



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Zweites Kapitel. Ära Stosch

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78304](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78304)

Zweites Kapitel

Ara Stosch

1

Von 1871 bis 1888 hat die Marine unter Landgenerälen gearbeitet. Generalleutnant v. Stosch löste 1871 den Prinzen Adalbert im Oberbefehl ab und übernahm gleichzeitig die Marineabteilung des Kriegsministeriums. General v. Caprivi folgte ihm als Chef der Admiralität von 1883 bis zum Beginn der Ara Wilhelms des Zweiten.

Als 1867 auf unsern Schiffen die schöne Flagge mit dem Adler niederging und die mehr dem englischen Muster ähnelnde norddeutsche Bundesflagge gehißt wurde, war uns Fähnrichen das Verschwinden der preußischen Farben zwar schmerzlich, aber wir ahnten eine große geschichtliche Wendung und leerten unser Glas mit widersprechenden Gefühlen. Das Jahr 1871 drängte die preußische Erinnerung weiter zurück, wir wurden kaiserliche Offiziere, und die Marine bekam die schwarzweißrote Kokarde.

Mit den Hanseaten vertrugen wir von der Marine uns schon zu einer Zeit, als sie noch preußenfeindlich waren und die Armee ablehnten. Ich lag 1871 als Leutnant mit dem „Blitz“ auf dem Elbstrom, wo Preußen 1866 gegen die Hamburger Annexionswünsche ein Wachtschiff hingesezt hatte. Der Posten blieb vergessen auf der Grenze liegen; wir hatten auch kleine Stromaufgaben, Hafenpolizei; im allgemeinen waren wir jedoch nur demonstrativ — und erfreuten uns der Freundschaft Hamburgs, bis Stosch im Herbst 1872 herausbekam, daß dort so ein Schmarotzer saß, und das Kommando auflöste. Der Hamburger Hafen, voll von Poesie — das Gewirr der Segler lag am Kai entlang, Bassins waren noch nicht gebaut — hatte noch ganz den Charakter des Einfuhrhafens. Die Schifffahrt lag vorzugsweise in englischen Händen und man konnte durchspüren, wie sehr der deutsche Haupthafen früher eine Agentur Englands gewesen war. Zum ersten Mal hat im Jahr 1895 die deutsche Flagge

im Hamburger Hafen die britische überholt. Damals als „Blitz“ auf der Elbe lag, neigten die Hamburger in der Stimmung eines rein passiven Handelsplatzes noch nach England hinüber, von dem sie ja vollständig abhängig waren, während Deutschland ihren Kaffee und Tabak auf alle Fälle abnehmen mußte, sodaß die Hamburger sich auch später noch lange gegen die Eingliederung in den Zollverein (1888) gesträubt haben.

Stosch ging von vornherein von dem Gedanken aus, die deutschen Seeinteressen zu entwickeln, Deutschtum und deutsche Arbeit in der Welt zu kräftigen und zu schützen. Für mich als ersten Offizier des Kanonenbootes „Blitz“ wurde diese Politik zunächst anschaulich durch den Befehl, die Fischerei zu schützen.

Mit Größerem zusammen war auch die deutsche Heringsfischerei in den Jahrhunderten unsrer Schwäche und Armut zugrundegegangen. Erst Stosch hat die erste Heringsfischereigesellschaft, die sich in Emden neu bildete, unterstützt. Das Unternehmen arbeitete mit Nachteil, da wir zu den Heringsgründen einen weiteren Weg hatten, als die ausländischen Fischer, und die Steuer von einem Taler auf die Tonne Heringe, die noch aus der friderizianischen Verwaltung Ostfrieslands stammte, ein so junges Geschäft mit ungeschultem Personal nicht zum Blühen bringen ließ. Wir haben vor dem Weltkrieg bedauerlicherweise noch für weit über 100 Millionen Mark ausländische Fische, meist Heringe, eingeführt. Ein etwas höherer Zollschatz, der angestrebt wurde, ist durch das Schlagwort vom „Hering des armen Mannes“ vereitelt worden, obwohl am einzelnen Hering beim Lütchenkrämer der Zoll gar nicht bemerkbar geworden wäre. Denn allein der Zwischenhandel auf dem Wege von Emden nach Berlin verdoppelte schon den Heringspreis.

