

Die Flotte, das Prestigeobjekt des Deutschen Reiches auf dem Grund des Meeres. Die Selbstversenkung der deutschen Flotte am 21. Juni 1919 in Scapa Flow

Das Ereignis

„*Seeventile öffnen – Selbstversenkung einleiten!*“ auf diesen per Flaggensignal übermittelten Befehl Admiral Ludwig von Reuters (1869-1943) versanken am 21. Juni 1919, ab 10 Uhr die 74 modernsten Kriegsschiffe der deutschen Flotte in den Gewässern vor Scapa Flow/Orkney Inseln, um die Schiffe dem Zugriff der Sieger zu entziehen. In unklarer Lage, was den Ablauf des alliierten Ultimatums zur Annahme der Friedensbedingungen betraf, handelte von Reuter aus eigenem Entschluss. Seit November 1918 interniert, standen Schiffe und Restbesatzungen unter britischer Aufsicht. Diese Flotte, der Aufstieg des Deutschen Reiches zur Seemacht und die damit einhergehende Rivalität zu Großbritannien, waren zwei der Gründe, die 1914 zum Kriegseintritt Großbritanniens führten. Während des Kaisers Stolz auf den Meeresgrund sank, eröffneten die britischen Wachmannschaften das Feuer auf die deutschen Seeleute in ihren Rettungsbooten: Ein Offizier und sieben Matrosen starben dabei. Technisch gestaltete sich der Vorgang unspektakulär, wie der spätere Admiral Ruge berichtet:

„[...] *das technische Personal öffnete die Ventile und die Deckel der Kondensatoren und zertrümmerte die vorher bestimmten Rohrleitungen. Die Seeleute setzten Kriegsflagge, Kommandantenwimpel und Standard Z; dann öffneten sie die Lastendeckel, Kammertüren und Bullaugen, machten das Ankerspill unbrauchbar und warfen alles Werkzeug außenbords, das zum Losmachen von der Boje dienen konnte. Für alle Fälle brachten sie die Rettungsflösse außer dem Kutter zu Wasser. Wer mit seiner Arbeit fertig war, packte seine Sachen und machte sich bereit zum Aussteigen.*¹

Nachdem am 21. Juni gegen 10:00h auf dem Admiralsschiff, dem kleinen Kreuzer Emden, das Signal „*§11 bestätigen*“ gesetzt worden war, hissten alle Schiffe die Kriegsflagge und

¹ RUGE, Friedrich: Scapa Flow – Das Ende der Deutschen Flotte. Oldenburg 1969, S. 147.

Für die Augenzeugen vollzog sich ein erschreckendes Schauspiel, das ein Beobachter wie folgt beschrieb: „*Plötzlich, ohne jede Vorwarnung und beinahe gleichzeitig, bekamen diese riesigen Schiffe, Schlagseite nach Steuerbord oder Backbord, manche tauchten Kopf überein, ihr Heck hob an, und wie es himmelwärts, andere sanken ganz schnell und ließen nur noch ihre Masten und Schornsteine aus dem Wasser ragen, während Öl und Dampf und Luft unter fürchterlich Tosen aus den Öffnungen schossen und riesige Dunstwolken von den Liegeplätzen der Schiffe aufgestiegen. Ein dumpfes Grollen und das Reißen der Ankerketten verstärkten den Lärm, während die großen Leiber sich in Schwindel erregenden Tempo überlegen und unter grauenhaft saugenden und gluckernenden Lauten untergehen. Mit einem lang gezogenen Seufzer verschwinden die stolzen Schiffe [...].*“ zit. n. KRAUSE, Andreas: Scapa Flow. Die Selbstversenkung der wilhelminischen Flotte. Berlin 1999, S. 301.

setzen „Stander Z“², so daß zwischen 12:16h und 17:00h 74 Schiffe vollständig sanken oder auf Grund lagen, ohne daß die britischen Wachmannschaften und Schiffe noch etwas hätten dagegen unternehmen können.

