



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Viertes Kapitel. Jn der Technik

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

Viertes Kapitel

In der Technik

1

Seit meinem neunundzwanzigsten Lebensjahre hatte ich das Glück, ununterbrochen auf selbständigen Posten verwendet zu sein, unter denen sich freilich niemals eine Ausruhestellung befand, wie sie dem Generalstabler der Armee dann und wann zuteil wird. Mein Aufsteigen verknüpft sich mit der Entwicklung der Torpedowaffe.

Whitehead in Fiume hatte den selbstbeweglichen Torpedo erfunden, der die vitalen Unterwasserteile des Schiffs, die bisher höchstens mit dem Rammsporn zu fassen waren, durch Fernschuß angreifbar machte, also eine Revolution der Seetaktik und des Schiffsbaus versprach. Stosch hatte den Fischtorpedo etwas überhastet eingeführt und in größerer Zahl gekauft, bevor er eigentlich kriegsbrauchbar war. Seine Verwendung war noch eine „größere Gefahr für den Schützen als für seinen Gegner“. Man war zu optimistisch gewesen, hatte, wie es bei neuen Waffen häufig der Fall ist, die Umwälzung vorweggenommen, bevor die neue Idee praktisch geworden war.

Als Stosch das erkannte, forderte er Herbst 1877 vom Leiter des Torpedowesens und den einzelnen ihm unterstellten Offizieren Sonderberichte, die er persönlich las. Mein Bericht hat ihn auf mich aufmerksam gemacht. Ich wurde im Winter 1877/78 nach Fiume geschickt, um bei Whitehead jene Torpedos abzunehmen, die wir nicht für brauchbar hielten. Ich setzte es durch, daß wir die Hälfte des Bestellten zurückgeben durften, die Whitehead anderweitig verkaufte¹⁾.

¹⁾ Bei dieser Gelegenheit gab die 1878 drohende britisch-russische Kriegsgefahr, (wo'ei ich Auftrag hatte, die Russen nach Kräften zu unterstützen,) einen eigentümlichen Eindruck vom Verhältnis Ungarns zu Oesterreich. Whitehead, der Stosch-Engländer geblieben war, wollte nicht an die Russen liefern; die ungarische Regierung unter Lisza erließ ein Ausführverbot für Torpedos, sodaß wir unsere bereits abgenommenen Torpedos, trotzdem sie deutsches Eigentum waren, auf Empfehlung

Seit Mai 1878 leitete ich als Kommandant des „Zieten“ das Torpedowesen. Ich fing sozusagen mit nichts an, arbeitete zum Teil als Klempner mit eigener Hand, und schuf mir einen Apparat. Als 1879 der Kronprinz und 1880 der Kaiser die Marine inspizierten, durfte ich das Torpedoscharfschießen vorführen, dessen unerwartet sicheres Gelingen dazu beitrug, Stoschs durch die Katastrophe des „Großen Kurfürsten“ etwas erschütterte Stellung wieder zu befestigen.

Es ging mir beim Torpedowesen wie später mit allen neuen Erfindungen, sei es Luftschiff, Uboot oder anderes. Ich hielt mit verfrühten Einführungen zurück, griff aber fest zu, sobald ich sah, daß wirkliche Entwicklung in der Sache lag. Dieses Verfahren habe ich stets als das einzig richtige befunden. Mir auch als Staatssekretär die Ruhe nicht nehmen zu lassen, war bei dem ungeduldigen Drängen von allen Seiten im Zeitalter sich jagender Erfindungen häufig ein schwerer Teil meiner Aufgabe, aber auch ein sehr wichtiger, sollten wir in der kurzen Zeit mit den begrenzten Mitteln eine erstklassige Flotte anstelle eines Museums von Experimenten erhalten. Wir wurden mit unreifen Erfindungen überschüttet, die vermittelst Instinktes vorweg gesiebt werden mußten, um nicht die Kraft der Behörde zu verzetteln und zu überlasten. Sobald ich einmal nicht bremsen konnte, wurde der Erfolg des Flottenaufbaus durch Hast gefährdet, die bei dem ganzen Unternehmen unser größter Feind war¹⁾.

