



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919-

Tirpitz. Schlachtflotte oder Auslandsflotte?

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

wollte und auf der anderen über Konstantinopel auf Bagdad zielte. Eines oder das andere! Deutschland war bereits mit der unversöhnlichen Feindschaft Frankreichs, mit der dumpfen Eifersucht Englands belastet und drängte jetzt auch Rußland von seinem Torwege ins warme Meer ab. Da Bismarck die Schwächen des von ihm gegründeten Reiches so gut kannte, sank er mit schwerer Sorge ins Grab. Seine Nachfolger muteten sich mehr zu, als er je unternommen hatte, und steuerten frohgemut und waghalsig in die Weltweite.

*

Tirpitz.

Schlachtflotte oder Auslandsflotte?

Verdiente Tirpitz nicht schon als überragende Persönlichkeit in den Vordergrund gerückt zu werden, so jedenfalls als Dolmetsch der Wünsche der Nation nach der seit den Tagen der Hanse verlorenen Seegeltung. Darin war er in Wort und Tat der Führer, seine Gestalt läßt sich aus der Geschichte der Größe und des Falles Deutschlands nicht hinwegdenken.

Bei der Organisation der deutschen Kriegsmarine hatte Tirpitz Vorläufer und unentbehrliche Gehilfen, auch Fachleute an seiner Seite, die auf ihrem besonderen Gebiete besser beschlagen waren als er. In einem Hauptpunkte aber, einem viel umstrittenen, gab er allein der Flottenrüstung das Gepräge, unterwarf den Kaiser, den Reichstag, die Nation seinem Willen, und das war die Entscheidung darüber, ob Deutschland mehr eine Schlacht- oder eine Auslandsflotte nottue, ob die Hochsee im Kriege besser durch ganze Geschwader der schwersten Panzerschiffe oder durch viele über den Ozean schwärmende schnelle Kreuzer behauptet werden könne.

Für England lag die Sache deshalb einfach, weil es mit allen Schiffsgattungen wohlversehen war und dank seinem Reichtum überall das Übergewicht behauptete. In den anderen Flotten jedoch wogte der Streit der Meinungen. Bei den Franzosen gewann gegen Ende des 19. Jahrhunderts „die junge Schule“ die Oberhand; man traute

den schweren Schiffen nicht viel zu und glaubte sie durch zahlreiche kleinere, schnell laufende Kreuzer ersetzen zu sollen, so daß die Schlachtflotte bis zur Übernahme des Marineministeriums durch Delcassé einschrumpfte. In den deutschen Marinekreisen standen sich die Ansichten schroff gegenüber. Selbst nachdem Tirpitz der Idee einer Schlachtflotte zum Siege verholfen hatte, hielt das Flottenkommando an dem Gegenteil fest und ließ seine Theorie in den Marineschulen vortragen, bis der Staatssekretär beim Kaiser Abhilfe durchsetzte. Wilhelm II. schwankte ursprünglich; er hätte am liebsten gleichzeitig Schlachtschiffe und Kreuzer bauen lassen; aber Tirpitz überzeugte ihn, daß, da die Geldmittel nicht reichten, ein ganzer Entschluß gefaßt werden müsse; und dabei hielt er den Kaiser auch fest. Die Gründe strömten dem Staatssekretär nur so zu; er wurde nicht müde zu wiederholen, daß, wenn sich in Kriegen die in die Welt hinausgesandten Kreuzer noch so heldenhaft schlugen, einer nach dem anderen von dem überlegenen Feinde abgetan werden würde. Ohne eine starke Hochseeflotte müsse Deutschland notwendigerweise unterliegen; wenn diese dagegen bereit stünde, wäre die Annäherung des Feindes an einen Punkt der deutschen Küste unmöglich; auch dieser würde seine Kräfte zusammenhalten müssen. In einer Seeschlacht könne man zu siegen hoffen; und unterläge man auch, so erführe der Feind doch solche Verluste, daß ihm die Wiederkehr verleidet wäre. Ohne Hochseeflotte wären die auf andere Waffen verwendeten Opfer vergebens gebracht. Anders stünde es, wenn Deutschland in fernen Meeren gleich Britannien feste Stützpunkte besäße, wo die Kreuzer Dock- zur Ausbesserung, Kohle zum Einnehmen fänden; es fehle aber außer in Kiautschou an einem solchen Rückhalt, und selbst dieses sei nur gegen die See zu befestigt und wäre gegen einen Angriff vom Lande her nicht zu halten. Deshalb legte Tirpitz auch auf die Umwandlung von Handelsschiffen und Personendampfern zu Rapern nicht entscheidenden Wert; auch sie würden — meinte er — wie die Kreuzer bald vom Geschieße ereilt werden. Der Verlauf des Weltkrieges, so setzte Tirpitz später auseinander, hätte ihm recht gegeben; denn Schiffe wie die „Emden“ und die „Karlsruhe“ seien nach herrlichem Kampfe doch verlorengegangen, während sich die Schlachtflotte bei dem Zusammenstoße im Skagerrak 1916 ruhmvoll behauptete.

