

## **Führungsentscheidung in einer Grenzsituation: Kapitän zur See Hans Langsdorff vor und in Montevideo 1939**

Vortrag für Klaus-Jürgen Müller  
zum 80 Geburtstag  
in der Helmut-Schmidt-Universität am 11. März 2010

Am 2. März 2010 legte eine Delegation irischer Seeleute am Grab von Hans Langsdorff in Buenos Aires einen Kranz mit nachfolgender Schleifeninschrift nieder:

**In memory of Kapitän zur See Hans Wilhelm Langsdorff  
(20 March 1894 – 19 December 1939),  
Commander of the Panzerschiff Admiral Graf Spee,  
who faithfully fulfills his duty and maintained his  
personel code of honour and decency while in battle.**

### **Operative Ausgangslage bei Kriegsbeginn**

Als England und Frankreich am 3. September 1939 in den Krieg eintreten, ist die deutsche Marine hierauf nicht vorbereitet. Ihr Oberbefehlshaber, Großadmiral Erich Raeder, hält dies am gleichen Abend im Kriegstagebuch (KTB) der Seekriegsleitung (SKL) mit düsterem Unterton fest:

„Was die Kriegsmarine anbetrifft, so ist sie selbstverständlich im Herbst 1939 noch keineswegs für den großen Kampf mit England hinreichend gerüstet. . . . Die Überwasserstreitkräfte sind (aber) noch so gering an Zahl und Stärke gegenüber der englischen Flotte, dass sie – vollen Einsatz vorausgesetzt – nur zeigen können, dass sie mit Anstand zu sterben verstehen und damit die Grundlage für einen späteren Wiederaufbau zu schaffen gewillt sind.“<sup>1</sup>

Zu diesem Zeitpunkt befindet sich das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ unter seinem Kommandanten Kapitän zur See Hans Langsdorff bereits zwölf Tage in See auf einer Position im mittleren Atlantik, etwa auf der Breite zwischen den Kanarischen und den Kapverdischen

---

<sup>1</sup> Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939-1945, Gerhard Wagner, (Hrsg.), München 1972, S. 20 f.

Inseln und auf halber Strecke zwischen der westafrikanischen Küste und Mittelamerika, Kurs Süd laufend.<sup>2</sup>

Sein Operationsbefehl bestimmt unter Ziffer C.7.: Aufgabe im Kriegsfall, den Auftrag der Graf Spee in einem einzigen Satz:

„Störung und Schädigung der feindlichen Zufuhr mit allen zu Gebote stehenden Mitteln.“

Nach Hinweisen auf die einzuhaltende Prisenordnung und besondere Gefahrenzonen folgt eine für das hochgerüstete Kriegsschiff einschneidende Beschränkung der auf Handelskrieg ausgelegten Unternehmung mit folgender Weisung:

„Bekämpfung feindlicher Seestreitkräfte, auch unterlegener, hat nur zu erfolgen, wenn es die Hauptaufgabe erfordert.“<sup>3</sup>

Diese operative Einschränkung, die Hitler übrigens von Anfang bis Ende nie verstand - er wollte kämpfende Schiffe am Feind sehen -, wird später bei Langsdorffs Erwägungen, Feindberührungen nicht mehr grundsätzlich aus dem Wege zu gehen, eine wesentliche Rolle spielen.

Im Übrigen ist dieser Operationsbefehl ein klassisches Beispiel für das traditionelle deutsche Führungsprinzip „Führen durch Auftrag“, verkürzt oft Auftragstaktik genannt, nach dem einem militärischen Führer das zu erreichende Ziel seiner Operation befohlen wird, Taktik, Mittel und Wege zur Erreichung des Zieles hingegen seiner eigenen Entscheidung überlassen bleiben.

Doch zunächst einige biografische Daten:

Hans Wilhelm Langsdorff ist Jahrgang 1894. Seine Familie, Vater Oberlandesgerichtsrat, repräsentiert das gehobene Bildungsbürgertum, in der, so sein Bruder Reinhard, „den Kindern ein vorbildliches Familienleben der Eltern und eine hohe Bildung vermacht wurde. Der Geist galt mehr als das Geld, und ein Beruf für das Gemeinwohl mehr als ein Beruf für das eigene Wohlergehen“.<sup>4</sup>

Im Februar 1912 macht Langsdorff in Düsseldorf sein Abitur. Am 1. April tritt er als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Mit Epkenhans ist er gerade noch ein „Wilhelminer“<sup>5</sup> mit Schulschiffsreise und Friedensausbildung an der Marineschule Mürwik; Leutnantsbeförderung dann schon im Krieg; Teilnehmer der Skagerrakschlacht auf SMS „Großer Kurfürst“; ab 1917 Kommandant auf Minensuchbooten mit permanentem Einsatz vor der deutschen Nordseeküste. Hier wird hart gearbeitet und wie auf kleinen Einheiten gar nicht anders möglich, leben die Offiziere in der und mit der Mannschaft. Das von dem damaligen Korvettenkapitän Ernst von Weizsäcker skizzierte und von Thomas Scheerer zitierte Bild:

„Das Seeoffizierkorps sitzt herum, isst, trinkt, politisiert, intrigiert, und kommt sich dabei noch patriotisch vor“<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Für eine kurz gefasste Darstellung des Kreuzerkriegs vgl.: Hans-Jürgen Kaack. Was bleibt? Kapitän zur See Hans Langsdorff und die Sprengung des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee“ vor Montevideo, in: MarineForum 12/2009, S. 25 f.

<sup>3</sup> Operationsbefehl für Panzerschiff „Admiral Graf Spee“, Kopie im Archiv des Verf.

<sup>4</sup> Reinhard Langsdorff, Erinnerungen an Hans Langsdorff, maschinenschriftliche Familienchronik, S. 3, im Besitz der Familie.

<sup>5</sup> Vgl. „Wilhelminer“ als Generationsmerkmal bei Michael Epkenhans (Hrsg.), Albert Hopman. Das ereignisreiche Leben eines „Wilhelminers“, München 2004.

<sup>6</sup> Thomas Scheerer, Die Marineoffiziere der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg, in: Werner Rahn (Hrsg.), Deutsche Marinen im Wandel, München 2005, S. 269.

meint eine Gegenwelt innerhalb der Marine, die sich bei den Minensuchern nicht abbildet.

Langsdorff, gemäß Rangliste Crewerster, wird in die Reichsmarine übernommen, bleibt zunächst Minensucher im aktiven Räumeeinsatz und wird 1922 Kommandant eines Torpedoboots. Es folgen zwei Verwendungen im Reichswehrministerium, unterbrochen durch die Admiralstabsausbildung von 1927 bis 1929 („Führergehilfenausbildung“). 1935 Rückkehr in die Flotte, I. Admiralstabsoffizier beim Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, danach in gleicher Funktion beim Flottenkommando.

Am 1. Oktober 1938 wird er Kommandant des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee“.

Damit komme ich auf die Operation Kreuzerkrieg zurück.

Mit Rücksicht auf Hoffnungen Hitlers, vor dem Ausbruch offener Feindseligkeiten mit England zu einer Verständigung zu kommen, erhält die Graf Spee, weiterhin auf dem Marsch in den Südatlantik, erst drei Wochen nach Kriegsbeginn Operationsfreiheit. Der damalige Oberleutnant zur See Friedrich Wilhelm Rasenack vermerkt in seinem Tagbuch unter dem 27. September 1939:

„Offizierssitzung. Der Kommandant gibt den Befehl der Seekriegsleitung bekannt: Die Panzerschiffe haben durch Vorstöße in die Operationsgebiete den Handelskrieg aufzunehmen.“

Und er fügt an:

„Endlich! Es ist wie ein Aufatmen. Endlich ist diese zermürbende Wartezeit vorüber.“<sup>7</sup>

In den folgenden zehn Wochen führt die Graf Spee in ständig wechselnden Seegebieten im Südatlantik - mit Abstechern in den Indischen Ozean - erfolgreich und unerkannt Kreuzerkrieg.