Bei der Torpedowaffe habe ich zuerst die für Schiffsverhältnisse notwendige technische Genauigkeit ausgebildet, auf der meine Arbeit

österreichischer Herren über die nur eine halbe Stunde entfernte österreichische Grenze zu bringen versuchten mußten, um sie ausführen zu können. Da stellten die Ungarn Honvedposten auf, sodaß die Sache diplomatisch geregelt werden mußte.

¹⁾ Ein Beispiel hiefür. Als die Funkentelegraphie aufkam, versprach sie ein in der Marine lange gefühltes Bedürfnis nach Befehlsübermittlung von Schiff zu Schiff auf größere Entfernungen zu erfüllen. Alles drängte infolgedessen zur Einführung in großem Stile, die Marine, die zunächst interessierte Firma und, wie verständlich, auch der Kaiser. Und doch war sie noch nicht bordreif und die Erhaltung eines geschäftlichen Wettbewerbs ebenfalls noch dringend geboten. Während meiner Abwesenheit in Amerika wurde aber ihre Einführung durchgesetzt trotz dem Sträuben meines Vertreters. Die Folge war, daß die noch erforderliche Entwicklung zum zeitweiligen Stillstand kam, wir viel Geld für Aptierungen unnötig ausgeben mußten und mit diesen technischen Kinderrätheiten unendlichen Ärger hatten; es blieb natürlich auf mir sitzen und ich bekam die Angriffe nun wegen der geringen Tauglichkeit.

stets beruht hat. Der Whiteheadsche Torpedo war der Idee nach richtig; aber es steckte in ihm noch zu viel rohe Maschinenarbeit, er entbehrte daher der uhrwerksartigen Sicherheit. Ähnliches hat sich u. a. beim Uboot wiederholt, das ja ebenfalls Qualitätsarbeit erfordert. Diese Qualitätsarbeit, auf der die Kriegsbrauchbarkeit beruht, haben wir erst in Deutschland geschaffen, zuerst bei der Torpedowaffe, deren große Schußsicherheit noch im Krieg von den Engländern nicht ganz eingeholt war. Als ich 1879 dem Kronprinzen die Whitehead'schen Torpedos vorführte, war es trotz vielwöchentlichen Vorbereitungen noch immer die reine Lotterie, ob sie bei der Vorführung einigermaßen ans Ziel kämen oder wilde Sprünge machten. Das Glück war uns hold, aber nachher erklärte ich Stosch, wir müßten nun zu eigner Präzisionsarbeit übergehen.

Die Admiralität trat zunächst an die deutsche Fabrik von Schwarzkopff heran, welche für die angeblichen Vorzüge ihrer Bronzetorpedos solche Reklame gemacht hatte, daß ihr die Admiralität ein Monopol überlassen wollte. Hiergegen habe ich mich gewandt, einmal, weil besonders eine Aktiengesellschaft, die das Monopol hat, leicht zu stark auf die Jahresdividende und nicht mehr genügend auf die Fortentwicklung sieht; sodann weil ich auch hier vom Vorzug des Stahls gegenüber der Bronze mich überzeugte; ferner, weil bei dem sich damals vollziehenden Übergang der größeren fremden Marinen zur Selbsterzeugung doch kein fremdes Geld als Ausgleich für uns nach Deutschland geströmt wäre; und endlich, weil die wichtigsten Versuchsarbeiten auf dem Wasser nicht von der Firma gemacht werden konnten, sondern unser geistiges Eigentum waren. So gelang es mir, staatliche Torpedowerkstätten ins Leben zu rufen; die Entwicklung, welche die Torpedowaffe nahm, bezeichnet sich z. B. durch die Steigerung der Schußentfernung, die zur Zeit der allgemeinen Einführung des Torpedos in der Marine 400 Meter betrug und bis zum Winter 1915/16 auf 12000 Meter gestiegen ist.