Wiewohl nun Tirpitz durchdrang, verstummte in der Marine der Widerspruch nie ganz. Vizeadmiral Galster veröffentlichte 1904 unter

dem Titel: „Welche Seerüstung braucht Deutschland?“ eine Schrift, in der er einräumte, schwere Schiffe seien als Rückhalt unerlässlich, jedoch darauf bestand, eine Auslandsflotte sei notwendiger. Es wäre besser, die vorhandenen Mittel zum größeren Teile für den Kreuzerkrieg auf dem Weltmeere, für den Kleinkrieg in der Nord- und Ostsee, endlich für die Befestigung der Küsten zu verwenden. Galster verlangte also Kreuzer mit großer Fahrtgeschwindigkeit, daneben viele Torpedoschiffe und besonders auch Unterseeboote, die letzteren, „nachdem ein brauchbarer Typ gefunden worden sei“, woran es damals noch fehlte.

Die Gründe und Gegen Gründe sind im zweiten Teile des Weltkrieges und später ins Unendliche ausgesponnen worden. In einer derart strittigen Frage, in der die Fachleute unter sich nicht einig sind, wird sich die geschichtliche Betrachtung eines Urteils nicht unterwinden; es ist fruchtbarer, sich in die Gedankengänge der handelnden Männer zu versehen als sie zu meistern.

Es ist kindisch, zu behaupten, der Irrtum Tirpitz' sei mit Händen zu greifen, denn Deutschland hätte trotz seiner Schlachtflotte den Krieg verloren. Auf derselben Höhe stünde die weise Lehre, das Reich hätte sich, wie der Ausgang beweise, das Gießen von Kanonen ersparen können. Die aus der Schlachtflotte gezogenen Vorteile waren im Weltkriege zahlreich; da sie auf der Wacht stand, konnte der Feind keine Unternehmung gegen die deutsche Küste wagen; kein deutscher Hafen wurde beschossen; die Schifffahrt und der Fischfang auf der Ostsee nahmen mit geringen Unterbrechungen ihren Fortgang. Und weiter: da die britische Flotte in der Nordsee festgebannt blieb, waren zu wenig Schiffe für die Eroberung Konstantinopels zur Hand, so daß der Bosphorus 1915 siegreich verteidigt werden konnte; nur dadurch war der Türkei der Kampf ums Dasein möglich. Auch ist es unmöglich zu beweisen, daß Deutschland mit einer größeren Anzahl von Kreuzern bei einer gleichzeitig geringeren Schlachtflotte erfolgreicher gewesen wäre; Tirpitz wußte so gut wie einer, daß die schnelleren Kreuzer leisten können, was den schwer bestückten und schwer gepanzerten Schlachtschiffen unmöglich ist. Da er aber weder über die Mittel noch auch anfangs über die entsprechende Anzahl von Werften verfügte, um allen Ansprüchen zu genügen, so hielt er die Kräfte für sein Hochziel zusammen. Es ist wohl einseitig gewesen, daß er die Vorbereitungen für einen Kreuzer- und Raperkrieg hintansetzte, und darauf wie auf die anfänglich geringe

Wertung der Unterseeboote richteten sich die Angriffe seiner Gegner; aber in der Geschlossenheit seines Wesens liegt das Imponierende, um so mehr, als er die Dinge ebenso durchdachte, als er sie kraftvoll ins Werk setzte. Er ließ es also darauf ankommen, daß Deutschland in den Weltkrieg mit bloß 13 großen Kreuzern gegen 43 englische eintrat, während es mit 37 gegen 60 britische Schlachtschiffe immerhin noch die See halten konnte. Dafür waren die deutschen Großkampfschiffe beider Typen so vollkommen ausgerüstet, daß selbst die britischen an Panzerung und in der Sprengwirkung der Granaten ihnen nachstanden. In dem Feuergefecht am Skagerrak wurden zwei englische Panzerkreuzer durch deutsche Panzergranaten vernichtet und versenkt, während kein einziges deutsches gleichartiges Schiff, wenn auch getroffen, unterging. Der Kreuzer „Lützow“ sank erst auf der Rückfahrt. Dies rührte daher, daß Tirpitz auf die Sinksicherheit der Panzer den größten Wert legte, nach dem Grundsatz, daß ein Schiff zuerst schwimmen muß, um überhaupt schlagen und siegen zu können. Das wurde durch die höchste Sorgfalt in der Verteilung der Hohlräume in den Unterwasserteilen der Panzer erreicht, so daß, wenn auch eine Mine oder ein Torpedo hineinfuhr, der Schaden nicht so bald tödlich war. Erstausnehmlich, was die deutschen Schiffe aushielten. Bei dem Vorstoße auf Imbros erhielt „Goeben“ drei schwere Minentreffer, konnte aber trotzdem aus eigener Kraft in den Bosphorus zurückkehren, während ein modernes Linienschiff, der „Audacious“, nach einem einzigen in der irischen See erhaltenen Minentreffer auf den Grund sank¹⁾.