Dabei kommt es der Marineführung nicht nur auf die Höhe der versenkten Tonnage an, sondern genau so auf die Diversionwirkung durch das überraschende Auftreten von schnellen Überwasserstreitkräften außerhalb der europäischen Seegebiete: Zum Schutz seiner Versorgungslinien wird der Gegner gezwungen, Teile seiner Flotte so zu dislozieren, dass er Angriffen auf seine als Einzelfahrer oder in Geleitzügen zusammengefassten Handelsschiffe auf allen infrage kommenden Routen begegnen kann. Eine auf diese Weise erreichte Zersplitterung gegnerischer Überwasserstreitkräfte schwächt seine Offensivfähigkeit und vergrößert die eigenen Möglichkeiten, den an sich überlegenen Gegner zum Kampf zu stellen. In einer zusammenfassenden Bilanz kommt Gerhard Bidlingmaier zu dem Ergebnis, dass allein die Graf Spee während ihrer Unternehmung 31 gegnerische Einheiten gebunden hat, nicht eingerechnet die zahlreichen Zerstörer und U-Boote, die ebenfalls zur Jagd auf sie angesetzt sind.<sup>8</sup>

Insgesamt versenkt die Graf Spee in den neun Wochen vom 30. September bis 7. Dezember neun britische Handelsschiffe mit einer Gesamtladung von 55.486 t. Hierbei verliert kein einziges Besatzungsmitglied der aufgebrachten Frachter sein Leben. Mehrfach trifft sich das Panzerschiff auf vorherbestimmten Positionen mit seinem Versorgungsschiff „Altmark“<sup>9</sup>, um

---

<sup>7</sup> Friedrich Wilhelm Rasenack, Panzerschiff Admiral Graf Spee, Herford 1957, S. 45.

<sup>8</sup> Gerhard Bidlingmaier, Einsatz der schweren Kriegsmarineeinheiten im ozeanischen Zufuhrkrieg, Neckargemünd 1963, S. 113.

<sup>9</sup> Trossschiff Altmark: Für die Kriegsmarine gebautes schnelles Tankschiff, 1938 in Dienst gestellt, vier MAN-Motoren mit 22.000 PS, 21 sm/h schnell, zivile Besatzung.

Treiböl, Proviant und andere Versorgungsgüter zu ergänzen. Bei diesen Gelegenheiten werden die geborgenen Besatzungen der versenkten Handelsschiffe, die die Admiral Graf Spee zunächst aufgenommen hat, an die „Altmark“ übergeben. Rasenack notiert unter dem Datum 6. Dezember 1939:

„Mittags kommt die „Altmark in Sicht. 144 Gefangene werden abgegeben, und die Schlauchverbindung hergestellt. Die Offiziere und Funker aller versenkten Dampfer bleiben dagegen bei uns an Bord, um sie auf jeden Fall mit nach Hause zu nehmen und sie auf keinen Fall wieder in Feindeshand fallen zu lassen, da sie von unserer Kreuzerkriegführung zu viel gesehen haben.“<sup>10</sup>

Auf der „Altmark“ werden zwischenzeitlich einige Laderäume mit Hilfe der auf einem der aufgebrachten Dampfer vorgefundenen Ladung aus Jute und Teppichen zur Aufnahme der meist englischen Besatzungen vorbereitet. Für den indischen Anteil der gefangenen Seeleute wird ein auf zwei Monate berechneter Verpflegungsvorrat an Reis und getrocknetem Fisch von der Prise „Huntsman“ übernommen, bevor auch dieses Schiff mit Sprengpatronen versenkt wird.

Nach fast viermonatigem Einsatz in wechselnden Operationsgebieten entschließt sich Langsdorff Ende November zum Rückmarsch nach Deutschland. Antriebsmotoren und Hilfsmaschinen, die ihre Regellaufzeit um ein Vielfaches überschritten haben, erfordern unabweisbar eine Werftliegezeit. Das inzwischen ausgefallene Bordflugzeug muss ersetzt werden.

Die diesbezügliche KTB-Eintragung des Kommandanten liest sich im Nachhinein wie eine vorweg genommene Ansage zu der heraufziehenden Tragödie, von der zu diesem Zeitpunkt noch niemand etwas ahnen kann.

Am 26. November nimmt Langsdorff sich die Zeit, nach dem für Soldaten traditionellen Gliederungsschema von Lagefeststellung, Lagebeurteilung und Entschluss in einer zehnsseitigen Analyse für das Kriegstagebuches zunächst den materiellen Zustand des Schiffes und die bisherigen Erfolge detailliert zu dokumentieren, um dann die verbleibenden Möglichkeiten zu erörtern und schließlich seinen Entschluss für die Fortführung der Operation festzuhalten:

„Der Zustand der Maschinenanlage macht eine Werftüberholung erforderlich. Sie war von hier schon am 23.X. für den Januar 40 vorgeschlagen worden. Die Zeit des Handelskrieges nähert sich daher ohnehin ihrem Ende. Es braucht daher nicht in gleichem Masse wie bisher auf die Möglichkeit Rücksicht genommen werden, dass das Schiff Treffer erhält. Wenn „Graf Spee“ auf Gefechtsentfernungen herankommt, kann damit gerechnet werden, dass die starke Artillerie des Panzerschiffs jeden zu erwartenden Gegner mit Ausnahme der „Renown“ zumindest so beschädigt, dass er als Führungshalter ausfällt, dass andererseits zu erwartende Treffer den ohnehin beabsichtigten Rückmarsch nicht wesentlich beeinträchtigen können.“<sup>11</sup>

Wer die Philosophie des deutschen Führungsprinzips „Auftragstaktik“ nicht kennt – angelsächsischen Autoren geht es zuweilen so -, kann an dieser Stelle Langsdorff unterstellen, er habe eigenmächtig und 7.000 Seemeilen von zu Hause entfernt den

---

<sup>10</sup> Rasenack (wie Anm. 7), S. 122

<sup>11</sup> Kriegstagebuch des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee“, 21. August – 21. Dezember 1939, dienstliche Abschrift, Kopie im Besitz von KzS aD Vito Housselle, S. 192 ff. (KTB Graf Spee).

Operationsbefehl der Skl außer Kraft gesetzt. Der britische Militärhistoriker Eric J. Grove spricht sogar von Ungehorsam und nennt sein 2000 erschienenes Buch dann durchaus eindrucksvoll „The Price of Disobedience“<sup>12</sup>. Tatsächlich entschließt sich Langsdorff lediglich, bisherige Vorsichtsmaßnahmen, die das Risiko einer vorzeitigen Aufgabe des Handelskrieges aufgrund eigener Schäden durch Gefechtshandlungen minimieren sollen, mit Beginn der Heimreise aufzugeben. Er nimmt damit das in der deutschen Führungslehre verankerte Prinzip der Handlungsfreiheit des Führers vor Ort für sich in Anspruch. Zugegebenermaßen in einer Dehnung, die man grenzwertig nennen kann. Vor allem aber will Langsdorff auf dem Rückmarsch nach Deutschland in einer letzten Operation auf dem Dampferweg, der auf den Rio de la Plata zuläuft, noch einmal gegen dort gemeldete britische Handelsschiffe zuschlagen.

## **Feindberührung und Gefecht**

Statt auf die erhofften Frachter stößt er jedoch am Morgen des 13. Dezember auf einen britischen Verband von drei Kreuzern unter Führung des Commodore Henry Harwood (eingschiff auf HMS Ajax), der mit weiteren Kampfgruppen bereits seit Wochen Jagd auf den bisher unerkannten deutschen Handelsstörer macht.

Inzwischen konsequent auf der Linie seiner KTB-Eintragung vom 26. November, macht Langsdorff keinen Ausweichversuch, sondern stellt sich ohne Zögern der unerwarteten Situation, läuft mit Höchstfahrt auf den britischen Verband zu und nimmt mit seiner überlegenen Artillerie das Duell mit den Kreuzern „Exeter“, „Achilles“ und „Ajax“ auf. Es ist offensichtlich, dass Langsdorff die Offensive sucht, um seine stärkere Feuerkraft zur Wirkung zu bringen, bevor die an Geschwindigkeit überlegeneren Engländer ihrerseits Gefechtspositionen eingenommen haben. Dass die britischen Kreuzer nicht nur an Geschwindigkeit überlegen sind, sondern durch Henry Harwood auch taktisch überlegen geführt werden, hat Hans Frank erst kürzlich in der Zeitschrift *MarineForum* erneut hervorgehoben.<sup>13</sup>

Hier ist nicht der Ort, das Gefecht in seinen unterschiedlichen Phasen und wechselnden Lagen nachzuzeichnen. Es geht vielmehr um die Ergebnisse und ihre Folgen für das weitere Schicksal des Panzerschiffes.

Bereits in der ersten Gefechtsphase, die ein späterer Untersuchungsbericht des OKM<sup>14</sup> von 06:17 h bis 06:38 h (der Alarm „Klar Schiff zum Gefecht“ war um 06.00 h ausgelöst worden) angibt, wird Langsdorff, der das Gefecht von der offenen Vormarsgalerie - und damit ungeschützt - führt, durch Splitterwirkung verletzt und muss mittels Verbandspäckchen versorgt werden.

