



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919-

Die deutsche Flottennovelle von 1906.

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

Die deutsche Flottennovelle von 1906

Unter allen Umständen wäre 1906 eine Novelle zum Flottengesetz eingebracht worden, da der Reichstag 1900 wohl dem Programm für die Schlachtflotte zugestimmt, aber das Eingehen auf den Bau großer Kreuzer für einen späteren Zeitpunkt aufgeschoben hatte (Band I, Seite 244). Das ward jetzt nachgeholt, der Bau von sechs Panzerkreuzern im Reichstage grundsätzlich beschlossen.

Das war aber nicht die Hauptsache. Wichtiger war, daß inzwischen England zum Bau von Dreadnoughts übergegangen war, also von Riesenschiffen mit sechs statt mit zwei Geschütztürmen mit einer Panzerung von über 28 Zentimeter Dicke. Sollte sich Deutschland auch auf diesen Wettbewerb einlassen? Dann mußten nicht bloß die Werften erweitert, sondern auch der Nordostseekanal verbreitert und vertieft werden. Das waren Auslagen, durch die sich Deutschland kühnlich Britannien an die Seite setzte. Für die öffentliche Meinung in Deutschland war es entscheidend, daß England im Marokkstreit von 1905 und auf der Algeciraskonferenz den Deutschen unerwartet heftige Feindseligkeit gezeigt hatte. Das wirkte wie ein Sporn in die Seiten eines Renners, und die bürgerlichen Parteien bewilligten einmütig die erforderlichen Summen.

Damit trat der Reichstag dem 1900 in der Denkschrift des Marineamtes verkündigten Grundsatz bei, Deutschland müsse eine so starke und ihre Partei den Vorschlägen der Regierung jedesmal zugestimmt hatten. Sie warnten zwar vor dem Übermaß an Bauten und empfahlen die Verständigung mit England, aber mit der Schaffung der Flotte erklärten sie sich einverstanden. All dies gilt auch von L. Persius, Marinemitarbeiter des „Berliner Tageblattes“, der den Kaiser und Tirpitz nach dem Kriege mit Schimpf und Hohn überschüttete (vgl. seine Schrift, „Die Tirpitzlegende“ in „Der Tag des Deutschen“). Früher findet man seine zustimmenden Flottenartikel auch in den alldeutschen Blättern („Tägliche Rundschau“ vom 3. Juni 1910, „Kreuzzeitung“ vom 2. Juli 1910); seine Flottenrundschaue erschienen im „Tag“; selbst der Kalender des Flottenvereins für 1910 brachte einen Aufsatz, in welchem Persius für den Neubau von fünf Kreuzern an Stelle der bereits veralteten schrieb. In vielen Artikeln ist England die Schuld am Wettrennen zugeschrieben, indem es mit dem Bau der Dreadnoughts voranging. Das ging so bis zum Krieg; von seinen früheren, den Kaiser lobpreisenden und die Flottennovelle von 1912 empfehlenden Artikeln im „Berliner Tageblatt“ wird noch die Rede sein. Dann kam die Katastrophe, nach der Persius alles Frühere verleugnete und die Urheber des Flottenbaues wie Verbrecher behandelte.