Die fünf Emdener Logger, die sich zuerst auf Heringsfang wagten, erbatene also militärischen Schutz, weil sie des Lebens und ihrer Netze nicht sicher wären zwischen schottischen und holländischen Fischern, die auf ihren altgewohnten Gründen zu Hunderten fischten. Unser altes Holzkanonenboot sollte gleichzeitig studieren, wie der Fang am besten zu machen wäre, und welche Anhaltspunkte man für die Heringsströme hätte. Als wir wegen eines Mastbruchs verspätet auf die Gründe kamen und unsere Schiffe suchten — es war Juni und um Mitternacht taghell auf wohl über 60 Grad nördlicher Breite, die

See still und bedeckt mit Fischerfahrzeugen, Holländern, Schotten und ein paar Franzosen — da konnten wir unsre Schützlinge tageslang nicht finden. Endlich sahen wir ein paar Logger, die auf unsre Beschreibung paßten, und erkannten im Fernrohr auch wirklich den feinen schwarz-weiß-roten Streifen, der uns als Merkmal angegeben war. Wie wir aber darauf losgingen, setzte der nächste Logger Segel und drückte sich weg. Wir schickten einen Schuß hinterher, da ließ er das Segel heruntergehen. Auf unser Befragen, weshalb sie ihr Deutschtum verleugneten, sagten die Leute, es wäre ihnen zu unsicher gewesen, sie hätten riskiert, daß ihnen die Fremden durch die Netze fuhren und sie ihnen entzwei rissen. Unsere guten Emdener fuhren nämlich unter holländischer Flagge und scheuten sich, als Deutsche Farbe zu bekennen. Unsere Heringskapitäne stammten alle nicht weit von der holländischen Grenze. In Lerwick trafen wir einen, der bei unserem Herannahen die deutsche Flagge hißte, uns beflissen ein Lönchen Matjesheringe an Bord brachte, dann aber sofort in See ging und verschwand. Darauf erzählte uns der Offizier eines dort liegenden niederländischen Kriegsschiffes, dieser Logger, der sich heute als Deutscher aufspielte, wäre erst gestern Nacht als Holländer hereingekommen und hätte auf dem niederländischen Schiff Arzt und Arzneimittel requirirt. Die Heringsgesellschaft hatte ihren Leuten dies eigenartige Verfahren selbst empfohlen.

So erlebten wir anschaulich, wie verschüchtert ein großes Volk ohne Seegewalt werden kann und wie entfremdet wir den Werten waren, welche das Meer uns bot. Es war ja noch nicht lange her, daß Palmerston gedroht hatte, ein Schiff mit deutscher Flagge als Piraten zu behandeln. Als wir im selben Jahre (1872) bei Amrum waren, versteckten sich mehrere Finkenwerder Kutter hinter der Insel, weil die englische Nordseefischerflotte mit 80 oder 90 Schiffen die See vor Amrum bedeckte. Wir empfahlen den Finkenwerdern, auszufahren, da uns ja nichts lieber sei, als daß wir einen dieser fremden Fischer bei etwaiger Überschreitung der Dreiseemeilen-Hoheitsgrenze abfassen könnten. Das wollten sie nicht wagen, entgegneten die Finkenwerder, denn wir wären ja nicht immer zum Schutze da. So sah es mit nationalem Stolz und unsrer Geltung an der eigenen Küste aus. Wie waren wir doch seit den Hansazeiten herabgekommen!