Während des zweiten Gefechtsabschnitts kommt es zu einer ernsteren Verwundung des Kommandanten, der durch den Luftdruck einer nah vorbei fliegenden Granate zu Boden geht und bewusstlos für einige Minuten ausfällt. Der damalige Oberleutnant zur See Kurt Diggins, der als Adjutant Langsdorffs unmittelbarer Augenzeuge ist, berichtet, dass Langsdorff „kurzfristig das Bewusstsein verloren hatte“ und fährt fort:

„Als nach meinem Ruf ‚Kommandant ausgefallen‘ wenige

---

<sup>12</sup> Eric J. Grove, *The Price of Disobedience*, Gloucestershire und Annapolis 2000.

<sup>13</sup> Hans Frank, Stellungnahme zum Leserbrief von Viktor Toyka, in: *MarineForum* 3/2010, S. 52

<sup>14</sup> Die Operationen des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee“ und des Troßschiffes „Altmark“, Geheime Kommandosache, OKM, Berlin 1945, BA MA: RM 8/1901, S. 128 f. (Untersuchungsbericht OKM).

Minuten später der Erste Offizier auf dem Vormars erschien, war der Kommandant bereits wieder voll da.“<sup>15</sup>

Wir halten an dieser Stelle fest, dass Langsdorff in der Gefechtsphase zwischen 06.38 h und 07.00 h zu Boden geschleudert wird und einige Minuten lang das Bewusstsein verliert. Das ist ein bisher kaum beachtetes Detail, das seine Bedeutung erlangt, wenn die unmittelbar nachfolgenden Entscheidungen des Kommandanten unter dem Gesichtspunkt militärischer Rationalität und taktischer Klugheit bewertet werden müssen.

Dass sich an dieser Stelle eine bisher übersehene Forschungslücke auftut, bestätigt ein Hinweis des deutschen Marineattachés London, Kapitän zur See Hovorka, an den Verfasser vom 3. Dezember 2009, in dem er über sein Gespräch mit einem der Harwood-Söhne berichtet. Hovorka hatte das Thema Bewusstlosigkeit Langsdorffs erwähnt, woraufhin Harwood jr. sich voll informiert zeigt und darauf hinweist, „dass dieser Umstand in den unzähligen Büchern zum Thema noch nicht annähernd genug aufgearbeitet sei“.<sup>16</sup> Ich komme später auf diese Frage zurück.

Nachdem um 07:15 h die Exeter schwer getroffen hinter einer schwarzen Qualmwolke abläuft, tritt ab 07:30 h eine Gefechtspause ein. Während auf der Graf Spee Tote und Verwundete geborgen werden, macht Langsdorff einen Rundgang über das verwüstete Oberdeck, um sich einen unmittelbaren Eindruck über die eingetretenen Schäden zu verschaffen. 36 Seeleute sind gefallen und 60 zum Teil schwer verletzt. Die toten oder verstümmelten Soldaten machen auf den Kommandanten einen tiefen Eindruck. An materiellen Gefechtsschäden sind zu diesem Zeitpunkt gravierend und für die nachfolgende Entschlussfassung mitentscheidend:

- großes Leck in der Außenhaut in Höhe der Back durch Trefferwirkung einer 15 cm- bzw. 20,3 cm-Granate eben oberhalb der Wasserlinie
- Ausfall der Treib- und Schmierölsreinigungsanlage
- Ausfall aller Kombüsen mit Ausnahme der Admiralskombüse
- Wassereinbruch in Mehl- und Proviantlasten.<sup>17</sup>

Wortlos kehrt Langsdorff auf die Brücke zurück. Der Navigationsoffizier, Korvettenkapitän Jürgen Wattenberg, beschreibt diesen Moment, in dem durch Befehl des Kommandanten die Tragödie ihren Anfang nimmt. Unzweideutig und ohne weitere Beratung mit seinen Offizieren erklärt Langsdorff:

„Unsere Schäden können mit Bordmitteln nicht behoben werden. Wir müssen zur Reparatur einen Hafen anlaufen. Montevideo oder Buenos Aires kommen hierfür in Frage.“<sup>18</sup>

Und Wattenberg schildert auch die Überraschung, die dieser Befehl unter den Offizieren auf der Brücke auslöst:

---

<sup>15</sup>Kurt Diggins, In memoriam Kapitän zur See Hans Langsdorff, in: Rudolf Donath (Hrsg.), Kameraden der Spee – Chronik -, Privatdruck 1990, S. 162.

<sup>16</sup> eMail KzS Hovorka an Kaack vom 3. Dezember 2009.

<sup>17</sup> Vgl. Frank D. Ropers, Die Selbstersenkung des Panzerschiffes Admiral Graf Spee, in: MarineForum 6-1982, S. 212.

<sup>18</sup> Zt. n. Eugene Millington-Drake, The Drama of Graf Spee and the Battle of the Plate. A Documentary Anthology 1914-1964, London 1964, S. 227 f. (Rückübersetzung durch Kaack).

„In diesem Moment kam auch Korvettenkapitän Ascher (der I AO, d.V.) auf die Brücke. Im Kartenhaus sprach ich mit ihm unmittelbar nach Langsdorffs Einlaufbefehl, der uns beiden unsympathisch war. Langsdorff hatte uns bis zu diesem Moment so hervorragend geführt, dass wir uns dachten, er müsse wissen, was er tue. Später haben wir zutiefst bedauert, ihn nicht von seiner fatalen Entscheidung abgebracht zu haben.“<sup>19</sup>

Das Schiff steht zu diesem Zeitpunkt gut 200 sm östlich der La Plata-Mündung. Von hier aus sind es innerhalb des Mündungsdeltas noch einmal 50 sm bis Montevideo. Die Alternative Buenos Aires war nach einem weiteren Blick auf die Seekarte verworfen worden, da die Wassertiefe in der Zufahrtstraße, dem Canal Indio, als zu gering eingeschätzt wurde. Wegen der unmittelbar am Schiffsboden befindlichen Kühlwasser-Einlassventile für die Motoren hätte die Gefahr einer Verschlammung und damit der Ausfall der Kühlanlage bestanden.

An Oberdeck und im Innern des Schiffes wird jetzt fieberhaft gearbeitet. Kleinere Gefechtsschäden werden mit Bordmitteln ausgebessert. Ausgefallene Strom- und Fernmeldeverbindungen werden durch fliegende Kabel ersetzt. Auf dem Mitteldeck werden die gefallenen Soldaten in Hängematten eingeschnürt und, mit der Flagge bedeckt, aufgebahrt. Eine Totenwache zieht auf.

Gegen 22.30 Uhr kommen die Lichter von Montevideo in Sicht. Ohne Lotsen- und Schlepperhilfe und ohne diplomatische Anmeldung manövriert Langsdorff sein Schiff in den ihm völlig unbekanntem Hafen. Einer der als Prisenoffiziere eingeschifften Handelsmarinekapitäne, der das Revier aus Friedenszeiten wie seine Westentasche kennt, ist ihm dabei eine wirksame Hilfe. Um Mitternacht des 13. Dezember fallen die Anker. Über Bordlautsprecher lässt der Kommandant an alle Stellen durchgehen: „Für heute ist der Krieg für uns aus.“

### **Ich fasse zusammen:**

Am Tage des Einlaufens in Montevideo sind Kommandant, Offiziere und Besatzung 114 Tage ununterbrochen auf See.

Ihren operativen Auftrag, die Versorgungslinien nach Großbritannien zu stören, hat die Graf Spee mit 9 aufgebrachten und versenkten Handelsschiffen erfolgreich erfüllt. Wichtiger noch ist die strategische Bedeutung der Diversionwirkung durch das unerwartete Auftauchen eines deutschen Handelsstörers, und nach einem Versenkungserfolg sein Wieder-Verschwinden in den Weiten des Südatlantiks oder angrenzenden Indischen Ozeans. Hierdurch werden, wie bereits dargestellt, allein 31 britische und französische Großkampfschiffe gebunden und fallen somit für einen Einsatz in den europäischen Seegebieten aus.

Langsdorff führt seinen Kreuzerkrieg streng nach internationaler Prisenordnung, d.h. kein Schiff wird versenkt, ohne dass vorher die gesamte Besatzung von Bord gehen kann. Buchstäblich alle Seeleute überleben. Die Kapitäne und einzelne Offiziere der aufgebrachten Handelsschiffe verbleiben an Bord des Panzerschiffes. Dabei zeigt sich Langsdorffs ritterliche Haltung auch in seinem persönlichen Umgang mit den zwangsweise an Bord eingeschifften Gästen, die er nach Möglichkeit nicht spüren lässt, dass sie Gefangene sind. Exemplarisch

---

<sup>19</sup> Ebd.

