



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919

Das Flottengesetz von 1900

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

Ilanden; England ließ sich mit einem geringeren Anteil, den Tonga-
inseln und zwei bisher deutschen Salomoninseln, abfinden. Die neue
deutsche Kolonie zählte bloß 37 000 Einwohner, aber der Hafen Apia
ist einer der wichtigsten Häfen der Südsee. Alle deutschen Inseln
in der Südsee zusammengenommen, wurden von etwa einer halben
Million Einwohnern bewohnt, waren also im Vergleich mit den weiten
Ländergebieten, die England und Frankreich 1890 bis 1900 unterwarfen,
ein magerer Bissen. In Afrika endlich ging Deutschland in diesem
Jahrzehnt leer aus — dem Programm Caprivis entsprechend. Nur
Kiautschou war eine wichtigere Erwerbung. Ließ man sich aber nicht
auf einen Vergleich mit den glücklicheren Nebenbuhlern ein, so war
der Gewinn nicht unbeträchtlich. Bülow überschätzte ihn nicht und ver-
glich ihn mit einer der Vorspeisen, die den Appetit zur Mahlzeit reizen
sollen, an denen die russische Küche besonders reich ist. Der Kaiser
aber wußte für die geleistete diplomatische Arbeit Dank und erhob
Bülow 1898 in den Grafenstand.

*

Das Flottengesetz von 1900

Wie wichtig es für ein Volk ist, zur See stark zu sein, darüber
machten die Völker des Erdenrunds gegen Ende des Jahrhunderts
einen praktischen Lehrkurs mit. Die Ereignisse drängten sich. Zuerst
wurde Spanien 1898 von der nordamerikanischen Union völlig über-
rannt, seine Flotte zerstört, sein Kolonialbesitz zertrümmert. Im Herbst
desselben Jahres erfuhr Frankreich, daß gegen die überlegene englische
Seemacht nicht aufzukommen war, und mußte im Faschoda-Handel
einen demütigenden Rückzug antreten. Bald darauf brach der Buren-
krieg aus und begann mit Niederlagen Großbritanniens zu Lande;
trotzdem konnte der Kampf 1900 von England fortgesetzt und dem
Siege zugeführt werden, weil es die See beherrschte und seine gesamte
Landmacht nach Afrika zu werfen imstande war. Das war ein Anschau-
ungsunterricht über den Wert der Seegewalt, wie er seit den Kriegen
des ersten Napoleon nicht erteilt worden war. Die Deutschen lernen
langsam, aber gründlich. Der spröden Volksnatur half der Kaiser nach.

Am 23. September 1898 fiel zu Danzig sein Wort: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“, ein anderes zu Hamburg am 18. Oktober 1899: „Bitter not ist uns eine Flotte!“ Der 1898 gegründete Flottenverein entfaltete unter seinem Leiter General Reim eine umfassende Tätigkeit, der eindrucksvollste Agitator jedoch war der Kaiser. Er hielt den von ihm eingeladenen Abgeordneten förmliche Vorträge mit Zugrundelegung von Ziffernreihen, auf denen die Flottenstärke der verschiedenen Nationen abzulesen war. Oft verwies er dabei auf die Bücher des Amerikaners Alfred Mahan, die in diesen Jahren erschienen und den Beweis lieferten, wie stark die Geschichte der Menschheit durch Seegewalt bestimmt wird.

So ging, nachdem der Flottenplan von 1898 angenommen war, ein Jahr darauf dem Reichstag eine neue Vorlage zu, welche für den deutschen Flottenbau maßgebend geworden ist. Auf diesem Untergrund erhob sich in zweimal sieben Jahren das Kriegswerkzeug, das sich dem englischen innerlich ebenbürtig zeigen sollte. Der Grundgedanke war, daß auf die zur Verteidigung bestimmten Küstenschiffe Verzicht geleistet, dagegen eine Verdoppelung der Schlachtflotte vorgeschlagen wurde. Deutschland wollte jedem Feinde auf hoher See gewachsen sein. Nach dem jüngst beschlossenen Gesetz hatte man die Flotte binnen sechs Jahren auf 17 Schlachtschiffe bringen wollen, der neue Entwurf ging auf 34 Schiffe, die insgesamt nach sechzehn Jahren bereitstehen sollten. Zu diesem Zwecke waren alljährlich zwei neue Panzer auf Kiel zu legen. Es war auf Überholung aller anderen Seemächte außer England abgesehen.

Willig ging, die Sozialdemokratie abgerechnet, die Nation auf die Gedankengänge der Reichsregierung ein. Eine Reihe hervorragender Gelehrter, unter ihnen Schmoller, Wagner, Sering, Delbrück, erschienen in sozialistischen Versammlungen, um in Wechselreden mit politischen Gegnern für den Flottenplan zu sprechen. Kraftfroh war die Sprache der Minister. Bülow sagte am 11. Dezember im Reichstage, Deutschland wäre seinen Nachbarn unbedingt bequemer, wenn sie auf dieses Land wie früher so herabsehen könnten wie hochnäsige Kavaliere auf den bescheidenen Hauslehrer. „Diese Zeiten“, so fuhr er fort, „sollen nicht wiederkehren. Wir wollen nicht wieder, um mit Friedrich List zu sprechen, Knechte der Menschheit werden.“ Im Reichstage schmolz die Opposition zusammen, auch ein Teil der Freisinnigen ging zur Mehrheit über. Die Vorlage erfuhr allerdings eine jedoch