Während der zurückliegenden sieben Monate lebten die stark reduzierten Besatzungen der Schiffe, die nur noch aus dem technisch notwendigen Personal bestand in Ungewissheit über ihr weiteres Geschick und das der Schiffe. Zwar war die Flotte nur als „Faustpfand“ an die Briten überstellt worden, doch galt es unter den Siegern als ausgemacht, daß Deutschland die Schiffe nie mehr zurückerhalten solle. Bereits die Umstände der Überführung ließen darauf schließen, da die Schiffe entwaffnet und mithin wehrlos zu überstellen waren. Admiral Beatty veranstaltete ein demütigendes Zeremoniell, indem der 50 Kilometer lange deutsche Flottenverband durch ein Spalier der britischen Flotte defilieren musste.

Interessant ist ein Blick auf die Umstände des Bordlebens auf den Schiffen des Internierungsverbands, das deutliche Unterschiede zwischen den Großkampfschiffen und den kleineren Einheiten, wie z.B. den Torpedobooten aufweist. Für letztere ist wieder der Bericht des damaligen Leutnants z.S. Ruge aufschlussreich, der einerseits zeigt wie beengt und spartanisch das Zusammenleben – ohne Landgang, bei schlechter Verpflegung³ und unzulänglicher Postverbindung mit der Heimat verlief. Wie es aber andererseits den Offizieren auf diesen Schiffen gelang, die Moral der Besatzungen aufrecht zu erhalten und revolutionäre Ausbrüche oder Meutereien zu verhindern. Dies immer vor dem Hintergrund teils bürgerkriegsartiger Auseinandersetzungen in der Heimat, wie z.B. der Münchner Räterepublik im Frühjahr 1919. Hinzu kam die mangelhafte Brennstoffversorgung, die das Beheizen der Schiffe im rauen Klima der Orkneys erschwerte und die teils schwere See, die zu Schäden an den Schiffen führte, die nicht behoben werden konnten.

² Bedeutung: „Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord“ rekuriert auf die wesentliche taktische Bewegung der deutschen Flotte in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 und wird synonym als Befehl zum Angriff interpretiert.

³ RUGE, S. 92: „Die Lebensmittel kamen etwa alle zwei Wochen mit einem Dampfer. Die Verbrauch Sätze waren für uns etwas höher festgelegt worden als in der Heimat, aber üppig waren sie auch nicht. Theoretisch betrug die tägliche Ration an Frischfleisch 140 g an Speck und Wurst knapp 30 g an Fett und Butter ebenfalls, an Zucker, 20 g an Brot, 600 g. [...] Das waren alles Höchstsätze, und sie wurden durchaus nicht immer erreicht. [...] Reichlich waren nur Rüben Marmelade, Graupen und – Dörrgemüse, das sich ebenso gut als Gericht wie als teeähnliches Getränk oder zur Verlängerung des Pfeifentabaks verwenden ließ. Graupen, die es dreimal in der Woche gab und Rübenmarmelade passten ganz gut zusammen. Sie waren überhaupt fester Bestandteil des Mittagessens. Optimisten versuchten sogar, den Geschmack älthlicher Matjesheringe, die wir mal bekamen, damit aufzubessern.“

Auf den Großkampfschiffen blieb die Lage kritisch, waren es doch vorrangig diese Einheiten gewesen, von denen im Oktober 1918 die Meutereien ausgegangen waren. Gerade auf dem Flottenflaggschiff Friedrich der Große, hielt sich eine revolutionäre Stimmung, die Admiral von Reuter im März 1919 zwang, seine Flagge auf dem kleinen Kreuzer Emden zu setzen, dessen Besatzung als zuverlässig galt.⁴ Daß unter diesen Umständen keine Toten zu beklagen waren, ist beinahe verwunderlich, aber nicht zuletzt der umsichtigen Führung durch Admiral von Reuter zuzurechnen, der nicht zögerte monarchistisch gesinnte Offiziere zurechtzuweisen, indem er erklärte, dass die Monarchie nun der Vergangenheit angehöre.