Die Frage, welche Häfen eine konkrete Alternative zu Montevideo und Buenos Aires gewesen wären, ist häufig gestellt worden. In der Fachliteratur werden übereinstimmend genannt: Mar del Plata (Argentinien), Puerto Belgrano (Argentinien) und Rio Grande da Sol (Brasilien). Generaladmiral Wilhelm Marschall, Flottenchef zwischen 1939 und 1940, erwähnt in seinen Erinnerungen die Möglichkeit des Rückzugs in die Kanäle Feuerlands, um dort in Ruhe und mit Bordmitteln die Atlantikfähigkeit wieder herzustellen.

steht hierfür der bereits 1940 in London erschienene Bericht von Captain Patrick Dove „I was Graf Spee’s Prisoner“<sup>20</sup>, in dem Dove Langsdorff als Gentleman durch und durch darstellt und lange abendliche Gespräche in der Kommandantenkammer bei einem Schluck Scotch - „the best scotch“, wie Dove betont - überliefert.

Aus diesen Schilderungen gewinnt man übrigens auch einen Eindruck von der Einsamkeit eines Kommandanten in seiner Stellung an Bord während einer längeren Unternehmung. Während er sich in aller Regel kein persönlich engeres Verhältnis zu den Offizieren seines Schiffes gestattet - Rasenack berichtet in seinem Tagebuch sehr dezent darüber - , ist Langsdorff offen für lange freundschaftliche Gespräche mit den Kapitänen der von ihm versenkten Schiffe. Man ahnt das Bedürfnis nach Kommunikation, sich unter seinesgleichen auszutauschen und die zunehmende mentale Belastung, wenn solche Gelegenheiten ausbleiben.

Das finale Gefecht mit dem zahlenmäßig überlegeneren britischen Verband hat Langsdorff nicht gesucht, ist ihm aber auch nicht ausgewichen. Nachdem die gegnerischen Einheiten identifiziert waren, muss Langsdorff klar gewesen sein, dass ein Ausweich- oder Absetzversuch sinnlos sein würde: Der Höchstgeschwindigkeit der britischen Kreuzer mit 32,5 Knoten hatte das Panzerschiff lediglich 26,5 Knoten entgegen zu setzen. Sein Vorteil lag in der deutlich stärkeren Bewaffnung.

Die letztlich entscheidenden Motive für die Einlaufentscheidung nach Montevideo bleiben - auch 70 Jahre danach - im Dunkeln. Sie war nicht mit Notwendigkeit vorgegeben. Militärisch war sie ein Fehler. Langsdorff selbst spricht nach dem Einlaufen mehrfach ungeschminkt von der Falle, in die er geraten sei.

Als verhängnisvoll zeigt sich, dass die Skl das Schiff vor der Ausreise nicht mit landeskundlichen Unterlagen und Informationen über die politische Situation der Küstenstaaten des Operationsgebietes ausgestattet hat. Dieses eklatante und folgenschwere Versäumnis ergibt sich aus dem späteren Untersuchungsbericht des OKM, wenn dort zunächst auf Seite 134 eher beiläufig notiert wird: „Die starke politische Abhängigkeit Uruguays von England war dem Kommandanten nicht in vollem Umfange bekannt.“ In der abschließenden Analyse lesen wir dann die erschreckende Feststellung:

„Wichtig aber wäre eine Unterrichtung über die politische Lage derjenigen Länder gewesen, die mit ihren Küsten an die eigenen Operationsgebiete heranreichten, unter ihnen in erster Linie die südamerikanischen Staaten.

...

Die starke Abhängigkeit Uruguays von England auch in politischer Hinsicht war dem Kommandanten nicht bekannt. Es ist denkbar, daß er sich nach dem Gefecht zum Anlaufen eines anderen Hafens entschlossen hätte, wenn er eingehend über die Haltung der südamerikanischen Staaten informiert gewesen wäre.“<sup>21</sup>

Nach dem Eingang der ersten Funksprüche über das Gefecht scheint der Skl bereits die sich abzeichnende ausweglose Lage der Graf Spee und damit Ihr eigenes Versagen klar zu werden. Im KTB der Skl lesen wir unter dem Datum 13. Dezember:

„In diesem Zusammenhang ist schon jetzt festzustellen,

---

<sup>20</sup> Patrick Dove, I was Graf Spee’s Prisoner, London und Manchester 1940.

<sup>21</sup> Untersuchungsbericht OKM (wie Anm. 14), S. 182 f.



dass die Wahl eines Hafens von Uruguay zu Reparaturzwecken nicht günstig war.

Wahrscheinlich ist sie vom Kommandanten erfolgt, da er von Montevideo aus noch die beste Möglichkeit sah, nach Wiederherstellung des Schiffes den Durchbruch in die freie See zu erkämpfen. Uruguay ist jedoch als schwacher Neutraler völlig in der Hand der Feindmächte, besitzt zudem eine englandhörige Regierung und wäre, auch wenn es wollte, nicht in der Lage, seinen Willen zu voller Neutralität durchzusetzen.“<sup>22</sup>

Diese zutreffende Lagebeurteilung der Skl vom 13. Dezember kommt für Langsdorff zu spät. Aus heutiger Sicht bleibt unverständlich, weshalb diese Grundinformationen nicht selbstverständliche Anlage zum Operationsbefehl waren, als das Schiff im August mit Ziel Südatlantik Wilhelmshaven verließ.

Zusammenfassend habe ich die konkret bestimmbar Defizite in den Langsdorff zur Verfügung stehenden Entscheidungsgrundlagen für seinen Einlaufbefehl nach Montevideo genannt, ohne dass wir rekonstruieren können, welchen tatsächlichen Einfluss die einzelnen Faktoren auf seine Entschlussfassung schließlich hatten. Das Fehlen authentischer Kriegstagebucheintragungen, die regelmäßig auch die Erwägungen des Kommandanten vor einer Entschlussfassung enthalten, macht sich hier besonders schmerzlich bemerkbar. (Das eigentliche Bord-KTB endet mit dem 10. Dezember. Vorbereitende Notizen für den für den 11. und 12. Dezember sowie alle Unterlagen über das Gefecht wurden bei der Vernichtung der Geheimunterlagen vor der Sprengung versehentlich mit verbrannt. Die Vervollständigung des KTB erfolgte später in Buenos Aires unter Verwendung des Tagebuchs des Marineattachés.)

Die Rekonstruktion der Entscheidungsphase zwischen Gefecht und Einlaufen Montevideo wird endgültig spekulativ, wenn wir mögliche Auswirkungen der kurzen, verletzungsbedingten Bewusstlosigkeit Langsdorffs unmittelbar vor seinem Einlaufbefehl in die Bewertung einbeziehen. Andererseits ergeben die Quellen eine Reihe von Beobachtungen und Hinweisen, die sich zu einer tragfähigen Vermutung verdichten lassen. Kurt Diggins, wie schon dargestellt, sein damaliger Adjutant, führt im Dezember 1959 in einem Interview für eine französische Fernsehstation aus:

„Ich möchte erwähnen, dass Kapitän Langsdorff während des Gefechts durch Granatsplitter verwundet wurde und für eine kurze Zeit bewusstlos war. Es muss daher angenommen werden, dass er einen Schock erlitt, der seine nachfolgende Entscheidung beeinflusste. Hätte er einen klaren Kopf gehabt, würde Kapitän Langsdorff nicht nach Montevideo gegangen sein. Als er seine Fehlentscheidung erkannte, befand er sich bereits in der Falle und konnte nicht mehr heraus.“<sup>23</sup>

Dieser Befund findet seine Bestätigung in einer dienstlichen Aufzeichnung des argentinischen Fregattenkapitäns Eduardo A. Aumann vom 29. Dezember 1939, der am Tag seines Freitodes ein langes Gespräch mit Langsdorff führt. Aumann meldet seinen Vorgesetzten hierüber:

„Es war mir nicht möglich, von Kapitän Langsdorff eine befriedigende

---

<sup>22</sup> Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939-1945, Faksimile-Edition, hrsg. von Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung von Hansjoseph Maierhöfer, Herford 1988, Eintragung vom 13. Dezember 1939.

<sup>23</sup>Zt. n. Millington-Drake (wie Anm. 18), S. 227.

Erklärung für die Gründe zu erhalten, die ihn bewogen, den Hafen von Montevideo anzulaufen, und ich habe hier den Eindruck, dass er den Irrtum seines Entschlusses zutiefst bedauerte, denn er wiederholte mir gegenüber verschiedene Male, dass er doch Puerto Belgrano hätte anlaufen sollen.

. . . .