Die Verstaatlichung der Torpedoerzeugung hat nichts an meiner Ansicht geändert, daß ich staatliche Erzeugungswerkstätten nur für besondere Zwecke bzw. nur in beschränktem Maße für zweckmäßig halte, während Ausbesserungen meist besser und vor allem billiger auf staatlichen Werkstätten ausgeführt werden als in der Privatindustrie.

Um die Anhäufung geldfressender Kriegsbestände möglichst zu ver-

meiden, verfuhr ich als Staatssekretär nach dem Grundsatz, die Privatindustrie und die sonstigen Lieferanten für den Kriegsfall leistungsfähig zu halten. Ich vergab damals unsere Aufträge einschließlich Proviant, Kleidung, Kohlen usw. unter der Bedingung, daß die beauftragten Privatbetriebe ihre Einrichtungen so trafen, daß sie im Fall der Mobilmachung sofort zu einer gesteigerten Erzeugung übergehen konnten. Für diese Mobilmachungsvorbereitungen zahlten wir bei manchen Gegenständen etwas erhöhte Preise. Durch diesen Grundsatz, um dessen willen ich vielfach angegriffen worden bin, war es beispielsweise allein möglich, der Armee bis Anfang 1915 mit 2 Millionen Kilogramm Pulver auszuhelfen. Die Armee, die sehr viel stärker sich auf Staatswerkstätten stützte, war auf den ungeheuren Bedarf des Weltkrieges nicht eingerichtet gewesen, hatte sich damals nahezu verschossen¹⁾ und ist durch die Marine aus höchster Gefahr gerettet worden.

Das Beschaffungssystem der Marine hatte außer dem militärischen Vorteil einer als lückenlos anerkannten Mobilmachung den großen ökonomischen Vorzug, daß wir im Frieden die totliegenden Lagerbestände klein halten und so die knappen Geldmittel, die Deutschland für uns übrig hatte, an anderer Stelle produktiv anlegen konnten, im Ernstfall aber, gestützt auf sorgsam erwogene Friedenskontrakte, der Gefahr überhafter Kriegsabschlüsse überhoben waren.

Im Reichstag hat man mir wegen dieser Stellung zur Privatindustrie und zu sonstigen Lieferanten manchmal Vorwürfe gemacht. Man hatte dort den Privatfirmen die großen Aufträge mißgönnt und vom Standpunkt des zukünftigen Staatssozialismus aus mehr dem Grundsatz der Staatswerkstätten zugeneigt. Auch bei künftigen Kriegen würde eine Überspannung des staatlichen Mechanismus und eine Zurückdrängung der privaten Tatkraft zu den gefährlichsten Krisen führen.

2

Ich erwähne hier eine Einzelheit, die ich nicht streifen würde, wenn nicht der Umsturz des Staates unsere alten Verhältnisse so gründlich zu verändern drohte.

Schwarzkopff hatte mir den Vorteil auseinandergesetzt, der darin

¹⁾ Der zuständige Offizier im Großen Hauptquartier sagte mir schon im Oktober 1914, daß wegen der Pulverknappheit Verdun nicht mehr angegriffen wurde, da man die Kronprinzenarmee keinem Rückschlag aussetzen wollte.