Flottenrüstung und Seekriegstheorie vor 1914

Mit der Versenkung der Flotte endete die knapp dreißigjährige Periode seit der Thronbesteigung Kaiser Wilhelms II. im Jahre 1888, als Deutschland sich anschickte Seemacht zu werden. Die Flottenbegeisterung ist eng mit der Persönlichkeit Wilhelm II. (1856-1941) und dem Wirken seines Großadmirals Alfred von Tirpitz (1849-1930) verbunden. Beide favorisierten eine schlachtschiffbasierte Marine, die imstande sein sollte, es mit der die Weltmeere beherrschenden Flotte Großbritanniens aufzunehmen. Andere Entwürfe, z.B. einer kreuzerbasierten Flotte, die eher geeignet gewesen wäre, den deutschen Seehandel zu schützen, verwarf Tirpitz. Obgleich es, z.B. in Frankreich mit der „Jeune École“ hierzu bedenkenswerte Ansätze gab, wie in der Zeit ohnehin die geistige Auseinandersetzung mit Welthandel, Weltmacht und Seerüstung breiten Raum gesellschaftlichen Raum beanspruchte – siehe Flottenvereine. Bezeichnend hierfür ist die Rezeption der Schriften des amerikanischen Admirals Alfred Tayer Mahan (1840-1914), insbesondere seines Werkes „The Influence of Seapower“.⁵

Zu berücksichtigen ist, dass Flottenrüstung um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert bei allen seefahrenden Mächten hoch im Kurs stand und das Schlachtschiff zur technischen Ikone der Epoche avancierte. Denn im Schlachtschiff kulminierten alle technischen Errungenschaften einer Nation jenes technikbegeisterten Zeitalters: Schiff, Maschine, Waffen, Technik, alle

⁴ RUGE, S. 101: „ ... [Es] ereignete sich auf Friedrich der Große unter dem Einfluss des radikalen Soldatenrates eine regelrechte Meuterei. Zuerst gab der [Soldaten]-Rat von den reichlichen Vorräten an Schnaps, die er vorsorglich mitgenommen hatte, solche Mengen aus, dass es zu sinnlosen Saufereien kam. Dann setzte ein Mitglied des Soldatenrates den Kommandanten und die Offiziere ab. Es bildete sich eine rote Garde, das erklärte Ziel war, nach dem Motto, „alle Macht den Soldaten Räten“, eine Sonderrepublik Internierungsverband unter der Souveränität des obersten Soldatenrates zu errichten. Der bessere Teil der Besatzung wurde durch Gewalt unterdrückt. Ein Offizier, der einen ihm als gut bekannten Mann zur Rede stellte, bekam als Antwort: „wir müssen, sonst werden wir verhauen“.

⁵ MAHAN, Alfred T.: The Influence of Seapower upon History. Orig. 1890. S. viii: „It seems demonstrable, therefore, that as commerce the engrossing and predominant interest of the world today, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instrument for the maintenance of policy directed upon these objects is the navy of the several states.“

Ingenieursdisziplinen und Naturwissenschaften entfalteteten sich im Schiffsbau (Titanic) und insbesondere im Schlachtschiff. Und dies galt auch für die traditionellen Landmächte Deutschland und Österreich-Ungarn, wie für alle Großmächte, die Flotten unterhielten, um ihren Seehandel zu schützen, ihre kolonialen Besitzungen zu sichern – und nicht zuletzt als Prestigefaktor.

Die Dimension der Schiffe und die Kaliber der Artillerie wuchsen jährlich und die britische HMS Dreadnought markierte im Jahr 1905 dabei einen Qualitätssprung, der alle existierenden Kriegsschiffe deklassierte, und den Aufgalopp zu einer neuen Stufe des Seerüstens bot.

Daß es im Ersten Weltkrieg schließlich nicht die Schlachtflotten waren, die das Seekriegsgeschehen bestimmten, sondern U-Boote mit ihren Torpedos, Seeminen und die britische Seeblockade, konnten die Flottenplaner nicht wissen, so wie auch heute das Kriegsbild raschen Änderungen im Zuge von Kriegen unterworfen ist, wie das Aufkommen des billigen Kleinkampfmittels „Drohne“ beweist.

Nicht übersehen werden darf, daß es auch im Deutschen Reich Flottenkritik gab, die auf die enormen Kosten abzielte und die Bindung von personellen und materiellen Ressourcen geißelte, die besser der Heeresrüstung zugewendet werden sollten.

