



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919

Die ersten Flottenvorlagen 1897 - 1898

[urn:nbn:de:hbz:466:1-73514](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-73514)

Die ersten Flottenvorlagen (1897—1898)

Mit dem industriellen Wachstum und der steigenden Seegelung Deutschlands stand der klägliche Stand der deutschen Kriegsmarine in grellem Widerspruch. Des Deutschen Reiches Außenhandel trat nach dem Englands an die zweite Stelle, die Tonnenzahl seiner Kriegsschiffe aber wurde 1897 auch von Frankreich, Rußland, Nordamerika und Italien übertroffen; in diesem Belang befand sich Deutschland also erst an sechster Stelle. Seine Kriegsmarine besaß in dem genannten Jahre nur 270 000 Tonnen mit 24 200 Mann Besatzung, während England über 1 320 000 Tonnen mit 97 000 Mann verfügte. Also eine vier- bis fünffache Überlegenheit Großbritanniens. Die Franzosen waren den Deutschen dreifach überlegen, die Russen um das Anderthalbfache. Dieses Mißverhältnis war auf die Dauer unerträglich. Unter der Marineverwaltung der Generale Stosch und Caprivi während der Regierung Wilhelms I. schief die deutsche Marine einen Dornröschenschlaf, was nicht bloß durch die Unlust des Reichstages, sich auf größere Bewilligungen einzulassen, hervorgerufen wurde, sondern dadurch, daß Caprivi seiner uns bekannten Denkrichtung gemäß sich nur vorsichtig auf Kolonialerwerb und Flottenbau einlassen mochte: das würde, so meinte er bedächtig, der Entwicklung der Landmacht hinderlich sein. Es war Grundsatz, lediglich für die Verteidigung der deutschen Küsten zu sorgen. Demgegenüber zeigte Wilhelm II. schon als Prinz lebhafteste Teilnahme an dem Wachstum der Kriegsslotte, als Kaiser übernahm er sogar persönlich deren Leitung, unter Aufhebung der Stellung eines Chefs der Admiralität. Seitdem waren die Geschäfte so geordnet, daß der Kaiser auch der Sache nach der leitende Admiral war, während der jeweilige Staatssekretär der Reichsmarine bloß die Verwaltungsgeschäfte besorgte. So blieb es unter den zwei ersten Staatssekretären, den Admiralen Heusner und Hollmann, bis Tirpitz auf die Schaubühne trat.

Die Vergrößerung der Marine konnte aber lange nicht durchgesetzt werden, da im Reichstage keine Mehrheit dafür vorhanden war. Wohl raffte sich die Regierung 1897 zu einer Vorlage auf, deren mäßige Forderungen auf Gehör hoffen ließen. Die Linienschiffe sollten zwar nicht vermehrt werden, nur der überseeische Dienst wurde bedacht, für

dessen Zwecke der Neubau von zwei Panzerkreuzern und einer Anzahl von Torpedobooten bestimmt war. Vergebens aber stellte die Regierung der Volksvertretung vor, daß Deutschland nicht mehr imstande war, seinen reich entwickelten Seehandel auch nur gegen Kleinstaaten zu schützen. Nach dem noch immer geltenden Flottenplan von 1873 waren zum Schutze des Handels 32 Kreuzer für notwendig befunden worden, jetzt aber verfügte man nur über 22 derartige Schiffe. Da sich nun in Ostasien seit einiger Zeit ein deutsches Geschwader befand, war für die eben im Gange befindliche Blockade Kretas durch die Großmächte ein einziges Schiff frei, weniger als von den übrigen Mächten aufgeboten wurde. Es ergab sich ferner der Mißstand, daß, als zur selben Zeit die Zwergrepublik Haiti gegen einen deutschen Kaufmann Gewalt anwendete, erst nach längerer Zeit ein Schiff zur Verfügung stand. Dieses wie andere Argumente des Staatssekretärs Marschall begegneten bei der Mehrheit des Reichstages tauben Ohren. Die Sozialisten, sachlichen Gründen unzugänglich, wetterten gegen den Militarismus, diesmal den zur See; ihnen traten die Freisinnigen bei, unter denen Eugen Richter sich bei all seiner Sachkenntnis nie aus der Enge der früheren deutschen Kleinstaaterei erheben konnte; durch ihn wurde das Schlagwort von den uferlosen Flottenplänen in die Welt gesetzt. Den Ausschlag gaben die Klerikalen, so daß die Vorlage im März 1897 verworfen wurde; nur die Nationalliberalen und die Konservativen setzten sich für sie ein. Ein Schauspiel, danach angetan, die Schadenfreude der fremden Nationen zu erwecken. Die Opposition wollte den Kaiser selbst treffen, dessen warmes Wirken für die Kriegsflotte die Zielscheibe ihres Witzes war. Sie ahnte nicht, daß sie dem unermüdblichen Herrscher damit den Lorbeer des Flottengründers um die Schläfe wand¹⁾.

Das Übermaß des Unverständs rüttelte die Nation wach. Der Kaiser, von der Notwendigkeit größerer Schiffsbauten durchdrungen, fand, daß die Staatssekretäre des Außern und der Marine, Marschall und Hollmann, nicht die Männer waren, um seine Pläne vor dem Reichstag eindrucksvoll zu vertreten; Marschall, von Bismarck und den Konservativen hart angefochten, ließ sich schon aus diesem Grunde nicht im Amte halten. An ihrer Stelle wurden Bülow für das Außere, Tirpitz für die Marine berufen. Wilhelm II. lud Bernhard von Bülow zu sich nach Kiel und eröffnete ihm am 28. Juni 1897 an

¹⁾ Felix Raafahel, „Kaiser Wilhelm II. 1888—1913“ (Berlin 1913).