Stoschs unausgesetztes Bestreben, Deutschlands Seeinteressen nach

allen Richtungen zu fördern, wurde von Beginn seiner Amtszeit an unter großen Schwierigkeiten verfolgt. Der Auslandsdienst überspannte fast die damaligen Kräfte der Marine. Jeder Kommandant durfte aber bei seiner Tätigkeit im Ausland auf Stoschs nachhaltige Unterstützung rechnen, auch bei den oft selbstständigen und schwierigen Entschlüssen, welche der Auslandsdienst beim damaligen Mangel an Kabelverbindungen erforderte. Dabei ging es nicht ohne Reibungen mit dem Reichskanzler ab. Im Jahr 1873, als ich wachhabender Offizier auf dem „Friedrich Karl“ war, bekamen wir den Auftrag, die Deutschen in den südspanischen Hafenstädten zu schützen, wo Bürgerkrieg herrschte. Wir nahmen dabei einen von den Insurgenten besetzten Aviso unter roter Flagge weg; schon das fand nicht Bismarcks Billigung. Als aber unser Kommandant Werner auf die Bitte der Deutschen wie auch der spanischen Stadtverwaltung von Malaga, im Verein mit dem britischen Panzerschiff „Swiftsure“ die Insurgentenschiffe „Almansa“ und „Victoria“, welche die Küstenstädte brandschatzten, festnahm und das Personal zusammen mit ihrem Anführer, General Contreras, in Cartagena an Land brachte, kam aus Berlin der Befehl, Werner sei abgesetzt und unser Geschwader sollte die See von Cartagena verlassen. Wie wir nachher erfuhren, war in Berlin Stosch mit Moltke zusammen für Werner eingetreten, während Bismarck auf seiner Absetzung bestand und ihn eigentlich vor's Kriegsgericht bringen wollte.

Wir hatten in Cartagena mit britischen Schiffen zusammen operiert, die wir nun zu unsrer Beschämung im Stiche lassen mußten. In Gibraltar wurde Werner abgelöst. Als er von Bord ging, las er uns einige Briefe Stoschs vor und schloß mit den Worten: „Das schreibt mir der Mensch,“ er rebellierte also sozusagen. Unsere bis dahin hochgeachtete Stellung — es hatte genügt, daß unsere Flagge sich zeigte; wenn es hieß „Friderico Carlos está qui“, war gleich die ganze von Aufständischen erfüllte Küste ruhig — sank mit der Verleugnung Werners so, daß wir nachher große Schwierigkeiten nicht nur mit den Aufständischen hatten. Während vorher sich viele Deutsche ihrer Nationalität wieder erinnerten und ihre Zahl in den Konsulatslisten beständig stieg, ja in Malaga sich in acht Tagen verdreifacht hatte, wurden nunmehr die Deutschen überall schlecht behandelt, schließlich in Cartagena sogar ausgeraubt. Daraufhin bekamen wir Befehl, gegen

das befestigte Cartagena vorzugehen. Nun war dies aber militärisch mit dem „Friedrich Karl“ und einem Kanonenboot schwierig. Unser neuer Kommandant telegraphierte an Stosch zurück, es wäre zweifelhaft, ob er den Befehl mit seinen Kräften ausführen könnte. Stoschs Antwort lautete in klassischer, für ihn bezeichnender Schärfe: Es würden andere Schiffe zur Unterstützung klargehalten werden, im übrigen gäbe er zu bedenken, daß nicht Schiffe kämpften, sondern Menschen. Wir gingen also hin, und der Befehl wurde prompt ausgeführt. Aber unser Ansehen an der ganzen Küste war einmal gesunken und das blieb nicht ohne Folgen, auch nicht ohne wirtschaftliche Nachteile.

Die Engländer pflegten einen Offizier politisch oder militärisch nicht preiszugeben, einerlei, ob seine Handlung aus dem vorgeschriebenen Rahmen herausfiel oder nicht. Ob es die Vernichtung der türkischen Flotte bei Navarin oder die Kämpfe um die Lakuforts, ob es die Flucht der Tochter des Sultans von Sansibar, ob es ein Mordplan wie etwa derjenige gegen Sir Roger Casement, der Fall des „King Stephen“ oder gar der Baralong-Mord ist, den sie im Stillen wahrscheinlich verurteilt haben, grundsätzlich decken die Engländer ihre Leute, um die Achtung vor jedem Briten in der Welt und die Neigung zur Selbsthilfe in den Thringen zu stärken. Beim englischen Auslandsdienst wird auf Bewegungsfreiheit gesehen, wobei man vorsichtigerweise bedenkliche Unternehmungen möglichst nicht von den Chefs der Missionen, sondern von Nebenorganen vollziehen läßt. Bei uns wird die hierarchische Ordnung unverbrüchlich gewahrt.