Aufgrund der o.a. Ausführungen bin ich zu dem Schluss gelangt, dass Kapitän Langsdorff die Entscheidung, Montevideo anzulaufen, unter Umständen treffen musste, die, aus schwer zu erklärenden Gründen, die Klarheit seines Urteilsvermögens beeinträchtigten; hinzu kamen die Ermüdung durch das Gefecht und die drückende Last der Verantwortung, der er sich unter einmaligen und unvorhergesehenen Umständen gegenübergestellt sah.“<sup>24</sup>

Und Admiral Theodor Krancke, Crewkamerad, enger Freund und Trauzeuge von Langsdorff, von 1939 bis 1941 Kommandant des Spee-Schwesterschiffes „Admiral Scheer“, schreibt am 10. Januar 1944 in einem Brief an den Admiral Hermann von Fischel:

„Das Feuer der leichten Kreuzer ist ihm offenbar sehr unangenehm gewesen und das hat er persönlich empfunden, weil er zweimal durch Sprengstücke leicht verletzt wurde. Er ist das eine Mal durch Gasdruck in die andere Nock geschleudert worden. Ich glaube daher, dass selbst ein so dicker Schädel, wie er ihn hatte, das schlecht verträgt und von diesem Zeitpunkt an alle seine Entschlüsse nicht mehr mit klarem Kopf gefällt worden sind. . . .

Nur so ist mir auch der Entschluss, nach Montevideo zu gehen, erklärlich.“<sup>25</sup>

### **Im Hafen**

Mit dem Einlaufen in Montevideo verlassen wir die militärische Ebene und begeben uns aufs diplomatische Parkett. Protagonist auf deutscher Seite bleibt Kapitän zur See Hans Langsdorff. An seine Seite tritt der deutsche Gesandte in Montevideo, Otto Langmann, evangelischer Pfarrer (Deutsche Christen) und auf dem Partei-Ticket der NSDAP im Oktober 1935 ins Auswärtige Amt gelangt. Langsdorff und Langmann verbindet wenig; sodass dem aus Buenos Aires sofort eingeflogenen deutschen Marineattaché, Kapitän zur See Dietrich Niebuhr vor Ort eine wesentliche Schlüsselrolle in der Beratung des Graf Spee-Kommandanten zufällt. Entschiedener und zugleich überlegener Gegenspieler in den entscheidenden Tagen vor der Sprengung ist der britische Gesandte Eugene Millington-Drake, ein Harry-Graf-Kessler-Typ und auf engste mit dem uruguayischen Establishment verbandelt. Die deutsche Seite ist seinen Schach- und Winkelzügen zu keinem Zeitpunkt gewachsen.

Doch zunächst noch einen Blick auf die mitten im Innerhafen ankernde Graf Spee. An Bord verrichtet die Besatzung routiniert die anfallenden Arbeiten, die nach jedem Einlaufen oder Ankern eines Kriegsschiffes zu erledigen sind. Wer jetzt nicht zum Dienst eingeteilt ist, fällt in einen Tiefschlaf, viele dort, wo sie zuletzt auf ihrer Station waren. Einige der Wohndecks sind ohnehin durch Granateinschläge und Splitterwirkung verwüstet, viele Hängematten zerfetzt und unbenutzbar. Nur die Ärzte und das Sanitätspersonal bleiben auf ihrer Station. Die Versorgung der Verwundeten duldet keine Pause. Bereits am frühen Morgen, es ist jetzt

---

<sup>24</sup> Eduardo A. Aumann (FregKpt der argentinischen Marine), Berichterstattung an der Herrn Direktor der Marinekriegsschule, Buenos Aires, 29. Dezember 1939, Übersetzung aus dem Spanischen, S. 5 f.; BA MA: RM 92/5122.

<sup>25</sup> Brief Admiral Theodor Krancke an Admiral Hermann von Fischel vom 10. Januar 1944, BA MA: RM 7/1606.

der 14. Dezember, kommt ein Leichter längsseits, um die Verletzten zu übernehmen, die anschließend an Land ins „Hospital Militar“ bzw. „Hospital Pasteur“ gebracht und dort medizinisch weiter betreut werden. Vorher hat bereits ein uruguayischer Regierungsschlepper längsseits festgemacht. Der Hafenkommantant kommt an Bord und führt ein erstes Gespräch über administrative und organisatorische Angelegenheiten mit der Schiffsführung. Um 01.30 wird nachträglich die Festmacherlaubnis im Hafen von Montevideo erteilt. Unmittelbar darauf begibt sich Langsdorf in die deutsche Vertretung, um dem Gesandten Langmann einen ersten authentischen Bericht über das Seegefecht vor dem La Plata zu erstatten, seine Gründe für das Anlaufen von Montevideo zu erläutern und die jetzt notwendigen diplomatischen Schritte abzustimmen. Der Kommandant lässt keinen Zweifel daran, dass er für die Reparatur seines Schiffes zur Wiederherstellung der Atlantikfähigkeit Werfthilfe und einen längeren Zeitraum benötigt. Für den beginnenden Tag werden Besuchstermine beim Chef der uruguayischen Marine, im Außenministerium sowie den Zollbehörden verabredet. Im Morgengrauen werden 36 Särge für die Gefallenen der Admiral Graf Spee an Bord gebracht, deren feierliche Beerdigung für den nachfolgenden Vormittag vorgesehen wird. Hierfür erteilt die uruguayische Regierung die Genehmigung für ein militärisches Ehrengelieit unter Waffen. Die gefangenen englischen Kapitäne und Handelsschiffsoffiziere, die das Gefecht des Vortages eingeschlossen unter Deck des Panzerschiffes verbringen mussten, bereiten sich derweil auf ihre Freilassung vor. Das Vonbordgehen schildert Captain Dove, der Kapitän der vor der afrikanischen Ostküste versenkten „Africa Shell“, in bewegenden Worten:

„Bevor wir alle von Bord gingen, grüßten wir die 36 Särge, die auf dem Achterdeck standen, und Kapitän Langsdorff trat vor und erwiderte unsern Gruß. Er schüttelte Captain Pottinger und mir die Hand, dann gingen wir schnell die Gangway herunter in den wartenden Schlepper.“<sup>26</sup>

Hier soll nicht auf die verschiedenen Schritte und Aktionen, die sich ändernden Forderungen und Wünsche der beiden Seiten, die Besprechungen und Fühlungnahmen in den Empfangs- und Konferenzzimmern sowie in den verschwiegenen Räumen daneben und letztlich die umfangreichen Aktivitäten des britischen Secret Service eingegangen werden. Die vier Tage zwischen dem Seegefecht und der Selbstsprengung am 17. Dezember ergeben ein Dreh- und Tagebuch von dramatischer Dichte. Und es wurden ja auch einige Spielfilme gedreht, deren Unterhaltungswert den Anspruch auf historische Genauigkeit allerdings bei weitem übersteigt.

Das diplomatische Ringen ist zunächst gekennzeichnet durch eine kaum nachvollziehbare Paradoxie der Forderungen: Während Langsdorff für die Instandsetzung seines Schiffes zunächst drei Wochen fordert, um schließlich auf zwei Wochen zu bestehen, fordert die britische Seite das Auslaufen innerhalb von 24 Stunden, wie es die Haager Konvention von 1907 für Kriegsschiffe in neutralen Häfen vorsieht.

Realistisch dagegen wäre gewesen, Langsdorff hätte nach den ersten Informationen durch den deutschen Gesandten und der Ausschiffung der Verwundeten auf der Stelle kehrtgemacht, um vor Verstärkung der britischen Abfangstreitkräfte - es waren zu dem Zeitpunkt nach dem Ausfall von Exeter ja nur die beiden Leichten Kreuzer Ajax und Achilles vor Ort - der Falle noch zu entkommen, während die Engländer den Hafenaufenthalt von vornherein so lange als möglich zu verlängern suchen mussten, um weitere schwere Einheiten vor der La Plata-Mündung zu konzentrieren. Als die Briten erst am dritten Tage ihre Taktik in eben diese Richtung verändern, sind die deutschen Entscheidungen ohnehin gefallen.

---

<sup>26</sup> Dove (wie Anm. 20), S. 142.

Der deutschen Seite gelingt es gegen den Widerstand britischer Kreise nicht, die notwendige Werfthilfe zur Instandsetzung der Graf Spee aufzutreiben, während die uruguayische Regierung inzwischen, nicht zuletzt unter dem Druck Millington-Drakes, die Aufenthaltsdauer für das deutsche Panzerschiff definitiv auf 72 Stunden begrenzt, „widrigenfalls sie zur Internierung schreiten würde“.<sup>27</sup> Damit gibt es endgültig keine Aussicht mehr, die Atlantik-Seefähigkeit des Schiffes wieder herzustellen. Zugleich mehren sich die Informationen, teilweise von britischer Seite geschickt über Presse und Rundfunk lanciert, dass sich vor der La Plata-Mündung weitere Großkampfschiffe der Royal Navy einfinden und auf den Ausbruchversuch des deutschen Gegners warten. Von der französischen Marine soll das Schlachtschiff „Dunkerque“ im Anmarsch sein.

