitulation ein.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war auch die grundsätzliche Überprüfung aller militärischen Ideale und Ehrvorstellungen angezeigt. Allerdings erwiesen sich – schon generationsbedingt – manche Vorstellungen als zählebig. Bis 1969 existierte in der Deutschen Marine die Marinedienstvorschrift 400/1, in deren Ziffer 1052 es hieß: „Streiche nie die Flagge!“ Es ist daher auch nicht erstaunlich, daß in den fünfziger Jahren eine Korvette nach Graf Spee benannt und dieser im Bundestag von Carlo

⁵⁵ Helmut Schmoeckel, *Menschlichkeit im Seekrieg?* Herford 1987, S. 162: „Meine Herren! Der Kampf gegen die Scharnhorst ist für uns siegreich beendet. Ich hoffe, daß, wenn Sie einmal in die Lage kommen sollten, ein großes Schiff in einem Kampf gegen vielfache Übermacht zu führen, daß Sie dann, meine Herren, Ihr Schiff ebenso tapfer führen, daß Sie in einer solch verzweifelten Lage wie die Scharnhorst ebensolche Manöver fahren wie die deutsche Schiffsführung und sich mit Ihrer Besatzung ebenso tapfer schlagen.“

⁵⁶ Sönke Neitzel, *Der Bedeutungswandel der Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg. Das militärische und politische Gewicht im Vergleich*, in: Rolf-Dieter Müller/Hans-Erich Volkmann (Hrsg.), *Die Wehrmacht. Mythos und Realität*, München 1999, S. 245–266, hier S. 252 f.

⁵⁷ Vgl. Neitzel, *Bedeutungswandel*, S. 253–255.

⁵⁸ Hans-Adolf Jacobsen, 1939–1945. *Der Zweite Weltkrieg in Chronik und Dokumenten*, Darmstadt 1959, Dokument Nr. 130: Hitlers Testament vom 29. 4. 1945, Zitat S. 381. Hervorhebung durch den Autor.

Schmid (SPD) als vorbildlicher Seeoffizier gepriesen wurde⁵⁹. 1967 erhielt ein Raketenzerstörer sogar den Namen Lütjens, und der damalige Staatssekretär Karl Carstens (CDU) fand nichts dabei, Lütjens beim Stapellauf den jungen Matrosen auch noch als Vorbild zu empfehlen⁶⁰. Heute mag das unverständlich erscheinen, aus damaliger Sicht ist es aber leicht erklärbar: Die Befürworter dieser Namenswahl konnten darauf verweisen, Lütjens habe in der Reichskristallnacht gegen die antisemitischen Verbrechen protestiert und damit Zivilcourage bewiesen, und 1941 habe er beim Untergang der *Bismarck* unter Aufopferung seines Lebens seine Pflicht getan, nicht die Flagge gestrichen und dabei nur Vorschriften befolgt, die schließlich auch in der Bundesmarine noch galten. Vor allem aber sollte die Ehrung dieses ranghöchsten, im Einsatz gefallenen deutschen Seeoffiziers des Zweiten Weltkriegs ein Zeichen dafür sein, daß die Wehrmacht nun auch offiziell für die Bundeswehr traditionswürdig geworden war.

Heutzutage wird der Rückbezug auf Lütjens auch in führenden Marinekreisen eher skeptisch beurteilt. Die jetzt geltende Marinedienstvorschrift enthält die ausdrückliche Aufforderung, daß der Kommandant sich „bei Treffereinwirkungen [. . .] der besonderen Verantwortung für die Rettung seiner Besatzung verpflichtet zu fühlen“ habe⁶¹. Allerdings ist schon aufgrund der Weiterentwicklung der Waffentechnik das Artillerieduell zwischen Schiffen mit seinen geschilderten tödlichen Auswirkungen ein Stück Vergangenheit geworden; noch stärker gilt dies durch den Wandel der Mentalitäten für die Vorstellung vom heroischen Untergang mit wehender Flagge.

⁵⁹ Vgl. Friedrich Ruge, Namen für die drei Raketen-Zerstörer, in: *Marine-Rundschau*, 1967, Heft 5, S. 261–263; hier S. 261.

⁶⁰ BA-MA, BM 1 3825, FÜ M VI 02-25-15, Rede Carstens beim Stapellauf der „Lütjens“, 11. 8. 1967.

⁶¹ Diese Regelung findet sich in der Dienstvorschrift der Deutschen Marine „Dienst an Bord“, Verhalten des Kommandanten im Gefecht, Ziffer 2143.