ihr Wesen nicht beeinträchtigende Änderung. Es war, da sich die Absicht der Regierung in erster Linie auf die Verstärkung der Schlachtflotte richtete, im Entwurfe nur nebenher auch für den Bau von Kreuzern gesorgt; der ursprüngliche Vorschlag ging dahin, zwar auch die Zahl der Kreuzer zu verdoppeln, jedoch derart, daß die Mehrbauten erst 1906 zu beginnen hätten. Dieser Ausschub war in der Regierungsvorlage mit der Rücksicht auf die Steuerleistung des Volkes begründet. Der Marineauschuß des Reichstages fand es aber untunlich, ins Flottengesetz eine Bestimmung aufzunehmen, die erst nach sechs Jahren praktisch werden konnte; was später zu unternehmen war, darüber ließ sich feinerzeit beraten und beschließen. Mit dieser Abänderung nahm die Volksvertretung das Gesetz am 12. Juni 1900 in dritter Lesung mit 201 gegen 103 Stimmen an, also fast mit Zweidrittelmehrheit.

In einer Unterredung Bülow's mit Eugen Richter, der bis zum Schlusse in der Opposition blieb, stellte der Staatssekretär dem Abgeordneten vor, seine ablehnende Haltung sei schon deshalb unverständlich, weil deutsche Seegeltung 1848 zuerst von seiner, der demokratischen Partei gefordert worden war. Als Bülow ihn des weiteren auf die Notwendigkeit des Schutzes der deutschen Volkswirtschaft zur See hinwies, meinte der Oppositionsführer: „Sie mögen recht haben. Ich bin aber zu alt, ich kann die Wendung nicht mehr mitmachen.“ Eine neue Zeit brach heran, in der mit den Vorurteilen dieser Art endlich gebrochen wurde.

Mit dem Bau einer starken deutschen Schlachtflotte wurde die Geschichte des 20. Jahrhunderts wirkungsvoll eingeleitet. Dazu drängte zwar die innerste Notwendigkeit, dennoch war der Eindruck auf beiden Seiten des Ozeans nicht weniger tief. Die Begründung der Flottenvorlage und die Rede des Marinesekretärs Tirpitz trugen dazu bei. Dieser sagte am 19. Februar 1900 im Reichstag: „Wir sind der Ansicht, daß die Flotte, wie sie in der Vorlage gewünscht wird, so stark ist, daß sie die Nordsee frei hält. Unsere Seegefechte sollen in die Nordsee verlegt werden.“ Damit war ausgesprochen, daß Deutschland mächtig genug sein wollte, um die Blockade seiner Küsten nicht bloß durch Frankreich, sondern auch durch England zu verhindern. Jede ausschließliche Seeherrschaft also sollte gebrochen werden. Deutlicher noch drückten sich die Motive der Vorlage aus: sie verkündigten, daß auch der seemächtigste Feind, der sich mit der erstarkten deutschen Flotte in einen Krieg einlassen würde, derartige Gefahren laufen solle, daß

„seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wäre“. Also: der Einsatz jedes Nebenbuhlers werde künftig so groß sein, daß niemand Deutschland anzugreifen wagen werde. Man hat dies den Risikogedanken genannt, den Sirpiß der Nation wie der übrigen Welt begreiflich machen wollte. England war in diesem Zusammenhange nicht genannt, an einer anderen Stelle aber als Maßstab für die deutschen Rüstungen genommen. So wenig nun auch die deutsche Regierung an einen Angriff auf Großbritannien dachte, so wurden die Engländer doch mißgestimmt. Ihre unbedingte Seeherrschaft war die Grundlage für die Festhaltung ihrer Kolonien. Das ging auch aus dem Kriege gegen die Buren hervor, in den sie damals verwickelt waren. Ihr Imperium aber konnte, wenn sie mit Deutschland in Streit gerieten, durch den Bau der deutschen Flotte in Frage gestellt werden. Es bemächtigte sich der Briten die Vorstellung, die deutschen Schiffe würden gegen sie gebaut, die Kanonen gegen sie gegossen. Ihr Groll blieb während des Burenkrieges unausgesprochen, nach dessen Beendigung aber brach er mit Naturgewalt hervor.

*

Die Bagdadbahn

Gleichzeitig errang die deutsche Diplomatie ohne militärisches Aufgebot im nahen Osten einen Erfolg, durch den sie sich mit einem Schwunge den Weltmächten an die Seite setzte. Das war der Lohn der Umsicht, mit der die Reichsregierung das türkische Problem angefaßt, der Lohn auch der Zuverlässigkeit, durch die sie das Vertrauen der Pforte erworben hatte. Freiherr Marschall von Bieberstein, nach seinem Rücktritte vom Staatssekretariat zum Botschafter in Konstantinopel ernannt, brachte erst hier seine hervorragenden politischen Gaben zur Wirkung. Die Tätigkeit als Staatssekretär des Außern hatte für ihn, dem vordem diplomatische Geschäfte fremd gewesen waren, eine gute Vorschule gebildet. Am Bosporus wuchs er in die Vollreife hinein.

Von dem veränderten Verhältnisse der europäischen Mächte zur Türkei war bereits die Rede (Seite 158). In diesem Betracht war eine förmliche Revolution zu verzeichnen. Rußland zwar und die Donau-