Bord der „Hohenzollern“, er wolle ihm die Leitung der auswärtigen Angelegenheiten übertragen. Seine Aufgabe, so sagte er ihm, werde sein, Deutschland endgültig in die Bahn der Weltpolitik zu leiten; er müsse des weiteren dazu mitwirken, das Reich durch den Bau einer starken Flotte in die Lage zu versetzen, Schiffahrt und Handel, besonders die dem Meere anvertrauten Güter, gegen alle Gefahren sicherzustellen. Aus eigenster Überzeugung ging Bülow darauf ein, worauf er, zunächst provisorisch mit der Stellvertretung Marschalls betraut, am 20. Oktober desselben Jahres zum Staatssekretär erhoben wurde. Etwas früher, am 15. Juni 1897, wurde Tirpitz zum Marinesekretär ernannt. Er war von 1895 bis 1897 Befehlshaber der Kreuzerdivision in Ostasien gewesen. Durch die Organisation der Kriegszlotte wurde er die erste Gestalt unter den von Kaiser Wilhelm gewählten Ratgebern.

Am 30. November 1897 ging dem Reichstage die neue Flottenvorlage zu. Der Kaiser und Tirpitz begnügten sich nicht mit den bescheidenen Zielen des abgelehnten Entwurfs. Sie faßten den Bau einer starken Schlachtflotte ins Auge. Gelder wurden verlangt, um nach sechs Jahren 17 Schlachtschiffe bereit haben zu können, daneben die notwendige Zahl von Kreuzern für den Auslandsdienst. Nach drei Jahrhunderten maritimer Schwäche also das Emporstreben Deutschlands zur Seegewalt. Dazu drängte es angesichts des steigenden Reichtums Deutschlands und bei seinem Kraftbewußtsein mit elementarer Notwendigkeit. Wäre es auch unter allen Umständen dazu gekommen, die Entwicklung wurde durch Wilhelm II. beschleunigt. In dem Zusammenwirken der starken Persönlichkeiten mit den lebendigen Kräften der Zeit vollzieht sich der Gang der geschichtlichen Ereignisse.

Bei der Vertretung der Vorlage schlug Bülow im Reichstage den richtigen Ton an. In seiner Eröffnungsrede vom 7. Dezember 1897 sagte er: „Die Zeiten, wo der Deutsche dem einen seiner Nachbarn die Erde überließ, dem anderen das Meer und sich selbst den Himmel reservierte, in dem die reine Doktrin thront — diese Zeiten sind vorüber.“ Dann der Kernsatz: „Mit einem Worte: wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne.“

Zufall und Absicht arbeiteten zusammen, um die öffentliche Meinung von der Notwendigkeit der Flottengründung zu überzeugen. Am 14. November 1897 wurde Kiautschou besetzt, worauf China am 6. März 1898 veranlaßt wurde, das Gebiet dem Deutschen Reiche für

99 Jahre zu verpachten. Bülow machte dem Reichstage davon am 8. Februar 1898 Mitteilung und fügte hinzu: „Wo alle Mächte zu ihrem augenscheinlichen Vorteil sich Stützpunkte in Ostasien gesichert haben, mußten wir daselbe tun, wenn wir dort nicht eine Macht zweiten oder vielmehr dritten Ranges bleiben wollten.“ Kiautschou das Eingangstor zum chinesischen Absatzgebiete nennend, fuhr der Staatssekretär fort: „Ohne einen territorialen Stützpunkt würden alle deutschen Unternehmungen in China im letzten Ende anderen mehr zugute kommen als uns, ohne einen solchen würden unsere technischen und kommerziellen Kräfte sich zersplittern, mit einem Worte, würden deutsche Arbeit und deutsche Intelligenz, wie dies früher oft genug der Fall war, für anderer Leute Acker den Dünger liefern, statt unseren eigenen Garten zu befruchten.“ Der kräftige Zugriff, dazu die frische Sprache des Ministers fanden allgemeine Zustimmung im Lande: der Ausblick in die Weltweite kam auch den Flottenplänen zugute.

Die Stimmung, in der der Reichstag über die Flottenvorlage entschied, war somit ganz verändert. Den Ausschlag gab das Zentrum, dessen Mehrheit sich diesmal den Nationalliberalen und den Konservativen zugesellte. In Opposition standen die Sozialdemokraten, die Freisinnigen, eine Anzahl von Klerikalen zumal aus Bayern, endlich Essäfer, Polen und Welfen. Das Zentrum wurde nicht bloß durch die in der Sache liegenden Gründe bestimmt, sondern auch durch die Absicht, seine Unentbehrlichkeit für eine Reichspolitik großen Stils zu erweisen. Es befestigte dadurch seinen Einfluß auf die innere Regierung und blieb mitbestimmend, bis die Wahlen von 1907 eine neue Reichstagsmehrheit brachten. Die Gelder wurden am 28. März 1898 mit 212 gegen 139 Stimmen bewilligt.

*

Bülow und die überseeische Politik 1897—1900

Die Politik der Ausdehnung wurde unter der Leitung des neuen Staatssekretärs folgerichtig fortgesetzt. Bülow, 1849 geboren, warf sich seit seiner Jugend mit solcher Lernbegierde auf die historischen Studien, daß sein Vater, Staatssekretär unter dem Fürsten Bismarck, die Erwartung hegte, seinen Sohn dereinst als Professor der Geschichte an