läge, von seinen Aktien zu kaufen, die, wie vorauszusehen war, durch die Bestellung der Marine ihren Wert verdreifachten. Ich habe selbstverständlich keine Aktien gekauft und hätte jeden Beamten, der anders gehandelt hätte, weggeschickt. Unser Staat setzt bei seinen Dienern stets jene vornehme Gesinnung voraus, durch die er unter den preußischen Königen groß geworden war. Ich erinnere an den Finanzminister, der den Ankauf der preußischen Bahnen vermittelte und selbst in den schlechtesten Verhältnissen sein Amt verließ. Die Gehälter standen bei gewissen hohen Ämtern in keinem rechten Verhältnis zu deren Bedeutung und zu den notwendigen Aufwendungen. Noch als Staatssekretär habe ich, um den Repräsentationspflichten zu genügen, anfänglich aus Eigenem zugesezt. Es war selbstverständlich, daß unsere Beamenschaft um Ehre arbeitete. Wir haben mit einem Minimum an Kosten ein Maximum an schöpferischer Arbeit geleistet. Deshalb war die Staatsverwaltung im alten Preußen-Deutschland so billig und reinlich, wie nirgends in der Welt. Nach der Verschleuderung von Staatsgeldern, der Schaffung massenhafter Pfründen, die weniger nach Tüchtigkeit als nach politischer Gesinnung besetzt werden, ist zu befürchten, daß der neue Staat dem alten nicht gleicht. Der alte deutsche Staat ist durch eine Periode der Mittelmäßigkeit in der höchsten Gefahr schwach und brüchig geworden; aber verloren ist das deutsche Volk erst, wenn es die Sauberkeit der alten Staatsverwaltung einbüßt. Der korrupte Deutsche ist noch schlimmer als der korrupte Italiener oder Franzose, der wenigstens nie sein Vaterland verrät.

Der Deutsche kann es sich nicht leisten, die Reinheit preiszugeben, die das Palladium seines alten Beamtenstandes war, denn es fehlen ihm andere staatliche Eigenschaften, welche bei fast allen fremden Völkern das Gift der Korruption teilweise immunisieren. Schon im letzten Menschenalter konnte man auch in der Oberschicht Deutschlands den schädlichen Einfluß des eindringenden Materialismus bemerken in einem Schwächerwerden der Charaktere, in einer Verminderung jenes idealistischen Plus, welches das deutsche Volk zu seiner Selbsterhaltung jederzeit wird aufbringen müssen. Denn nur durch selbstlos-stolze Hingabe an den Staat kann es das Minus seiner Erdlage ausgleichen, die schlechten Grenzen, die mangelnde Bodensfläche, die mißgünstigen Nachbarn, die konfessionelle Spaltung und das zu junge und zu unsichere Nationalgefühl.

Indem also der Zufall mir in der Entwicklung der Torpedowaffe

die erste größere Aufgabe stellte und sich so günstig erwies, daß wir die entsprechenden Leistungen der anderen Marinen überholten, bekam ich nebenbei auch einigen Einblick in den Gedankenkreis eines technischen Fabrikdirektors. Doch war ich froh, als das Problem des Torpedoboots mich wieder auf mein natürliches Feld, die Taktik, führte. In meiner Entwicklung hat sich die Linie vom Technischen über das Taktische zum Organisatorischen mehrfach wiederholt.

Stosch war Gegner der Torpedoboote, die in England schon gebaut wurden. Als ich aber im Jahre 1882 in seinem Auftrag das erste Manöver ausgearbeitet hatte, fiel es mit unseren damaligen schlechten Versuchsbooten immer noch so günstig aus, daß Stosch für die Torpedoboote Interesse gewann. Caprivi, der im Torpedoboot ein seinem strategischen Grundgedanken entsprechendes Mittel erkannte, beauftragte mich dann, das Torpedobootswesen zu entwickeln. Die Ansichten schwirrten durcheinander. Die einen wollten kleine Küstenboote. Ich forderte seefähige Fahrzeuge, die in der Nordsee schlagen könnten. Der Kampf für Hochseefahrzeuge gegen den Küstenschutzgedanken zieht sich durch mein ganzes Wirken bis zum Ubootsbau.

Noch bevor die bei verschiedenen deutschen und englischen Firmen bestellten Modellboote fertig waren, beauftragte mich Caprivi, im Sommer 1884 mit den älteren Booten eine geeignete Taktik zu entwickeln. Jetzt, wie später in den Neunziger Jahren bei der taktischen Arbeit mit Großschiffen, ging also der taktische Aufschwung dem schwerfälligeren technischen voraus¹⁾.