Schlachtflotte besitzen, daß Großbritannien im Falle eines Krieges, selbst wenn es ihn siegreich führe, furchtbare Verluste zu besorgen hätte; und da das meerbeherrschende Land, nach einer derartigen Einbuße, nicht mehr über den früheren Vorrang unter den Seemächten verfügen würde, werde es sich vor einem Angriffe auf Deutschland hüten. Dieser „Risikogedanke“, dem Geiste Tirpitz' entsprungen, später vertieft und verschärft, schmeichelte dem deutschen Nationalstolz, kam aber auch den Friedenswünschen der erwerbenden Klassen entgegen; man bezahlte also mit dem Flottenbudget nur die Versicherungsprämie für die Erhaltung des Friedens. Indessen war das Ganze nur ein lockeres Ideengespinnst; lehrte doch die Erfahrung, daß Großbritannien nicht einen Augenblick zögerte, loszuschlagen, sobald Deutschland im Osten und im Westen in einen Landkrieg verwickelt war. Darin dachte Grey, wie wir sehen werden, ebenso wie die Konservativen. Denn England lief nach ihrer aller Ansicht dieselbe Gefahr, ob es nun mit gekreuzten Armen zusah, wie das Deutsche Reich seiner Flotte in den Jahren des Friedens den Vorrang ablief, oder ob es sich auf einen noch so gefährlichen Seekrieg einließ. Voraussichtiger als Tirpitz urteilte darüber Uehrenthal, der zur Zeit der bosnischen Krisis zu einem Freunde sagte: „Ein Staat wie England stirbt nicht, ohne zuvor einen großen Krieg geführt zu haben.“

Ob man nun die Richtigkeit des Risikogedankens gelten läßt oder nicht, jedenfalls war von der deutschen Regierung schon 1900 mit vorausschauender Klugheit alles getan, um das Parlament auf den Ausbau der Schlachtflotte festzulegen. Das Gesetz von 1900 ordnete innerhalb siebzehn Jahren die Fertigstellung von vier Geschwadern zu je acht Linienschiffen und dazu zweier Flaggschiffe an, also zusammen von 34 Schlachtschiffen. Wohl war dem Reichstag die jährliche Bewilligung der Summen vorbehalten, doch hatte er sich durch das Flottenprogramm auch darin selbst gebunden. Durfte er später kargen, wenn die Fortschritte im Geschützwesen, in der Panzerung und Ausrüstung zu neuen Auslagen drängten? Unzureichende, dem Tode geweihte Schiffe zu bauen wäre schlimmer gewesen als der vollständige Rücktritt vom Gesetze: und zu solchem Verzicht hätte die deutsche Regierung nie ihre Einwilligung gegeben. Dazu kam ein anderes. Die 1900 beschlossene Organisation ging nicht von einzelnen Schiffen, sondern vom Geschwader aus. Das war eine Gliederung, vergleichbar mit der der Landarmeen in Heeresgruppen und Armeekorps. In den Revo-

lutionskriegen schuf die französische Heeresleitung mit Carnot an der Spitze die durchgängige Einteilung der Truppen in Korps, Divisionen, Brigaden, bei der das Wesentliche ist, daß jeder Heereskörper von vornherein eine schlagkräftige Kampfeinheit bildet, innerhalb deren das richtige Verhältnis zwischen Infanterie, Kavallerie, Artillerie und technischen Truppen besteht, so daß jede für sich dem Feinde entgegen treten kann. Vor der Revolution hatte eine derartige Kraftgruppe für einen bestimmten Kriegszweck jedesmal erst gebildet werden müssen. Ähnlich also wurde seit dem Ende des 19. Jahrhunderts — zuerst in der deutschen Flotte — das Geschwader als Kampfeinheit zusammengestellt. Auf Grund der bei den Übungen gewonnenen Erfahrung, daß ein Befehlshaber nicht mehr als acht Panzerschiffe lenken könne, wurde eben diese Macht zugrunde gelegt; sie und die entsprechende Zahl von Torpedoschiffen, Tauchbooten und sonstigen Fahrzeugen standen unter einheitlichem Befehl. Bei der Flotte muß auf das genaueste Zusammenarbeiten im Manövrieren geachtet werden. Sind die Schiffe des Geschwaders nicht im Fahren miteinander sorgfältig eingeübt, so drohen Zusammenstöße, ein Unheil, noch größer, als wenn zu Lande die Kolonnen beim Anmarsch zur Schlacht sich kreuzen und behindern. Schon früher gab es in England und auch sonst Ansätze zur Geschwaderbildung, doch erst in lockerer Organisation. Es spricht für den militärischen Sinn der Deutschen, daß sie den Briten in der modernen Taktik der Schlachtflotte vorangegangen sind.

