



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

1. Eintritt in den Beruf. Junker und Stürkes. Preußische Marine und preußische Politik. 1866. 1870. Damalige und heutige Kriegsführung.

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

Erstes Kapitel
In der Preussischen Marine

I

40 Von der deutschen Flottenbegeisterung der 48er Revolution war in meinen Knabenjahren kaum mehr etwas zu spüren, obwohl sie im Jahr 1864 durch das Gefecht von Tasmund ein wenig wieder aufflackerte. Ich selbst bin auch nicht durch Schwärmerei zur Marine gekommen, sondern als unbeabsichtigtes Produkt des seiner Zeit vorausseilenden Bildungs-ideals meines Vaters. Da dieser an sich selber den Mangel realistischer Kenntnisse empfand, schickte er meinen Bruder und mich statt auf das Gymnasium auf die Realschule unserer Heimatstadt Frankfurt a. D. in der Absicht, uns als Primaner die Schule wechseln zu lassen. Aber bei der damals noch geringen Entwicklung des Realunterrichts war die Schule mangelhaft; ich habe zeitlebens in gewisser Beziehung an ihr gelitten. Unsere Lehrer waren so antiquirt, daß sie eine Sprache redeten, die wir eigentlich garnicht verstanden. Ich war als Schüler sehr schwankend, zu Weihnachten 1864 die Zensur mäßig. Mein Schulfreund Maltzahn hatte die Absicht ausgesprochen, zur Marine zu gehen, und so fiel mir ein, daß es eine gewisse Milderung für die Eltern bedeuten könnte, wenn ich den Gedanken mit aufnehme. Mein Vorschlag wurde daheim zunächst mit völligem Stillschweigen aufgenommen, aber nach einigen Wochen rief mich der Vater zu sich: mein gedrücktes Wesen wäre aufgefallen, die Marine schiene mir durch den Kopf zu gehen, und, wenn ich wollte, sollte mir keine Hinderung in den Weg gelegt werden. Niemand konnte überraschter sein als ich; aber was blieb übrig? Ich beharrte bei meinem Wort, unterzog mich im Frühjahr 1865 sechzehn-jährig der Aufnahmeprüfung im damaligen Seekadetteninstitut in Berlin, bestand dieselbe zum Erstaunen aller als fünfter und wurde Seemann.

Die Werbekraft der Marine war, wie bemerkt, zu jener Zeit gering. Im Jahr 1861 war die Korvette „Amazone“ mit fast sämtlichen Kadetten, dem Offiziersnachwuchs von mehreren Jahren, an Bord unter-

gegangen. Dieses Ereignis hatte die Anmeldung von Seekadetten bis auf drei im folgenden Jahr hinuntergedrückt. Der geringe Andrang zwang auch noch bei meinem Jahrgang außer den zehn Aspiranten, welche die Prüfung bestanden, fast ebensoviel Durchgefallene bedingungsweise aufzunehmen. Für die Flottenreise der preussischen Intelligenz jener Lage, sowie für die deutsche Erbneigung, alles aus dem Gesichtswinkel der inneren Parteipolitik zu beschauen, ist ein Artikel, der damals in der „Gartenlaube“ erschien, bezeichnend. Er beschrieb in Novellenform, wie die preussische Junkerpartei die liberale Einrichtung der Marine dadurch vernichten wollte, daß sie einen dänischen Kapitän bestach, er sollte die „Amazone“ rammen. Der Verfasser dieser bössartigen Albernheit schien zu übersehen, daß die Mehrheit der untergegangenen Kadetten selbst „Junker“ gewesen waren. Prinz Adalbert traf beim Offiziersersatz sorgfältige Auswahl.

Im übrigen habe ich in den ersten Jahren bei der parlamentarischen Vertretung der Flottengesetze gelegentlich noch empfunden, daß gewisse konservative Kreise dem Flottengedanken mißtrauisch gegenüberstanden. Er galt nicht als altpreussisch, er stand etwas in Wettbewerb mit der Armee, er schien mit Industrie und Handel zu eng verschwistert für die damalige Notlage der Landwirtschaft und die großen wirtschaftlichen Kämpfe der Parteien. Noch gegen das Zweite Flottengesetz von 1900, gegen die „gräßliche Flotte“, wie sie ein konservativer Führer nannte, haben vereinzelte Mitglieder der äußersten Rechten gestimmt, während beim liberalen Bürgertum von vornherein neben verbissenster Gegnerschaft überwiegend verständnisvolle Anhängerschaft zu finden war.

