



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919-

Die innere Notwendigkeit des Flottenbaues in Deutschland.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76985](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76985)

Die innere Notwendigkeit des Flotten- baues in Deutschland

Nach dem Untergang der Kriegsflotte, der größten Schöpfung der Regierung Wilhelms II., ließ sich die Austerweisheit hören, nun sei es doch klar, daß Deutschland sich von vornherein den Bau seiner Schiffe hätte ersparen können. Willfährig wurde das höhnische Wort eines Feindes des Deutschen Reiches, Winston Churchills, nachgesprochen, für Britannien sei die Kriegsflotte ein Bedürfnis, für die Deutschen ein Luxus. Nur merkwürdig, daß zur selben Zeit und auch später alle am Meere liegenden Staaten, die nordamerikanische Union voran, sich an dem Wettbewerb beteiligt haben. Im Dezember 1919 erstattete die Marineleitung der Vereinigten Staaten einen Bericht, der in der Forderung des Baues einer so starken Flotte gipfelte, daß sie auch dem stärksten Gegner gewachsen wäre. Der die Nationen seit jeher beherrschende Drang nach Seegeltung wird auch weiterhin wirksam bleiben, bis das goldene Zeitalter des ewigen Friedens allen Machtwünschen der Völker ein seliges Ende bereitet. Dann freilich ist jede Seerüstung Torheit und Frevel, während die Menschen der vorhergehenden Jahrtausende immer nur nach der Einsicht ihrer eigenen Zeit gemessen werden dürfen. Wenn also Amerikaner und Japaner, Franzosen und Russen wie alle anderen Völker zur Sicherung ihres Landes auch auf der See wehrhaft sein wollten, so konnte sich auch das Deutsche Reich dieser Notwendigkeit nicht verschließen. Wohl blieb die Frage offen, wie stark die Rüstung zu sein hätte, um weder durch Überspannen der Kräfte noch durch schwächliches Zurückbleiben fehlzugehen, aber nur das Mehr oder Minder fiel unter die Aufgaben abwägender Politik. Die zwei Männer, die nach der Gründung des Deutschen Reiches aufeinanderfolgend an der Spitze der Admiralität standen, waren darin verschiedener Meinung. General Albrecht von Stosch (1871—1883) betrieb eifrig den Schiffsbau, während Leo von Caprivi (1883—1888) der Ansicht war, Deutschland habe alle seine Kräfte für den nicht zu vermeidenden Landkrieg an zwei Fronten zu sparen; der eine bestimmte den Reichstag zur Genehmigung eines umfassenderen Flottenprogramms, von dessen Ausführung der andere

Abstand nahm, so daß zur See ein Rückgang eintrat. Deshalb enthob Wilhelm II., von Eifer für die Flotte erfüllt, Caprivi schon 1888 des Amtes eines Chefs der Admiralität. Wilhelms rastloses Drängen mag den Bau der Hochseeflotte um fünf, vielleicht um zehn Jahre beschleunigt haben, aber jeder andere Herrscher hätte ähnlich nach Seegeltung gestrebt. Der beste Beweis liegt darin, daß selbst Bismarck, obwohl Zeit seines Lebens eifriger Fürsprecher europäischer Festlandspolitik und treuer Warner vor den Lockungen der Weltweite, den Flottenplänen des Kaisers zustimmte. Als Tirpitz 1897 nach Friedrichsruh kam, um des Altreichskanzlers Teilnahme zu wecken, erwiderte ihm dieser, es sei überflüssig, sich zu bemühen, da er den Bau von Kriegsschiffen ohne dies billige. Wäre Bismarck noch Kanzler gewesen, so hätte er seinen mächtigen Einfluß auch amtlich für die Flottenpläne eingesetzt, wenngleich nicht aus den ihm von Tirpitz entwickelten und von ihm abgelehnten Gesichtspunkten politischer Seeromantik. Im Völkerleben gehen die Notwendigkeiten ihren Weg mit oder gegen den Willen einzelner überragender Persönlichkeiten. Ob man nun als Hauptantrieb zum Flottenbau den edlen oder den krankhaften Ehrgeiz der Nation gelten lassen will, ob man von den Forderungen der aufstrebenden deutschen Volkswirtschaft oder von der Macht- und Habgier des Kapitalismus spricht, so stimmen diese Formeln doch in dem Punkte überein, daß nicht persönliche Gründe den Lauf der Dinge bestimmt haben, sondern Seelenvorgänge in den breiten Schichten. Wem der Kapitalismus als böser Dämon gilt, auf den das Unheil auch in diesem Falle, wie sonst in der modernen Entwicklung, zurückgeführt werden muß, der erlaubt sich einen logischen Seitensprung, wenn er einzelnen Männern, Wilhelm II. und Tirpitz, die Schuld an der Verwirrung heimißt. Ist der wirtschaftliche Unterbau das maßgebende im Weltgeschehen, so darf eine Ausnahme auch nicht gemacht werden, um einen gestürzten Herrscher und seinen hervorragendsten Minister als Verführer der Nation anzuklagen.