Die Flotte im Ersten Weltkrieg

„Die Flotte schläft im Hafen ein“⁶ dieser Eindruck entstand während der Dauer des Krieges zunehmend, vor allem soweit es die Großkampfschiffe in der zweiten Phase des Seekriegs nach der Schlacht im Skagerrak am 31. Mai 1916 betraf. Den Kampf führten U-Boote, Marine-Zeppeline und Seeflieger. Denn mit dem zuerst nach Prisenordnung, dann „unbeschränkt“, geführten U-Boot-Krieg setzte Deutschland der Blockade ein wirksames, aber politisch riskantes Seekriegsmittel entgegen.

Der Krieg begann für die deutsche Flotte mit einigen aufsehenerregenden, aber letztlich bedeutungslosen, Erfolgen, wie dem Durchbruch der Mittelmeerdivision (Goeben / Breslau) zum osmanischen Verbündeten, der Versenkung dreier britischer Kreuzer durch U9, dem geradezu abenteuerlichen Kreuzerkrieg der Emden im Indischen Ozean und im Pazifik und schließlich dem Sieg in der Seeschlacht bei Coronel vor der Küste Chiles (1. Nov. 1914). Jener Sieg des ostasiatischen Kreuzergeschwaders unter Admiral Graf Spee (1861-1914) war zwar nur taktischer Art, doch markierte er die erste Niederlage britischer Seestreitkräfte seit Jahrhunderten. Entsprechend setzte die britische Admiralität einen Schlachtkreuzerverband in

⁶ HUCK, Stephan / PIEKEN, Gorch / ROGG, Matthias (Hgg.): Die Flotte schläft im Hafen ein – Kriegsalltag 1914-1918 in Matrosen Tagebüchern. (Katalog zur Ausstellung). Dresden 2014.

Marsch, der das Geschwader des Grafen Spee am 8. Dez. 1914 vor den Falkland-Inseln im Südatlantik vernichtete.

Ansonsten blieb die deutsche Seekriegsführung durch die britische Seeblockade auf das „Nasse Dreieck“ der Nordsee und die Ostsee beschränkt. Neben dem militärischen Effekt schnitt die Blockade Deutschland vom Welthandel (Rohstoffe), den Weltfinanzmärkten (Kriegsfinanzierung) und dem internationalen Informationsfluss (Seekabel) ab, was hier nicht weiter betrachtet werden soll, aber in seinen Auswirkungen kaum überschätzt werden kann.

Beim Einsatz der Flotte schwankte das Oberkommando zwischen dem Wunsch, eine Entscheidungsschlacht zu schlagen und der Sorge, die wertvollen Schiffe dabei aufs Spiel zu setzen. Vor diesem Hintergrund trafen die britische Grand Fleet und die deutsche Hochseeflotte am 31. Mai 1916 im Skagerrak aufeinander und lieferten sich die letzte – und mithin größte – Seeschlacht klassischer Art, bei der sich zwei Schlachtfлотten in Gefechtsformation zum Artillerieduell begegneten.⁷ Das Ergebnis: eine Schlacht ohne klaren Sieger, aber bei deutlich höheren britischen Verlusten, führte dazu, daß es zu keiner weiteren Begegnung der Flotten im Verlauf des Krieges kam.

Für die deutsche Hochseeflotte bedeutet dies bei schlechter werdender Verpflegung und Moral den Verbleib im Hafen und auf Reede, worin einer der Gründe für die Meutereien von 1918 lag.

Als Fazit blieb die Investition in die Schlachtflotte für das Deutsche Reich unrentabel, doch band diese durch den Neubau weiterer Großkampfschiffe (u.a. Baden / Hindenburg) Ressourcen, die besser der Heeresrüstung gewidmet worden wären. Und so entbehrt es nicht der Ironie, dass die längste Fahrt der modernen Großkampfschiffe 1918 nach Scapa und auf den Grund des Meeres führte.