In jenem Fall waren uns jungen Seeleuten Bismarcks Beweggründe nicht bekannt und Werners Bloßstellung insofern nicht verständlich, als es der rechtmäßigen spanischen Regierung nach unserer Auffassung nur angenehm sein konnte, wenn der Schutz der damals noch recht erheblichen deutschen Interessen an der Südküste die Insurgenten schwächte. Unserer Verehrung für Bismarck hat der Zwischenfall, wie seine sonstigen Reibungen mit Stosch, keinen Eintrag getan. Seine einzigartige Größe hatte vielleicht den Nachteil, daß sich auch bei uns Seeoffizieren wie überhaupt in Deutschland, die Beschäftigung mit Politik nicht sehr entwickelte, da für alles damit Zusammenhängende durch die Gestalt des Altmeisters, der uns das Reich geschenkt hatte, sozusagen unabsehbar vorgesorgt schien.

Zum Politisiren hatten wir überdies gar keine Zeit. Es war neben der Entfaltung der deutschen Seeinteressen Stoschs zweiter Grundgedanke, durch welchen er der Marine sein Gepräge gab: daß er sie arbeiten lehrte. Ich will nicht sagen arbeiten ohne Fehler; das war bei einem Volk, das der See und ihrem Wesen entfremdet war, unmöglich. Aber arbeiten überhaupt. Je reifer die Marine wurde und je mehr unser Volk das große Kulturgebiet der See wieder verstehen lernte, desto mehr Früchte hat dieses Arbeitskönnen getragen. Ich erinnere mich der erstaunten Bemerkung englischer Offiziere, als wir 1890 in Malta mit unseren alten Kästen neben den modernen Schiffen der Engländer lagen und den ganzen Tag Dienst taten und schufteten: wenn sie das ihren Leuten zumuteten, bekämen sie Meuterei. Sie konnten diese stramme Arbeit nicht begreifen, besonders da sie infolge der kurzen Dienstzeit der deutschen Mannschaften nicht ganz zum Nutzerfolg führte. Im Park von Osborne hatten wir im Jahr vorher mit einer Landungsdivision der Königin den Parademarsch vorgeführt. Die britischen Seeoffiziere sagten überrascht: „Das sind ja Soldaten.“ Der Eindruck war nicht ganz richtig, aber bezeichnend.

Unter Prinz Adalbert war streng darauf gesehen worden, daß die von der englischen Marine übernommene Form seemännisch und nicht landmässig war; wenn der Prinz z. B. die Front abging, mußte der riesige blanke Seemannshut auf den Hinterkopf gesetzt und eine breitbeinige Stellung eingenommen werden; wer das Achterdeck betrat, grüßte die Flagge; der Mann grüßte an Bord den Offizier durch Mützeabnehmen, den Unteroffizier durch Mützelüften, und so noch vielerlei Etiketten: aber Strammstehen gab es nicht. Beim Segelerzieren konnte man auch die Hände nicht an die Hosennaht halten. Die Mannschaften hatten eine anstrengende und lebensgefährliche, aber selbstständige Tätigkeit und die Unteroffiziere in den Toppen handelten vielfach auf eigene Faust. Wenn das Schiff rollte, war jeder auf sich selbst gestellt. Das gleichmäßige „Bimsen“ der Armeeausbildung fehlte dem Dienstbetrieb der Segelzeit.

Als wir im Winter 1870 im Wilhelmshavener Bassin lagen und die Takelage herunter war, wurden wir, wie bemerkt, bis zur Erschlaffung gedrillt. Unter dem General Stosch nahm dann die soldatische Richtung einen wohl zu schroffen Aufstieg. Manche älteren Offiziere

murrten: da wäre noch ein Fleckchen in Preußen gewesen, auf dem es sich leben ließ, nämlich die Marine; das habe durchaus nicht länger geduldet werden können. Es gab aber auch solche, die, um sich eine gute Nummer zu verschaffen, den Infanteriedienst und den Drill weiter trieben, als Stosch es wohl selbst beabsichtigt hatte. Die geringe Anziehungskraft der Marine unter Stosch, veranlaßte ihn, auch weniger geeigneten Offiziersersatz aufzunehmen. Dies und die Unmöglichkeit der damaligen Marine, taktische Schulung zu gewähren, ist mit dafür verantwortlich, daß im Anfang des 20. Jahrhunderts die führenden Persönlichkeiten unter den Admiralsjahrgängen dünn gesät waren.