Indessen hätten die Sozialisten von ihrer Lehrmeinung aus noch immer das Recht zu dem Vorwurf, daß die Staatslenker sich vom völkerverheerenden Kapitalismus als Werkzeuge gebrauchen ließen. Nicht so die bürgerlichen Parteien Deutschlands, die ihre Stimme doch für die Flotte abgegeben hatten, und, solange diese kraftvoll dastand, mit der Opferwilligkeit der Nation prunkten. Die nachträgliche Ableugnung der Verantwortlichkeit entlastet sie nicht, sondern beweist nur ihre innere Haltlosigkeit. Aufschluß darüber und die Belege finden

wir in den Verhandlungen des Reichstages und anderer Körperschaften. Man überblickt hier die Reihenfolge, in der die politischen und die wirtschaftlichen Gruppen sich in den Dienst der Kriegsmarine stellten. Von Anfang an wirkten Großindustrie und Großhandel für den Flottenbau, aus dem sie näher oder entfernt Vorteil zogen; daher die bedeutenden, dem Flottenverein behufs Wirken auf die öffentliche Meinung zur Verfügung gestellten Geldmittel. Deshalb war auch die nationalliberale Partei als politischer Ausdruck dieser Interessen die beste Stütze des Admirals Tirpitz. Auch in den Konservativen lebte ein starkes Gefühl für nationales Machtstreben, aber bei ihnen gab es eine Gegenströmung der ausschließlich agrarischen Kreise, die sich gegen die Vorherrschaft der Seeinteressen sträubten; darauf weist das Wort des Abgeordneten Hahn von der „gräßlichen Flotte“ hin. Ähnlich stand es im Zentrum, aber nach anfänglichem Widerstreben, namentlich der bayerischen Mitglieder, bekannte sich die Partei bald insgesamt zum Flottenprogramm; Erzberger stellte sich Tirpitz förmlich zur Verfügung. Ebenso früh erlahmte der Einspruch unter den Freisinnigen. Eugen Richter zwar war nicht zu überzeugen; Rickert und Barth jedoch lehnten sich gegen ihn auf, das Auseinanderbrechen der Partei hatte darin seine Ursachen. Von 1906 an, dem Todesjahre Richters, stimmte die Fortschrittspartei geschlossen für alle Flottenvorlagen, oft unter lebhaften Rundgebungen für Tirpitz, der durch verbindlichen persönlichen Verkehr, dann durch die für die Parlamentarier veranstalteten See- und Hafenrundfahrten den Reichstag zu bearbeiten verstand. Als der Abgeordnete Strube, später der erbitterte Gegner des Marineministers, 1908 das Zurückbleiben im Bau von Unterseebooten tadelte, geschah es mit der ausdrücklichen Begründung, auch seiner Partei liege der Bau einer mächtigen Flotte am Herzen, wenn sie auch mitunter andere Wege zum Ziel empfehle. Noch während des Weltkrieges, als der Kampf um den Verständigungsfrieden entbrannte und Tirpitz der bei den Freisinnigen bestgehaßte Mann war, leitete Nauemann seine Kampfrede mit der Anerkennung der Verdienste des ehemaligen Marineministers um den Flottenbau ein, bei dem er selbst dem Admiral zur Seite gestanden habe. Die Liberalen und nicht die rechte Seite des Reichstages galten bis 1914 als Träger der Flottenpolitik¹⁾. Auch in der Fortschrittspartei erhob sich von 1906 bis 1918 nicht eine Stimme gegen den Wert einer starken Kriegsmarine.