Neben der höchst erfolgreichen Desinformationspolitik von Millington-Drake und des britischen Secret Service hat eine unglückliche Fehlbeobachtung des Ersten Artillerieoffiziers der Graf Spee, Korvettenkapitän Ascher, einen entscheidenden Anteil an dem fehlerhaften Feindlagebild, das die Grundlage für Langsdorffs weitere Entscheidungen ist. Diese und weitere Beobachtungen werden unter dem Datum 15. Dezember wie folgt im KTB der Graf Spee festgehalten:

„Von Bord ist morgens von I AO persönlich durch das Vormarsgerät ein Großkampfschiff festgestellt worden, das nach seinem Gefechtsmast als „Renown“ angesprochen wird, ferner ist am Horizont angeblich beobachtet worden „Ark Royal“ gefolgt von 2-3 Zerstörern. Von Land sind mehrere Kriegsschiffe in See festgestellt worden, darunter erkannt „Cumberland“.“<sup>28</sup>

Diese auf dem Funkwege auch der Skl gemeldete – fehlerhafte - Feindlage führt in Berlin zu einer kontroversen Lagebeurteilung zwischen dem Gruppenleiter in der Operationsabteilung, dem damaligen Fregattenkapitän Gerhard Wagner, und dem Chef Stab Skl, Admiral Schniewind sowie dem ObM, Großadmiral Raeder. Während Wagner Langsdorffs Lagebild aufgrund eigener, der Skl vorliegender Funkaufklärungsergebnisse widerspricht, beharren Raeder und Schniewind auf dem traditionellen Prinzip, dass der Führer vor Ort die bessere Übersicht habe. Mit dem im KTB der Skl erneut bekräftigten Grundsatz :

„Die Skl hält es im übrigen nach wie vor nicht für richtig, dem Kommandanten aus der Heimat, wo die Verhältnisse am Ort keineswegs übersehen werden können, bindende Weisungen zu erteilen“<sup>29</sup>,

wird Wagner durch seine Vorgesetzten matt gesetzt. Mit Blick auf das Führungsprinzip „Führen durch Auftrag“ wird in diesem Moment eine Schwachstelle sichtbar, an der der Einzug moderner Fernmeldemittel bisher bewährte Grundsätze der Führungslehre und damit der Auftragstaktik in Frage stellt. Fazit in diesem Fall: Altes Denken schlägt Neues Denken!

Am Abend des 16. Dezember erhält der Kommandant die schriftliche Mitteilung der Hafenpräfektur, dass am gleichen Tag um 18.15 Uhr ein englische Frachter den Hafen verlassen habe. Mithin dürfe das Panzerschiff Admiral Graf Spee nicht vor Ablauf von 24 Stunden, das heißt nicht vor dem 17. Dezember, 18.15 Uhr auslaufen. Andererseits läuft das generelle Ultimatum der uruguayischen Regierung ohnehin um 20.00 Uhr ab.

---

<sup>27</sup> KTB Graf Spee (wie Anm. 11), S. 251.

<sup>28</sup> Ebd., S. 243 f.

<sup>29</sup> KTB Seekriegsleitung (wie Anm. 22), Eintragung vom 15. Dezember 1939.

Das deutsche Kriegsschiff befindet sich jetzt endgültig in der Falle. Kapitän zur See Langsdorff erkennt dies in aller Klarheit und macht sich keine Illusionen. Ein Ausbruchversuch erscheint ihm militärisch aussichtslos. Ein letztes Gefecht mit ohnehin stark dezimiertem Munitionsvorrat könnte einen Achtungserfolg erzielen, aber in den flachen Gewässern des La Plata noch nicht einmal die Versenkung seines Schiffes garantieren. Dieses aber darf mit Blick auf seine moderne Waffentechnik unter keinen Umständen in die Hand des Gegners fallen. In dieser Lage wartet Langsdorff auf die Entscheidung der Skl, der er am 15. Dezember über die deutsche Gesandtschaft folgendes Fernschreiben übermittelt:

1. Militärische Lage: Vor Montevideo außer Kreuzern, Zerstörern, ARK ROYAL und RENOWN nachts enge Absperrung. Ausbruch in freie See und Durchbruch Heimat aussichtslos.
2. Beabsichtige Auslaufen bis zur Neutralitätsgrenze. Falls durch Einsatz Restmunition Durchbruch nach Buenos Aires erkämpft werden kann, soll dies versucht werden.
3. Für den Fall, dass Durchbruch zu sicherer Vernichtung GRAF SPEE ohne Möglichkeit Schädigung Feindes führen würde, erbitte Entscheidung, ob Versenkung trotz ungenügender Wassertiefe La Plata-Mündung oder Internierung.
4. Entscheidung durch Funkspruch erbeten.

gez. Langmann

gez. Kommandant Graf Spee<sup>30</sup>

Die Antwort trifft als Funkspruch der Skl und gleichlautend als Telegramm des Auswärtigen Amtes, am 16. Dezember ein:

1. Mit allen Mitteln Zeitpunkt für Verbleiben neutralen Gewässern zu verlängern suchen mit Zweck Freiheit des Handelns möglichst lange zu gewähren.
2. Zur dortigen Ziff. 2: Einverstanden
3. Zu Ziff. 3: Keine Internierung in Uruguay. Bei Versenkung wirksame Zerstörung anstreben.

gez. Seekriegsleitung.<sup>31</sup>

Durch alle Eintragungen im KTB der Seekriegsleitung zieht sich von nun an unübersehbar die Erwartung, dass Langsdorff die Alternative „Auslaufen, Verschießen Restmunition und Versuch des Durchbruches nach Buenos Aires“ wählen wird. Eine konsequente Führungsentscheidung der Skl, dies zu befehlen, bleibt auch dieses Mal aus.

Auf der Grundlage des Antwortfunkspruches aus Berlin findet am Nachmittag des 16. Dezember an Bord die alle weiteren Schritte definitiv festlegende Sitzung statt. Die ins KTB der Graf Spee übernommene Aufzeichnung des Marineattachés hierzu hat folgenden Wortlaut:

„Am Spätnachmittag findet in Gegenwart des Marineattachés eine Besprechung des Kommandanten statt mit I.O., L.I. und N.O. über die Möglichkeit eines Durchbruches nach Buenos Aires oder Notwendigkeit der Sprengung des Schiffes. Der Kommandant führt aus, dass die 72-Stunden-Frist nicht genüge, um die Aussenbordslöcher zu dichten und die Seefähigkeit des Schiffes wieder herzustellen. Der oben erwähnte sonstige Zustand des Schiffes macht die Aussicht auf einen Durchbruch nach der Heimat, auch wenn er durch die englischen Seestreitkräfte vor dem La-Plata gelingen sollte, illusorisch. Es steht zur Erwägung, auszulaufen und mit der vorhandenen Munition noch einen Gegner zu vernichten.

<sup>30</sup> KTB Graf Spee (wie Anm. 11), S. 245

<sup>31</sup> Ebd., S. 249

Dagegen spricht die geringe Wassertiefe vor dem La-Plata. Wenn das Schiff einen Treffer erhält, der seinen Tiefgang vermehrt, so sitzt es auf dem flachen Grunde auf, muss sich mehr oder weniger wehrlos zusammenschlagen lassen und ist dann vielleicht nicht einmal mehr in der Lage, zu verhindern, dass dem Feind wichtige geheimzuhaltende Anlagen in die Hände fallen. Eine Verlegung des Termins, wie sie das Telegramm der Seekriegsleitung zu 1) vorsieht, kommt nicht in Frage. Bleibt das Schiff im Hafen, so muss mit Herbeirufen der Engländer und einer Seeschlacht im Hafen gerechnet werden. Der Abbruch der Beziehungen mit Uruguay wäre die unausbleibliche Folge. Der unter 2) genehmigte Durchbruch nach Buenos Aires wird ebenfalls verworfen, da die Kühlwassereinlassventile auf dem Schiffsboden sitzen und somit die Gefahr besteht, dass in dem flachen und sehr schmutzigen Wasser des La Plata die Motoren heiss laufen und das Schiff aus diesem Grunde, womöglich unter feindlicher Gegenwirkung, ins Treiben kommt mit den vorher bereits geschilderten verheerenden Folgen. Außerdem ist es sehr fraglich, ob Argentinien eine längere Frist für die Reparaturen gewähren würde. Auch ist der lange Anmarschweg durch den Kanal (Anmerkung des Kommandos: Canal Indio = Hauptfahrwasser des La Plata) für späteres Auslaufen ungünstig. Da eine Internierung auch nach Weisung der Seekriegsleitung zu 3) nicht in Frage kommt, bleibt voraussichtlich nur die Möglichkeit einer Sprengung ausserhalb der Hoheitsgewässer, für die, um wirksam zu sein, eine gewissen Vorbereitungszeit erforderlich ist. Kommandant gibt die Anweisung, einen entsprechenden Plan aufzustellen. Ausführung wird er erst befehlen, nachdem er nochmals mit dem Gesandten gesprochen hat.“<sup>32</sup>