Folgen und Reaktionen

Als unmittelbare Folge des Untergangs der Flotte verschärften die Sieger die Bedingungen des Friedens von Versailles und forderten nunmehr die der verbliebenen modernen Schiffe

⁷ Victor KLEMPERER formuliert Enttäuschung über die Skagerrak-Schlacht in seinem Tagebuch: „*Mein Triumph über den Skagerrak Sieg hat nicht angehalten. Dieser Sieg ist noch sinnloser als die Siege zu Lande. Was entscheidet er denn? Wir haben nur ein Fünftel der englischen Verluste? Aber das wiegt ja für uns schwerer als für die Engländer und der fünffach höhere Verlust! Wir haben den moralischen Erfolg? Aber die Engländer werden ja alles anders darstellen, und tatsächlich ist offenbar die deutsche Flotte, genauso erschöpft in ihren Hafen zurückgefahren wie die englische. Ja, wenn man nachstoßen, vernichten, landen könnte, oder wenn man die Blockade endgültig zu Schanden macht aber bloß so im Stil des Mittelalters, sich um der Ritter Ehre willen eine Schlacht liefern, worauf beide Parteien wieder nach Hause ziehen, ohne dass irgendetwas wesentliches geändert ist – es ist ein wahnsinniger Anachronismus*“. Zit. n. KARSTEN, Arne / BADER, Olaf: Grosse Seeschlachten – Wendepunkte der Weltgeschichte. München 2013, insb. S. 325-347, hier: S. 325.

der jungen Reichmarine, sowie von großen Mengen maritimer Ausrüstung, wie Schwimmdocks, Hafenkränen etc.

Auf alliierter Seite zeigte man sich zwar vordergründig empört über die Entziehung des „Faustpfands“ Flotte, doch entsteht ein differenziertes Bild, denn die Frage nach der Verteilung der Flotte unter den Siegern war von Anbeginn kontrovers. Großbritannien bestand nicht von ungefähr auf die Internierung aller Schiffe in einem britischen Hafen, um Dritten den Zugriff auf die modernen deutschen Schiffe zu verwehren, die man nur ungern in der Hand der bisherigen Verbündeten gesehen hätte, um die britische Flottenüberlegenheit nicht neuerlich zu gefährden. Insbesondere dämmerte der britischen Admiralität bereit zu dieser Zeit, dass fürderhin nicht mehr die Royal Navy sondern die US-Navy die Meere beherrschen werde, wie es erkennbar bis heute der Fall ist.

Offiziere und Mannschaften des Internierungsverbands verblieben in britischem „Gewahrsam“, d.h. sie gingen von der Internierung in die Kriegsgefangenschaft über, ein unter rechtlichen Gesichtspunkten zweifelhafter Vorgang war, wie Admiral Ruge feststellt: *„Unsere rechtliche Lage war nicht geklärt, ist auch nie geklärt worden. Im Waffenstillstand können eigentlich keine Kriegsgefangenen gemacht werden, und es ist auch ungewöhnlich, dass Gefangene mit Koffern und anderen Privateigentum antreten.“*⁸ Das Lager Donington Hall blieb bis Januar 1920 der Bestimmungsort der Besatzungen, den sie erst nach dem förmlichen Inkrafttreten des Friedens von Versailles am 10. Januar 1920 verlassen durften. Ihr Empfang in Wilhelmshafen durch den Oberkommandierenden der Reichmarine, Admiral von Trotha, am 31. Januar 1920 verlief gestaltete sich ehrenvoll und nicht schmähslich. So wie bereits im März 1919 die zurückkehrende deutschen Schutztruppe unter General von Lettow-Vorbeck fast triumphal durch das Brandenburger Tor in Berlin eingezogen war. Hierbei scheinen gewisse Ambivalenzen in der Bewertung von Kriegsende und Niederlage auf, die später in die Vorstellungen von der „Felde unbesiegten Armee“ mündeten.

Den Endpunkt – und aus der Perspektive der Zeit – den „rächenden“ Abschluss des Kapitels Scapa Flow bildet die Operation des Kapitänleutnants Günther Prien am 14. Oktober 1939, der mit seinem Boot „U47“ in den gut gesicherten Hafen von Scapa Flow eindrang und dort das Schlachtschiff Royal Oak versenkte. Entsprechend nutzte das Regime die Leistung Priens, um ihn zum ersten „Seehelden“ des Zweiten Weltkriegs zu stilisieren.

⁸ RUGE, S. 159.