¹⁾ Tirpitz, „Erinnerungen“, S. 493.

Die Haltung der Sozialdemokraten bildet ein eigenes Kapitel. Sie stimmten grundsätzlich gegen alle militärischen Forderungen und aus ihren Reden ergoß sich ein ununterbrochener Hohn über das angebliche Spielzeug Wilhelms II. Indessen war dies oft nur ein Scheingefecht, denn die Partei verschloß sich nicht den maritimen Notwendigkeiten, was sich darin zeigte, daß sie bei Schlußabstimmungen über Flottenvorlagen nicht selten auf eine Debatte verzichtete. So bei der dritten Beratung der zwei Flottennovellen von 1906 und 1912, so auch 1909, als in Deutschland allgemeine Erregung darüber herrschte, daß die britische Regierung ihr Volk in die Flottenpanik hineinjagte. Damals empfahl der Obmann des Budgetausschusses, der konservative Freiherr von Gamp, als würdigste Antwort die wortlose Annahme des Flottenvoranschlags und sprach darüber zuerst mit dem Führer der Sozialdemokraten, Paul Singer. Dessen Partei erklärte sich einverstanden; darauf traten ohne weiteres auch die anderen Fraktionen bei¹⁾. So stark war die Empfindung, daß Deutschland sich gegen den englischen Imperialismus zur Wehr setzen müsse.

Erst nach der Niederlage der deutschen Seemacht ging durch Deutschland der Ruf, der Kaiser und Tirpitz seien die Versucher und die Abgeordneten die hintergangenen armen Sünder gewesen. Die sich auf diese Art als Opfer eines faulen Zaubers hinstellten, bekannten sich selbst als urteillos und zurechnungsunfähig. Es war im Jahrzehnt vor dem Weltkriege allgemein bekannt, daß alle Briten ohne Ausnahme den deutschen Flottenbau mit Bitterkeit verfolgten, daß infolgedessen die Beziehungen der zwei Nationen getrübt seien. Wer also für jede der Flottenvorlagen stimmte, mußte sich über die Folgen klar sein. Der Historiker kann es sich in den meisten Fällen ersparen, auf Torheit und Schwäche im Parteileben einzugehen; wenn sie sich aber so breit in die Quere legen wie diesmal, ist er wider Willen zum Verweilen genötigt. Die Demokraten und die Klerikalen haben, so oft von der Verantwortlichkeit für den Flottenbau gesprochen wird, bescheiden zu schweigen, wenn sie es nicht vorziehen, sich auf das fortreißende Verlangen der Nation zu berufen²⁾.

¹⁾ So Freiherr v. Gamp in dem Aufsatz des „Großen Deutschland“ vom 19. Juni 1918.

²⁾ Das „Berliner Tageblatt“ und die „Frankfurter Zeitung“ stellten nach dem Weltkriege den Flottenbau fortgesetzt als den Grundfehler der deutschen Politik hin, klagten die Marineleitung leidenschaftlich der Verblendung an, verschwiegen aber sorgfältig, daß sie