In der Nacht zum 17. Dezember fällt die Entscheidung. Der Kommandant hält sich zunächst in der deutschen Gesandtschaft auf, wo der Gesandte Langmann von einem weiteren Gespräch mit Außenminister Guani zurückerwartet wird. In diesem Gespräch bestätigt die uruguayische Seite ihre unveränderte Haltung zum Auslaufbeschluss. Langsdorff formuliert daraufhin - noch in der Gesandtschaft - ein formelles, detailliert begründetes Protestschreiben gegen den Regierungsbeschluss, das mit den Sätzen endet:

„Unter diesen Umständen bleibt mir keine andere Wahl, als mein Schiff zu versenken. Ich werde es in der Nähe der Küste sprengen und, soweit dies möglich ist, die Besatzung ausschiffen.“<sup>33</sup>

Um die wirksame Zerstörung vorzubereiten, begibt sich Langsdorff kurz vor 03.00 Uhr an Bord zurück. Eine Tagebucheintragung des Artillerietechnischen Offiziers fängt die ganze Dramatik des jetzt anbrechenden Tages ein. Rasenack schreibt:

„Um 04.50 Uhr werde ich geweckt und erhalte Befehl, die Artillerieanlage zu zerstören. Ich gehe zum Kommandanten, um mir diesen schwerwiegenden Befehl bestätigen zu lassen. Eben ist er angekommen, hat auch auf diesem letzten Gang nichts erreichen können. Er sieht sehr überanstrengt und übernächtigt aus. Doch ruhig bestätigt er mir diesen entscheidenden Befehl.“<sup>34</sup>

Mit geballten Handgranatenladungen und Vorschlaghämmern beginnt jetzt im Innern des Schiffes ein Zerstörungswerk, über dessen Ausmaß die Besatzungsmitglieder Kühne und Prehl in ihren Erinnerungen berichten:

---

<sup>32</sup> KTB Graf Spee (wie Anm. 11), S. 250 f.

<sup>33</sup> Ebd., S. 255

<sup>34</sup> Rasenack (wie Anm. 7)., S. 172

„Wir kamen schon nach wenigen Stunden in unserem eigenen Schiff nicht mehr recht klar. Überall lagen die Einzelteile der Geräte, lagen Drähte und Kabel, Schrauben und Bolzen herum.“<sup>35</sup>

Die zentralen, besonders wertvollen Chronometer werden geschont - sie werden noch gebraucht werden.

Bereits während der nächtlichen Besprechung in der Gesandtschaft wird die Rettung der Besatzung erörtert. Dabei soll unter allen Umständen eine Internierung der deutschen Seeleute in Uruguay vermieden werden. Für einen Transfer nach Argentinien kommen die in Montevideo festliegenden deutschen Frachter „Tacoma“ und „Lahn“ infrage, von denen „Tacoma“ Order erhält, für den 17. Dezember Dampf aufzumachen und sich zum Auslaufen bereit zu halten. Da jedoch die großen Frachter wegen ihres Tiefgangs nicht direkt von Montevideo nach Buenos Aires laufen können, wird eine einzigartige Alternative vorbereitet: Über den in Buenos Aires verbliebenen Gehilfen des Marineattachés wird der Reedereiinspektor der Hamburg-Süd in Buenos Aires, Kapitän Rudolf Hepe, alarmiert und beauftragt, drei flachgehende Schiffe für den Abend des 17. Dezember nach Montevideo-Reede in Marsch zu setzen. Kurz darauf erfolgt über Telefon die verschlüsselte Bestätigung aus Buenos Aires: „Geht in Ordnung . . . Es ist beabsichtigt, 2 Schlepper und einen 1 Leichter klarzumachen.“<sup>36</sup> Diese logistische Meisterleistung, die auf die Minute genau funktionieren wird, bleibt in nahezu allen Darstellungen über das Ende der Graf Spee unerwähnt. Dabei ist diese Aktion entscheidend dafür, dass alle Besatzungsangehörigen sicher ins deutschlandfreundliche Argentinien evakuiert werden können und dort einer außerordentlich erträglichen Internierung entgegen sehen können.

An dieser Stelle wird die Schilderung des historischen Ablaufs abgebrochen. Das Ende des Schiffes durch Selbstsprengung bei Sonnenuntergang am 17. Dezember 1939 und die Rettung der gesamten Besatzung sind bekannt.

### **Die Grenzsituation**

Ich möchte abschließend den Versuch machen, ein paar Gedanken zur Frage der außergewöhnlichen Entscheidungslage Langsdorffs und ihrer Bewältigung zu formulieren. Im Fokus steht die Entschlussfassung eines Seeoffiziers in einer Grenzsituation, in der er unter Bruch aller Erwartungen und Traditionen der Kriegsmarine seinem Gewissen folgt und seine gesamte Besatzung von 1103 Mann rettet, anstatt ihr Leben in einem letzten sinnlosen Gefecht aufs Spiel zu setzen. Die aus dem damaligen Rahmen ausbrechende Haltung Langsdorffs wird deutlich in dem durch den Maschinen-Obermaat Hans Götz in seinem Tagebuch überlieferten Ausspruch des Kommandanten vom 17. Dezember:

„Ich lasse uns doch dort draußen auf See nicht von einer Übermacht zusammenschießen. Mir sind 1000 junge lebende Menschen lieber als 1000 tote Helden.“<sup>37</sup>

Die heraufziehende Grenzsituation wird eingeleitet durch Langsdorffs Befehl, Montevideo anzulaufen. Hier angekommen, erkennt er die militärische Ausweglosigkeit seiner Lage und reagiert mit dem Zerstörungsbefehl für sein Schiff. Beide Entscheidungen,

---

<sup>35</sup> Kühne und Prehl, Raider „Spee“, Die Kriegsfahrt und die Selbstvernichtung des Panzerschiffes „Admiral Graf Spee“, Buenos Aires 1949, S. 197.

<sup>36</sup> KTB Graf Spee (wie Anm. 11), S. 256

<sup>37</sup> Hans Götz, „Admiral Graf Spee“, Aus dem Tagebuch von Hans Götz, ehemaliger Maschinen-Obermaat an Bord des Panzerschiffes, in: Marinezeitung „Leinen los!“, 6/1960, S. 103.

a) Einlaufen Montevideo  
und drei Tage später

b) Selbstzerstörung des Schiffes und Rettung der Besatzung,  
liegen auf deutlich unterschiedlichen Ebenen. Sie erfordern unterschiedliche analytische  
Zugriffe.

Während die Einlauf-Entscheidung nach Montevideo militärisch-taktisch, also auf einer  
rationalen Ebene erklärbar ist, führt uns der Entscheidungsprozess „Rettung der Besatzung“  
auf eine Meta-Ebene, auf der individuell-moralische Kategorien ins Spiel kommen und sich  
somit einer rationalen und konsensualen Bewertung weitgehend entziehen. Die so  
beschriebene Grenzsituation zeigt uns den Offizier in einer Zwangslage, in der er den  
Erwartungen seines Oberbefehlshabers und den Traditionen der Marine folgen kann oder  
seinem Gewissen, das ihm nahe legt, über 1000 Soldaten nicht sinnlos zu opfern und trotzdem  
sein Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen

Der Entschluss, Montevideo - sozusagen als Nothafen - anzulaufen, war militärisch falsch.  
Langsdorff hat dies, als es zu spät war, erkannt. Die bestimmbareren Gründe für diese  
Fehlentscheidung sind hier angesprochen worden. Sie sind im Wesentlichen nachvollziehbar.  
Einige werfen ein ungünstiges Licht auf die Skl und ihre mangelhaften Vorbereitungen für  
Lageentwicklungen, die nach heutiger Lesart als „exit-strategy“ zu bezeichnen wären und  
auch damals hätten bedacht werden müssen. Der hypothetischen Frage, ob der damalige  
Admiralstab den Einsatz der Panzerschiffe bis zum Aufbrauch ihrer militärischen Mittel und  
ihres anschließenden Verlustes als Worst-Case-Szenario möglicherweise gar nicht ausschloss,  
kann an dieser Stelle nicht nachgegangen werden. Für Michael Salewski jedenfalls scheint  
diese Annahme nicht abwegig zu sein, wenn er in seinem Vortrag zu Werner Rahns 70.  
Geburtstag die Umbenennung des Panzerschiffes „Deutschland“ in „Lützow“ auf Befehl  
Hitlers erwähnt und dann fortfährt: „Die Marine hätte mit einem heroischen Untergang auch  
des Panzerschiffs „Deutschland“ keine moralischen Probleme gehabt“.<sup>38</sup>

Unkalkulierbar bleibt hingegen die Auswirkung der kurzen Bewusstlosigkeit während des  
Gefechtes auf die nachfolgende Entschlussfassung des Kommandanten. Vermutlich hat dieser  
Faktor eine größere Bedeutung als in allen bisher vorgelegten Untersuchungen angenommen  
wird. Gewissheit werden wir in diesem Punkt nicht mehr erlangen.