Nachtzutragen bleibt, daß der größte Teil der Schiffe zwischen 1923 und 1939 in technisch sehr aufwendigen Verfahren gehoben und anschließend abgewrackt, bzw. verschrottet wurden, wobei der enorme Materialwert einen hohen Gewinn garantierte.

Rezeption

Während der Jahrestag der Skagerrak-Schlacht (31. Mai) in der Zwischenkriegszeit und im Hitler-Reich regelmässig begangen wurde, blieb dem Tag der Selbstversenkung eine solche Prominenz verwehrt, was der ambivalenten Einordnung des Geschehens zuzuschreiben ist. Mehrheitlich galt die Tat als Ehrenrettung der Deutschen Marine, die eine schämliche Übergabe der „unbesiegten“ Flotte an den Gegner vermied. Dennoch blieb das Ereignis in einer Grauzone, denn letztlich konnte nur der Untergang im Gefecht als ehrenhaft gelten.

Für die Kriegsmarine ab 1933 avancierte eher die Revolution zum negativen Bezugspunkt einer Traditionsbildung, die darin bestand, dass von den deutschen Seestreitkräften nie wieder ein Umsturz ausgehen dürfe, was zum Teil die besondere Treue der Marineführung zu Hitler erklären mag.

Für die junge Bundesmarine ist Scapa Flow offensichtlich kaum mehr als ein Datum. Während zum 100sten Jahrestag der Skagerrakschlacht 2016 immerhin die Fregatte Brandenburg ins Skagerrak und anschließend nach Scapa zu gemeinsamem Gedenken mit der britischen Flotte verlegte, zeigte die Flotte bei den Feierlichkeiten auf Orkney am 21. Juni 2019 keine Präsenz durch Überwassereinheiten.

Immerhin war der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge auf dem Friedhof in Lyness und bei dem Zeremoniell auf See durch eine Delegation vertreten.

Literatur:

Gemessen an der Zahl der Monographien, z.B. zur Skagerrak-Schlacht, dem Uneingeschränkten U-Boot, dem Kampf des Ostasien-Geschwaders oder dem Schicksal des kleinen Kreuzers Emden, bilden Internierung und Selbstversenkung der Flotte eher ein Randthema zur Seekriegsgeschichte des Ersten Weltkriegs.

Die folgende Auswahl verweist daher vor allem auf Überblicksdarstellungen. Unverzichtbar ist der mit 50 Jahren Abstand zum Geschehen publizierte Erlebnisbericht des damaligen Leutnants z.S. und späteren ersten Inspektors der Bundesmarine, Admiral Prof. h.c. Friedrich Ruge (1894-1985), der als Offizier auf dem Torpedoboot B 110 dem Internierungsverband angehörte. Erschöpfend, sachkundig und facettenreich widmet sich Krauses Studie aus dem Jahre 1999 dem Thema.

Die Fakten zur Versenkung sind weitgehend bekannt. Diskussionswürdig ist allerdings die Frage, inwiefern die britischen Bewacher von den deutschen Vorbereitungen zur Versenkung Kenntnis erlangten und diese, ggf. gar stillschweigend duldeten, um die Frage des Verbleibs der Schiffe nicht streitig mit den Verbündeten klären zu müssen.

1. DUPPLER, Jörg: Germania auf dem Meere. Hamburg 1989.
2. JENTZSCH, Christian / WITT, JANN: Der Seekrieg 1914-1918 – die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg. Darmstadt 2016, insb. S. 163-178.
3. HUCK, Stephan / PIEKEN, Gorch / ROGG, Matthias (Hgg.): Die Flotte schläft im Hafen ein – Kriegsalltag 1914-1918 in Matrosen Tagebüchern. (Katalog zur Ausstellung). Dresden 2014.
4. KARSTEN, Arne / BADER, Olaf: Grosse Seeschlachten – Wendepunkte der Weltgeschichte. München 2013, insb. S. 325-347.
5. KRAUSE, Andreas: Scapa Flow. Die Selbstversenkung der wilhelminischen Flotte. Berlin 1999.
6. MAHAN, Alfred T.: The Influence of Seapower upon History. Orig. 1890.
7. REUTER, Ludwig v.: Scapa Flow. Leipzig 1921.
8. RUGE, Friedrich: Scapa Flow – Das Ende der Deutschen Flotte. Oldenburg 1969.
9. SCHULZE-WEGNER, Guntram: Deutschland zur See. 150 Jahre Deutsche Marinegeschichte. Hamburg 1998, insb. S. 130-136.