Stosch war als Persönlichkeit scharf wie gehacktes Eisen. Er erfreute uns bei Inspektionen leicht durch gewaltige Anschauzer, die oft den Kern der Sache trafen. So erinnere ich mich einer Kritik am Schluß einer Inspizierung, die mit den lapidaren Worten begann: „Vom Kommandanten bis zum letzten Schiffsjungen die reine Wasseruppe.“ Der Kommandant hatte freilich die Ehre und das Pech gehabt im Sommer den Prinzen Friedrich Karl vier Wochen an Bord zu führen: eine Art von Besuch, die Stosch als störend für den Dienst ansah. Seinem mächtigen Eingriff in den ganzen Ausbau der Marine kam es zustatten, daß er neben der Verwaltung noch fast die volle militärische Befehlsgewalt in sich vereinigte, sodaß innere Hemmungen leicht von ihm beseitigt werden konnten.

Die alte preußische Marine hatte in den zwölfjährigen Mannschaften — long service men — ein Personal besessen, wie wir es nie wieder bekommen haben. Stosch führte die 3jährige, richtiger die 2¹/₂jährige Dienstzeit schroffer durch, als es für die Notwendigkeiten der Seefahrt gut war. Mehrfache Abschaffung der Spezialisten und kurzfristige Indiensthaltungsperioden machten trotz allem Eifer die von der Admiralität geforderten Leistungen zur Unmöglichkeit. Durch die Streichung von Unteroffizierskategorien gerieten wir in eine geradezu gefährliche Lage. So wurde das ganze Steuermannspersonal abgeschafft und durch Leute aus der Mannschaft ersetzt, sodaß der Dienst als Steuermannsmaat Offizieren aufgebürdet werden mußte.

Wie diese Aufhebung von notwendigen Spezialisten und die für Seefahrtsausbildung zu kurze 2¹/₂jährige Dienstzeit zu der materiellen und personellen Differenziertheit der Marine nicht paßte, so wurde umgekehrt die Ausbildung an Land zu einer Bedeutung geschraubt,

die sie nicht besaß. Die Sommergeschwader wurden erst im Mai in Dienst gestellt, sollten sofort das Höchste leisten, und flogen im Herbst wieder auseinander, bevor sie etwas konnten. Dafür kamen die Leute im Herbst an Land, meist in die sogenannten Stammdivisionen (Depots), aber nicht nach Kategorien geordnet, wie wir das später machten, sondern geradezu wie Regimenter behandelt. Für Gefechts- und gar für Geschwaderausbildung blieb in den kurzen Sommerübungen keine Zeit, kaum für die roheste Bordausbildung. Die kriegsmäßige Geschwaderausbildung glich nach dem Wort eines Admirals dem Versuch, aus losem Sand etwas Festes zu mollen.