Übrigens kam es nicht zur entscheidenden Probe auf den inneren Wert der zwei Schlachtfлотten. Denn als Tirpitz den Oberbefehl erbat,

¹⁾ Tirpitz, „Erinnerungen“, S. 114 und Hassel, „Alfred von Tirpitz“, S. 178. — In der Schmähchrift des ehemaligen Flottenoffiziers L. Persius („Die Tirpitzlegende“ in „Der Tag des Deutschen“, 1918) ist diese für die deutsche Schiffsbautechnik rühmliche Tatsache übergangen. Auch viele andere Stellen dieser Schrift sind eine gehässige Herabsetzung der Leistungen der deutschen Flotte, wenn auch Admiral Scheer und andere, um Tirpitz in noch schwärzerem Lichte erscheinen zu lassen, die geziemende Anerkennung finden. Derselbe Persius hatte Tirpitz bei dessen Scheiden aus dem Amte viel Lob gezollt; jetzt hat er die Stirne, in seiner Schrift zu behaupten, er habe das nur ironisch gemeint. Übrigens wirft Karl von Müller, der heldenmütige Kapitän der „Emden“, Persius vor, er habe in bezug auf dieses Schiff eine „bewußt unrichtige Angabe“ gemacht. (Der Aufsatz Müllers war im November 1918 in Berliner Blättern abgedruckt.) Als ehemaliger Seeoffizier hatte Persius in der Flotte viele Verbindungen und gelangte in Kenntnis mancher Tatsachen, die er aber im „Berliner Tageblatt“ und auch sonst gehässig gegen Tirpitz verwertete.

um die Schlacht zu wagen, schlug der Kaiser es ihm rundweg ab. Noch wogt der Streit, ob sein Rat gut war oder zum Verderben geführt hätte. Für den Kaiser sprach, daß er das kostbare Kriegswerkzeug nicht sofort einem vernichtenden Schlage aussetzen, es für bessere Möglichkeiten aufsparen wollte. Es läßt sich, wiewohl die Deutschen sich in der Stagerrakschlacht über alle Erwartung gut hielten, doch nicht sagen, welchen Ausgang die Schlacht gehabt hätte, wenn sie nicht abgebrochen, sondern durchgeschlagen worden wäre. Indessen hatte Tirpitz die Logik für sich. Da der Kaiser, der anfangs unentschieden war, dem Flottenplane des Großadmirals zugestimmt hatte, so mußte er auch folgerichtig nach dessen Schlachtidee handeln. Ausschließlich zu diesem Zwecke war seit 1900 gebaut und geprobt worden; damit stand im Widerspruch, wenn man die Flotte hinter Minen und Küstengeschützen in Sicherheit brachte. Dann wäre es von vornherein besser gewesen, sich auf die Verteidigung und den Küstenkrieg einzurichten. Daß Seehelden wie Nelson, Tegetthoff und Togo sich in ähnlichem Falle auf Tod und Leben zum Kampfe gestellt hätten, läßt sich kaum bezweifeln; der englische Admiral Jellicoe hat es unbegreiflich gefunden, daß die Deutschen nicht bald eine Seeschlacht anboten. Tirpitz war bereit, seinen Namen, seine Ehre an eine solche Tat zu setzen, was seiner wie aus einem Gusse geformten Gestalt auch entsprach.

*

Tirpitz als Politiker

Vor dem Erscheinen seiner „Erinnerungen“ war Tirpitz als Politiker den ihm Fernstehenden nur obenhin bekannt. Gegner Englands, hielt er doch mit dieser Anschauung möglichst zurück und sprach im Reichstage und auch sonst öffentlich immer wie ein Mann, der einem Ausgleiche mit Britannien geneigt wäre; auch nicht ein Wort von ihm machte die Runde, daß wie die Reden der englischen Marineminister Mac Kenna und Churchill oder gar wie die Kriegstreibereien Lord Roberts in Europa Unruhe verbreiten konnte. Seine Selbstbeherrschung war so vollkommen, daß, als er 1918 in den Feldzug für die Vaterlandspartei und zur unerbittlichen Bekämpfung Englands eintrat, einer seiner Gegner, der fortschrittliche Abgeordnete Müller-Meinigen, im Mai