Daran hatte Tirpitz wichtigen Anteil. Er hatte als Leiter der Torpedoflotte begonnen und überhaupt eine gründliche technische Ausbildung erworben; dann wurde er Stabschef der Hochseeflotte, als der er mit seinen Gefährten die Schiffstaktik schaffen half. Vor allem ragt er jedoch als Organisator hervor. Der fortschreitende Flottenbau machte die Anlage von Werften und Häfen erforderlich; in der Technik, Bestückung und Ausrüstung der Schiffe stand das Marineamt vor einem Labyrinth verschiedenster Aufgaben; vielleicht das wichtigste aber war die Ausbildung eines tüchtigen Offizierkorps. Alles war neu zu schaffen. Wohl wurde nicht selten Lehrgeld bezahlt, aber im ganzen klappte in der jüngsten Marine des Erdballs das Räderwerk bewunderungswürdig. Überraschend war auch, wie Tirpitz die öffentliche Meinung zu bearbeiten, die Presse durch größere und kleinere Gefälligkeiten zu gewinnen verstand. Der 1898 gegründete Flottenverein diente als Vortrab, der ausschwärmen mußte, wenn das Marineamt nicht selbst

eingreifen mochte; er zählte 1914 bereits 333 574 Einzelmitglieder und umschloß auch zahlreiche andere Vereine, durch die der Flottensache mittelbar 780 054 Personen zugeführt waren. Das Marineministerium besaß auch Abteilungen für Handelspolitik, Finanzwesen und andere Zweige, durch die Tirpitz über die Vorgänge auf dem ganzen Erdenrund auf dem laufenden blieb. In dem vorzüglich geleiteten „Jahrbuch für Seeinteressen“ wurde das Ergebnis dieser Studien für die Öffentlichkeit fruchtbringend niedergelegt; demselben Zwecke diente die „Marinerundschau“. So ward die Teilnahme der Nation für die Seeschifffahrt in Atem gehalten.

Sorgsam mußte abgewogen werden, für wieviel Schiffe, eingerechnet die Ausbesserungen, die Werften reichten. Nach den bewilligten Summen, aber auch nach dem Fassungsraume der Docks richtete sich die Zahl der jährlich auf Kiel zu legenden Einheiten. Durchschnittlich waren es jährlich drei Linienschiffe, aber zeitweise nur zwei, von 1908 bis 1911 vier Schiffe. Mitunter mußte sich Tirpitz gegen das hitzige Drängen des Kaisers wehren, mehr in Angriff zu nehmen, als gebaut werden konnte. Es war gut, daß das „Dreiertempo“ nicht im Gesetz festgelegt worden war, es hätte nicht immer eingehalten werden können. Der Flottenplan von 1900 war eine wohlüberlegte organische Einheit, aus der sich nicht leicht etwas ohne Schaden fürs Ganze herausbrechen ließ. Die Geschwaderformation bot nicht bloß seetaktische Vorteile, sondern diente auch dem jährlichen Durchlotzen des Budgets im Parlament. Darauf ist auch die Zähigkeit zurückzuführen, mit welcher der Kaiser und Tirpitz sich gegen das Unsinnen Englands auf Abgehen vom Flottengesetz sträubten. Sie wollten nicht an den Talisman rühren lassen, der sowohl gegen den Feind zur See als auch gegen parlamentarische Stürme Schutz bot¹⁾.

¹⁾ Über alle diese Verhältnisse handeln die „Erinnerungen“ von Tirpitz ohne Ruhmredigkeit und mit nicht zu überbietender Klarheit. Dazu A. v. Hassel, „Alfred von Tirpitz, Sein Leben und Wirken“, Stuttgart 1920; E. Graf von Reventlow, „Deutschlands auswärtige Politik“, 1. Aufl. Berlin 1914, 4. Aufl. Berlin 1916, und desselben Verfassers „Deutschland zur See“ Berlin 1914; Kapitän v. Selchow, „Weltkrieg und Flotte“, Berlin 1916.

*