Strenger Wachtdienst im militärischen Begriff wurde auf die Schiffe übertragen und fraß Zeit und Kräfte, ohne eigentlichen Wert. Den Waffenrock, den Stosch einführte, mußten wir mit Husarenschärpe auch in den Tropen auf Wache tragen, bis einmal ein Offizier auf der Kommandobrücke umfiel; dann erschien das weiße Tropenzeug wieder. Ferner wurde Mobilmachung nach Art der Armee eingeführt. Früher hatten Indienststellungen Wochen gedauert und später haben wir sie sozusagen gar nicht mehr vorgenommen, sondern die Schiffe dauernd in Dienst gehalten. Stosch dagegen verlangte, wie ein Regiment in drei Tagen mobil gemacht ist, dasselbe bei Schiffen; daß der komplizierte Mikrokosmos von Technik, den ein Schiff darstellt, durchsetzt von den verschiedenartigsten Bedürfnissen und Rücksichten, noch keinen Organismus bildet, wenn in drei Tagen alles Material an Bord gerafft wird, darüber ging man in jener Periode mit einem großen Schwamm hinweg. Stosch ist nie Seemann geworden, zumal seine nicht immer günstig ausgewählten Ratgeber es verabsäumten, ihn aus den Armeebegriffen in die unsrigen hinüberzuführen, und nötigenfalls auch ihm entgegen zu treten. Es wurde zu viel befohlen und zu wenig gefragt, und so brachte der Untergang des „Großen Kurfürsten“ im Jahr 1878, der z. T. durch diese Landmilitarisierung der Marine verschuldet war, die Kritik stürmisch an die Oberfläche. Von da ab wurden die Bedingungen der Seefahrt und des Schiffsorganismus wieder mehr berücksichtigt. Caprivi und ich erhöhten später den Ausbildungsstand der Schiffe besonders durch Wiedereinführung einer größeren Stetigkeit des Personals, soweit es die für die Differenziertheit der Marine zu kurze Dienstzeit zuließ.

Der von ihm zu Kiel gegründeten Marineakademie hat Stosch den

richtigen Gedanken eingehaucht, weniger Fachwissenschaften zu lehren als Allgemeinbildung und Selbststudium zu fördern. Es wurde viel Mathematik getrieben, außerdem Philosophie, Natur-, insbesondere Meereskunde, wie wir denn von unsern Reisen viel an die Museen geschickt haben, und Astronomie, die man allenfalls zu den Fachwissenschaften rechnen kann. Die Seekriegsgeschichte wurde damals unzureichend gelehrt, dem Seerecht war wenig abzugewinnen, Nationalökonomie trat erst unter meiner Verwaltung hinzu. Im Lauf der Jahre hat die Akademie mehr Fach-Charakter angenommen, obgleich ich immer dagegen gedrückt habe, daß sie zu einer reinen Admiralstabsvorschule würde oder Gelehrte züchtete, denen die säuberliche Theorie über die Lat ginge. Ich suchte auch den materiell-technischen Unterricht von den Schulen, einschließlich der Akademie, mehr auf Sonderkurse abzuschieben, welche das Neue der rasch veränderten Technik besser vermitteln als die Akademie mit ihrer Beschränkung an Zeit und Modellen. Fruchtbarer als der materiell-technische Unterricht gestalteten sich in den Marinelehranstalten die wissenschaftlichen Teile der Schiffsbau- lehre und Maschinenkunde. Nicht, daß der Offizier konstruieren soll, aber er muß Konstruktionen beurteilen können. Die Technik ist heute so untergeteilt, daß der Konstrukteur selbst die Einzeltechnik verliert. Die Denkweise des reinen Technikers ist zudem nicht unbedingt für andere Aufgaben geeignet. Auch an der Spitze der großen Unternehmungen stehen zwar zuweilen Techniker mit universaler Auffassung und leisten dann Großes, häufiger aber findet sich bei Juristen oder Kaufleuten die organisatorische Ader. Für den Seeoffizier aber treten in den höheren Stellen zu den militärischen Fragen, insbesondere der immer komplizierteren Taktik, noch ganz andere organisatorische, seerechtliche, politische Materien. Einen Teil seines Lebens muß der höhere Seeoffizier in der großen Welt verbracht haben. Höhere Mathematik, als Verstandesgymnastik so wertvoll, ist für den Seeoffizier in gewisser Beziehung gefährlich. In ihrer Uner schöpflichkeit absorbiert sie zu sehr, und in ihrer Exaktheit kann sie wie jede Theorie dahin führen, die Imponderabilien zu unterschätzen und zu vergessen, daß Feldherrnschaft nicht eine logische Wissenschaft, sondern Intuition ist, zu der in erster Linie Persönlichkeit gehört. Deshalb darf man die Kategorien, die in die höchsten Stellungen aufsteigen, nicht als Spezialisten schulen. Es ist gut, daß sie einmal in einer Spezialität gearbeitet haben und wissen,

was das heißt, welche Summe von Geist und Arbeit darin steckt; doch ihre eigene Linie soll sich von der technischen unterscheiden¹⁾. Das Spezialistentum wurde der Marine mehr und mehr gefährlich. Umso mehr halte ich Stoschs auf das Allgemeine gerichtetes Bildungssystem für richtig.