Zeittafel:

Okt. 1918	Meuterei von Flotteneinheiten in Kiel als Ausgangspunkt der „November-Revolution“
11.11.1918	Waffenstillstand von Compiègne
19.11.1918	Beginn der Überführungsfahrt der komplett entwaffneten (Munition, Verschlüsse, Entfernungsmesser) Schiffe.
27.11.1918	Eintreffen der letzten Einheiten Auf den Schiffen des „Internierungsverbands“ verbleiben nur Rumpfbesatzungen, um den technischen Betrieb der Schiffe aufrecht zu erhalten. Besatzungen werden aus Deutschland versorgt. Keine Funkverbindung und schlepender Postverkehr.
März 1919	Admiral von Reuter wechselt vom Linienschiff „Friedrich der Große“ wegen der Haltung des Soldatenrats auf den kleinen Kreuzer „Emden“
31.05.1919	Demonstratives Gedenken an die Skagerrak-Schlacht, dabei verbotenes Hisen der Kriegsflagge
Juni 1919	Unklare Lage hinsichtlich der Friedensbedingungen
17.06.1919	Admiral von Reuter erteilt den Befehl zur Vorbereitung der Selbstversenkung
18.06.1919	Erneute Reduzierung des Mannschaftsbestands, um ggf. „unzuverlässiges“ Personal
21.06.1919	ab ca. 10:00h: Befehlsgebung per Flaggensignal beginnt und wird weitergegeben. Befehl lautet „§11 bestätigen“. Schiffe hissen Kriegsflagge und setzen

	„Stander Z“ ⁹ . Zwischen 12:16 und 17:00 sinken 74 Schiffe oder werden auf Grund gesetzt. Dabei werden 9 deutsche Soldaten von britischen Bewachungskräften erschossen. Sie ruhen auf dem Friedhof in Lyness
28.06.1919	Friedensschluss von Versailles
	Besatzungen des Internierungsverbands in britische Kriegsgefangenenlager verbracht.
31.01.1920	Empfang der heimkehrenden Besatzungen in Wilhelmshaven
1923-1939	Großteil der Schiffe gehoben und verschrottet
14.10.1939	U 47 unter Kapitänleutnant Prien versenkt in der Bucht von Scapa Flow das Schlachtschiff „Royal Oak“
21.06.2019	Gedenkveranstaltung zum 100sten Jahrestag der Selbstversenkung unter britischer Regie mit bescheidener deutscher Beteiligung. Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge durch Landesverband Bremen vertreten.

Links

Commonwealth War Graves Commission: Scapa, Belegung Friedhof Lyness – Deutsche Gräber	https://www.cwgc.org/visit-us/find-cemeteries-memorials/cemetery-details/74567/lyness-royal-naval-cemetery/
Commonwealth War Graves Commission: Scapa, Gedenken 2019	https://www.cwgc.org/our-work/news/cwgc-hosts-scapa-flow-centenary-ceremony/
Marinemuseum Wilhelmshaven	https://www.marinemuseum.de
Marinemuseum Wilhelmshaven: Gedenkseite Scapa 2019	https://www.marinemuseum.de/we-will-remember-them/
Scapa Flow, Gesunkene Schiffe:	http://www.scapafloowrecks.com
Volksbund, Artikel zu Scapa und dem Tod des Maschinisten Evertsberg	https://www.volksbund.de/en/nachrichten/letzte-gefallene-des-ersten-weltkriegs
Volksbund: Friedhof Lyness	https://kriegsgraeberstaetten.volksbund.de/friedhof/lyness-naval

Dr. Dirk Reitz

dirk.reitz@volksbund.de

⁹ Bedeutung: „Gefechtskehrtwendung nach Steuerbord“ rekuriert auf die wesentliche taktische Bewegung der deutschen Flotte in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 und wird synonym als Befehl zum Angriff interpretiert.