Der Einlaufbefehl war die Vorstufe zur eigentlichen Grenzsituation des Kommandanten, in  
der er als militärischer Führer nur noch die Wahl hatte, militärisch korrekt zu funktionieren,  
oder aber eine autonome Entscheidung zu treffen, die von der Verantwortung für und der  
Ehrfurcht vor dem Leben der ihm anvertrauten Soldaten bestimmt war. Das hier  
durchscheinende Ethos lässt die funktional-militärische Ebene hinter sich und stößt in eine  
transzendente Ebene vor, in der nur die bewusst freie Entscheidung dem Einzelnen die  
Bewahrung seiner Identität erlaubt.<sup>39</sup> Sofern ihm das, füge ich hinzu, den Bruch mit allen  
Erwartungen und Traditionen wert ist.

In der Debatte nach dem Rücktritt der Bischöfin Margot Käßmann las ich den Satz:  
„Die Kraft, mit der Käßmann ihr Leben und die Brüche darin meisterte, . . . ließ auf einen  
Wesenskern schließen, der durch eine höhere Kraft bei sich war.“<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Michael Salewski, „Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor“. Untergang und Wiederauferstehung in der  
deutschen Marinegeschichte, in: Werner Rahn – Dienst und Wissenschaft, hrsg. von Wilfried Rädich, Potsdam  
2010, S. 26.

<sup>39</sup> Vgl. hierzu Karl Jaspers: „Der Ursprung in den Grenzsituationen bringt den Grundantrieb, im Scheitern den  
Weg zum Sein zu gewinnen. . . . In den Grenzsituationen zeigt sich entweder das Nichts, oder es wird fühlbar,  
was trotz und über allem verschwindenden Weltsein eigentlich ist“, in: Karl Jaspers, Einführung in die  
Philosophie, München 1971, S. 20.

<sup>40</sup> Malte Lehming, Margot Käßmann: Ein Mensch, in: Der Tagesspiegel vom 25.2.2010, S. 1.



Zwei sehr persönliche Briefstellen, am Tag der Selbstvernichtung des Schiffes geschrieben (diese Briefe an Mutter und Ehefrau sind Abschiedsbriefe, ihre Umschläge tragen den Vermerk: Nur weitergeben, wenn mir etwas zustößt), gestatten uns eine Momentaufnahme auf das ethische Koordinatensystem des Menschen Hans Langsdorff.

An seine Mutter schreibt er:

„Der Entschluß war nicht leicht. Aber nun bin ich froh in der Zuversicht, das Rechte befohlen zu haben. Nun liegt es in der Hand des Herrgotts, was geschieht.“<sup>41</sup>

Und an seine Frau Ruth:

„So war mein Entschluss nicht leicht, aber zwei Richtlinien, die ich mir am Anfang unserer Unternehmung gesetzt hatte, gaben die Richtschnur.

Zum ersten, die Bereitschaft jede Verantwortung zu übernehmen, auch unter restlosem Einsatz meiner ganzen mir ans Herz gewachsenen Besatzung, solange auch nur eine geringe Chance besteht, dem Feind zu schaden und damit unserer heiligen Sache zu nutzen.

Zum anderen die kühle Überlegung, meine Leute nicht zwecklos in den Tod zu jagen, aber die Ehre des Schiffes zu wahren, die Ehre der Flagge und zwar bis zum letzten.“

Und ich zitiere auch die abschließenden Zeilen:

„Nun bin ich innerlich froh und zufrieden, alles ist in Vorbereitung und ich habe die Ruhe, Dir diesen Brief zu schreiben, zum Abschied und Dank.“<sup>42</sup>

Unter dem Datum 20. Dezember 1939 dokumentiert das Kriegstagebuch des Panzerschiffs „Admiral Graf Spee“:

„Kapitän zur See Hans Langsdorff hat sich in der Nacht in seinem Zimmer erschossen, auf der Kriegsflagge ausgestreckt.“

Mit seiner Entscheidung gegen ein letztes, ihm sinnlos erscheinendes Gefecht und für die Selbstsprengung des Schiffes wählt Langsdorff eine finale Alternative, die die von Holger Afflerbach als militärische wie kulturgeschichtliche Besonderheit beschriebene Kapitulationsverweigerung umgeht. In seinem historisch angelegten Essay aus dem Jahr 2001 arbeitet Afflerbach den aus heutiger Sicht rational nicht erklärbaren Ehrenbrauch in verschiedenen Marinen (England, Russland, Deutschland) heraus, lieber den Untergang des Schiffes und damit den Tod der Besatzung einer Kapitulation vorzuziehen.<sup>43</sup>

In der deutschen Marinegeschichte des 2. Weltkriegs steht der Untergang der Bismarck und der Verlust von 2106 Seeleuten im Mai 1941 exemplarisch für diese mörderische Tradition. In seinen Erinnerungen schreibt Burkard von Müllenheim-Rechberg, einer der wenigen überlebenden Offiziere der Katastrophe (später Botschafter im Auswärtigen Dienst der Bundesrepublik Deutschland):

---

<sup>41</sup> Brief Hans Langsdorff an seine Mutter vom 17. Dezember 1939, im Besitz der Familie, Abschrift beim Verfasser.

<sup>42</sup> Brief Hans Langsdorff an seine Frau Ruth vom 17. Dezember 1939, im Besitz der Familie, Abschrift beim Verfasser

<sup>43</sup> Vgl. Holger Afflerbach, Mit wehender Fahne untergehen – Kapitulationsverweigerungen in der deutschen Marine, in: VfZ 49 (2001), S. 595 ff., ders. kürzer in: FAZ vom 26.01.2002, S. 8.

„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“.“<sup>44</sup>

Die Bundesmarine benennt 1967 einen ihrer damals modernsten Zerstörer nach dem Flottenchef von 1941, Admiral Lütjens<sup>45</sup>, der mit der Bismarck unterging. Ich füge hinzu, die heutige Marine würde dies mit Sicherheit nicht mehr tun.

Kapitän zur See Hans Langsdorff hingegen bleibt in der Nachkriegsmarine weitgehend unbeachtet.<sup>46</sup> Das ist erstaunlich, lesen wir doch in Ziffer 18 des Traditionserlasses der Bundeswehr den Hinweis:

„Es gibt auch in der Vergangenheit viele Beispiele menschlich vorbildlichen Verhaltens, die unseren Respekt verdienen. Sie sollen daran erinnern, dass der Grundwert der Humanität auch unter schwierigen Bedingungen bewahrt werden muss.“<sup>47</sup>

---

<sup>44</sup> Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg, Schlachtschiff Bismarck. Ein Überlebender in seiner Zeit, Frankfurt a.M. 2. Aufl. 1993, s. 278, zt. n. Afflerbach (wie Anm. 43), S. 609.

<sup>45</sup> Vgl. zu Lütjens: Werner Rahn, Zum 50. Todestag von Admiral Günther Lütjens, in: MarineForum 5/1991, S. 164 f.

<sup>46</sup> Für den Versuch, an die Haltung Langsdorffs zu erinnern, vgl. den Kommentar von Vizeadmiral aD Hans Frank, Vor 70 Jahren Untergang der „Graf Spee“ – Sinngebung auch noch für heute?, in: MarineForum 12/2009, S. 1.

<sup>47</sup> Richtlinien zum Traditionsverständnis und zur Traditionspflege in der Bundeswehr. BMVg Fü S I 3 – AZ 35-08-07- vom 20.09.1982 (ZDv 10/1, Anl. 2/5).