Zu Stoschs Bestrebungen, Gleichartigkeit mit der Armee zu schaffen, zählte es, daß er eine eigene Admiralstabslaufbahn einrichtete und dem ausgedehnten Admiralstab, den er schuf, sogar ein eigenes Abzeichen nach Art des „Bildungstreifens“ des Generalstabs verlieh. Man darf aber in der Marine nicht lange von Bord bleiben, sonst verlernt man das Seefahren. Auch ist der Frontdienst bei der Marine vielgestaltiger als bei der Truppe. In der Armee geht der Generalstab als zweiter Nervenstrang neben der Hierarchie der Kommandeure lebenbildend durch das Ganze hindurch als zweite Sicherung, als „Korreferation“ für die Kommandeure, mitberuhend auf den persönlichen Zusammenhängen des Korpsgeneralstäblers mit dem Großen Generalstab. In der Marine ist ein solches zweites Nervensystem nicht denkbar. Das Zusammenhalten großer Massen, die Aufmarschfragen und verwandte Probleme fallen hier fort; es sind nur wenige Individuen, nämlich die Schiffe, zu führen. Auch im Zeitalter der Funkentelegraphie hat sich die Seeschlacht darin nicht geändert, daß der Kommandant an Bord eines Schiffes Alleinherrscher sein muß; ebensowenig kann bei den Geschwaderstäben der Befehlshaber Herren unter sich haben, die nach außen Verbindung haben. Die Stoschsche Admiralstabslaufbahn ist deshalb wieder beseitigt worden; die jetzt zum Admiralstab kommandierten Offiziere werden beliebig aus der Front herausgegriffen²⁾.

Wie sehr Stosch vom landmilitärischen Standpunkt ausging, zeigt

¹⁾ Beiläufig erwähne ich hier den von Lord Fisher in England einaeführten Grundsatz, aus dem Offizierskorps einen einzigen Frei zu machen, sodaß der an der Maschine ausgebildete Herr gleichzeitig eben'so gut auf der Kommandobrücke verwendet werden kann. Als Grund für dieses sogenannte Selborne-System bezeichnete mir der britische Marineattaché 1913 den Wunsch, den vordringenden demokratischen Einfluß namentlich der Trade Unions im Maschinenpersonal auszuwachen, indem man ihm eine militärische Spitze gab. Einen militärischen Fortschritt bedeutet dieses System nicht.

²⁾ Durch die an sich richtige Aufhebung der Admiralstabslaufbahn wurde allerdings die Möglichkeit erschwert, begabte Führernaturen jung in leitende Stellen zu befördern, doch konnte dieses Erfordernis m. E. auch auf andere Weise erfüllt werden.

auch der Flottengründungsplan, den er bei Übernahme seines Amtes aufstellte. Seine Schiffsbaupolitik bezweckte als Kern eine kleine, konzentriert zu haltende Ausfallsflotte — der „Ausfall“ war ein Landbegriff —, während die übrigen Schiffe sich auf die ganze Küste verteilen sollten als eine Art Besatzungstruppe nach der See zu. Mit Rücksicht auf die Ostseehäfen war es dann erforderlich, diese Schiffe flach zu bauen, als ein Zwitterding aus Seeschiff und Küstenverteidigung ohne ausgesprochenen Charakter. Der Gedanke, einen Teil der Kräfte an der Küste zu verzetteln, war nicht günstig; denn wenn es zum Schlagen kam, mußte man alles zusammenziehen. Das Vorbild der Truppenverteilung in der Armee paßt nicht für die Flotte; denn das Schiff ist an sich ein Angriffswerkzeug. Aber solche Dinge ging Stosch mit herrischer Gewalt hinweg.