Inzwischen liefen die bestellten Boote ein, bei denen die Admiralität den Firmen eine Reihe wünschenswerter Bedingungen, Seefähigkeit, Billigkeit, Kleinheit usw. fehlerhafterweise zur Auswahl überlassen hatte. Die Firmen mußten also ohne militärisches Verständnis nach eigenem Giß oder Geschäftstrieb handeln; die eine arbeitete auf Billigkeit, die andere auf Schnelligkeit usw. Jedes Kriegsschiff ist nun aber ein Kompromiß verschiedener Wünsche, die in dem beschränkt tragfähigen Gebilde niemals alle zugleich erfüllt werden können. In

¹⁾ Vgl. Kapitel VI.

Im übrigen habe ich den „Torpedobootskrausch“ nie geteilt und Caprivi darauf hingewiesen, daß diese ihrem Wesen nach (ähnlich dem späteren Uboot) technisch vergängliche Hilfswaffe uns niemals das, worauf es eigentlich ankäme, nämlich eine Schlachtflotte, ersetzen könnte.

einem gegebenen Displacement wünscht man eine bestimmte Armierung, Kohlenvorräte, Bewohnbarkeit, Unsinkbarkeit, Panzerschutz, Schnelligkeit; da wird in den Ausschüssen um 25 oder 50 Tonnen hin- und hergekämpft, und wollte man alle Gesichtspunkte befriedigen, so käme man leicht zum 100 000 Tonnen-Schiff, und hätte erst nichts erreicht. So muß also der strategische Grundgedanke des Schiffs vor allem andern fest bestimmt sein; den aber kann der Natur der Sache nach nur die oberste Marineleitung, nicht die Firma finden.

Die gelieferten Boote erwiesen sich teils als ungeeignet, teils als ungenügend entwickelt; wir kamen im Sturm vor Norwegen mit ihnen in ziemliche Gefahr. Aus den Kämpfen zwischen den Technikern der Admiralität und mir um den Torpedobootstyp fand Caprivi den Ausweg, 1886 eine Torpedo-Inspektion zu errichten, die er mir übergab und die nun einheitlich alle Zweige des Torpedowesens umfaßte. Wir entwickelten das seefähige, mit Artillerie bewaffnete Boot; die militärische Ausbildung wie die Werften und Werkstätten wurden jetzt von einer Hand geleitet, was in jenem Entwicklungsstadium seine Vorteile hatte.

3

Beim alten Kaiser hatte ich mich als Torpedoinspekteur mit anderen Offizieren zu melden. Er redete mit den Einzelnen so freundschaftlich und väterlich, daß es jeden aufs wärmste berührte. Zuletzt trat er in die Mitte, wobei seine Haltung ungezwungen eine königliche wurde, und erinnerte uns in erstem Ton an unsre Pflicht. So schlicht alles war, griff es ans Herz; man fühlte die Denkungsart dieses Mannes, der in allem, was er tat, nur den Staat vor Augen hatte. Man konnte sich für ihn in Stücke hauen lassen.

Im Jahr 1887 fuhr Prinz Wilhelm, der spätere Kaiser, zum Jubiläum seiner Großmutter nach England, wo man ihm, wohl schon wegen des Arztestreits um seinen Vater, schlecht aufgenommen hat. Ich führte die Torpedoflotte, die den Prinzen begleitete und überflüssigerweise den Engländern vorgeführt werden sollte. Da lernte ich den Prinzen kennen, der mit leidenschaftlichem Interesse in alles Technisch-Maritime hineinsprang.

Ein Jahr darauf gab Caprivi die Geschäfte des Chefs der Admiralität an Graf Monts ab. Dieser hegte gegen alles Torpedowesen un-

verhohlene Abneigung, die übrigens fast allen älteren Offizieren damals eigen war, teils aus einer natürlichen Ablehnung des Neuen, teils wohl deshalb, weil nach ihrer Auffassung jüngere Offiziere dabei zu früh in selbständige Kommandantenstellungen kamen. Jedenfalls erklärte Graf Monts bei der ersten Inspizierung der Flottille das Ganze als Paradestück, das für die Front unverwendbar wäre.

Ich bat darauf beim Kabinettschef einerseits um ein Bordkommando, andererseits darum, daß dem Grafen Monts bei seinen Bestrebungen gegen die Torpedowaffe einige Zurückhaltung auferlegt werden möchte.