3

Waren so die Anfänge der Reichsmarine durch das überragende Prestige der Armee eigentümlich verzögert, so eilte Stosch, wie ich schon erwähnte, seiner Zeit voraus durch die Energie, mit welcher er unsre durch Jahrhunderte vernachlässigte Seegeltung vorantrieb. Der Besetzung der Auslandsstationen durch Kreuzer hat Stosch großen Wert beigelegt, für seine Zeit mit Recht. Denn die staatlichen Verhältnisse etwa in den südamerikanischen Staaten, in China oder Japan waren noch nicht so entwickelt, daß diplomatische oder konsularische Verhandlungen immer genügten; die tatsächliche Macht an Ort und Stelle gab den Ausschlag.

Schon in den Siebziger Jahren war Stosch der Überzeugung, daß wir Kolonien erwerben mußten und ohne Ausbreitung nicht dauernd bestehen könnten. Er sah die Blüte des jungen Reiches für rasch vergänglich an, wenn wir nicht die entscheidende Ungunst unserer Lage und Geschichte in letzter Stunde über See ausglich. Wir hätten damals leichter und günstiger zu Kolonien gelangen können, als es später der Fall war. Auch abgesehen von kolonialen Hoffnungen durchdrang die Marine ein weltwirtschaftlicher Wissenstrieb, um so mehr, als die Nachrichtensammlung durch Berufskonsuln erst schwach entwickelt war. Als wir 1872 mit dem „Friedrich Karl“ draußen waren, hatten wir auch den Auftrag zu „explorieren“, über alle Orte zu berichten, wofür sie geeignet wären und welche Bedeutung sie wirtschaft-

lich für uns haben könnten. Ich erinnere mich noch, wie ich die Insel Porto Grande auf den Capverden erkundet habe, fast unfruchtbar, hohe Felsen mit ein paar einzelnen Palmen, aber der gegebene Kohlenplatz zwischen Kapstadt, Europa und Südamerika. Auch beim Besuch von Curacao hatten wir den Eindruck, daß ein Kauf der Insel erwogen wurde, und möglicherweise hing unser nächstjähriger Auftrag, nach Hawaii zu gehen, mit Ähnlichem zusammen. Aber Deutschland verstand in den Siebziger Jahren derartige Regungen noch nicht. Auch stand damals in eigentümlichem Widerspruch zu unserem politischen Ansehen die beschämende Tatsache, daß wir unsern Bevölkerungszuwachs größtenteils ins Ausland abströmen lassen mußten, noch nicht imstande, genügend Waren auszuführen statt Menschen. Um alle Fragen des Reichs, die mit der See zusammenhingen, bemühte sich Stosch, insbesondere auch um Entfaltung unsres verkümmerten Kauffahrtwesens. Er fand viel Widerstand, erreichte es aber, im Bundesratsauschuß für Seewesen den Ton anzugeben; er benutzte das hydrographische Amt, die Seewarte, die Beziehungen zum hanseatischen Gesandten, um sich zur Geltung zu bringen. Die seemännischen Schulen, an denen die Kriegsmarine wegen des Mannschaftsersatzes unmittelbar interessiert war, das Lotsenwesen, Tonnenwesen, Leuchtfeuerwesen, Vermessungswesen, die Fischerei, von der ich schon oben sprach, alle Konsulatsangelegenheiten, kurz die ganze Kleinarbeit der Seeinteressen war Tätigkeitsfeld für den unermüdblichen Mann. Die alte Überlieferung, der Technik des Auslandes, insbesondere Englands, den Vorzug zu geben, durchbrach er rücksichtslos. Wenn auch die damalige Jugend der deutschen Industrie sogenannte Kinderkrankheiten des technischen Materials reichlich in Erscheinung brachte, so hat die Folgezeit doch unserm alten Chef sein Vorgehen gedankt.

Stosch nahm den abgerissenen Faden der Hansa auf; er tastete sich als erster wieder in eine deutsche Zukunft über See hinein. Er tat auch viel, um der Marine kriegerischen Geist einzuhauchen. Es wurden Fehler gemacht, aber Spielereien kamen damals noch nicht in Frage; ein schwerer Ernst charakterisirte die Arbeit.