Zunächst hatte der Untergang der „Amazone“ die Folge, daß 1864 das Durcheinander von Köpfen in unserem Seeoffizierskorps noch wuchs. Schon vorher waren Teile des Seeoffizierskorps aus der Armee übernommen, von wo besonders Kavalleristen die für den Marinedienst erforderliche jugendliche Selbständigkeit mitbrachten; andere kamen aus der deutschen oder dänischen Marine; wieder andere waren in England, Amerika oder Holland ausgebildet. Nun wurden aber auch noch Danziger „Stürkes“ aus der Segelschiffs-Kauffahrtei-Marine eingestellt, um die im Kriege mit Dänemark fühlbar gewordenen Offizierslücken zu füllen. Danzig war ja noch unser eigentlicher Hafen. Diese Schiffer fuhren im allgemeinen nur in der kleinen Fahrt zwischen Danzig und England, während die besseren Qualitäten nach der Nordsee gingen.

Dieser Einschub der von uns „Hilfsbarone“ genannten, wenig gebildeten Seebären aus der damaligen Kauffahrteimarine, darunter merkwürdige Persönlichkeiten, die nach 1870 z. T. ehrengerichtlich wieder entfernt wurden, brachte manchen Spaß in unsere Messen. Sie wurden aber von den Mannschaften oft nicht als Autorität anerkannt, während der Offizier aus dem Kadetteninstitut, trotzdem er in gewissem Sinne mehr Kamerad zum gemeinen Manne war, immer zugleich auch der Herr blieb. Der Grundsatz Washingtons, nur Gentlemen zu Offizieren zu nehmen, zeigte auch bei uns seine Richtigkeit. Nur Tapferkeit vor dem Feind gibt einen Ausgleich für gute Erziehung. Im allgemeinen fehlte es den damaligen Seekadetten an Lehrern, die als Erzieher gelten konnten. An „Schuftung“ mangelte es nach guter preussischer Sitte nicht; man wurde von einem Kursus in den andern gezogen, bis man erst nach $4\frac{1}{2}$ Jahren zum Offiziersrang aufstieg. Aber die Lehrer wußten dies Menschenmaterial wenig zu handhaben. Viele von den alten preussischen Marineoffizieren gingen deshalb um die Ecke oder bekamen Schrullen; im besten Falle wurden sie Autodidakten. Mein Jahrgang indeß war begünstigt; wir hatten vorzügliche Vorgesetzte, an die ich dankbar zurückdenke. Der spätere Admiral Batsch war unser Kommandant. Nicht mit Unrecht sagt man, es hänge von der Art, wie die Kadetten im ersten Jahre angefaßt werden, ab, ob der Jahrgang, die „Crew“, einschläge oder nicht.

Der Dienst gruppierte sich in der Hauptsache darum, die Handhabung der Takelage zu erlernen. Die Segelkunst, wie sie durch die Jahrtausende ausgebildet war, erforderte lange Übung für Offiziere wie Mannschaften. Wir haben auf unseren Übungsfahrten verschiedentlich, wie es bei der Segelzeit nicht anders war, Abenteuer erlebt, welche uns die Lage Maryats und Nelsons wie selbstgeschauter verstehen ließen.

Selten kreuzten sich die Wege der preussischen Marine mit denen der preussischen Politik. Wenn es geschah, dann etwa in der Weise, wie uns die Teilnehmer der „Gazelle“-Fahrt nach Japan 1864 erzählten. In der Nähe von Yokohama war ein deutsches Schiff gestrandet und beraubt worden. Der Kommandant der „Gazelle“, Kapitän z. S. von Bothwell, zog mit einem Landungskorps hin, um zu bergen. Unterwegs begegnete er einem Daimio, der Kotau verlangte. Unser Kommandant weigerte sich. Um den Daimio saßen dreitausend japanische Ritter in Stahlrüstungen, den Kopf gesenkt, die Arme über dem Schwert ge-

Kreuzt. Schließlich half sich der Kapitän, indem er die Ehrenbezeugung anbot, wie sie einem königlichen Prinzen in Preußen erwiesen würde. Auf diese Formel einigte man sich: da wurde chargiert, Gewehr zur Attacke rechts und im Laufschrift vorbei. Auch zu Repressalien gegen erotische Staaten wurden die Schiffe verwendet. Im allgemeinen aber zogen wir in diesen Zeiten nur auf Übungsfahrten ohne andern Zweck, als die Ausbildung der Flotte selbst, hinaus.

Etwas vom Mittelalter hatten unsere Leistungen auch noch im Krieg. Die „Niobe“ hatte 1866 im Kanal auf ein Zusammentreffen mit der österreichischen Dampferkorvette „Erzherzog Friedrich“ zu rechnen und sollte als Segelschiff ein Gefecht vermeiden. Ich stand damals als Nr. 3 am Vorderladergeschütz, um die Kugeln in die Mündung zu schieben; neben mir lag griffgerecht meine Pike für den Fall, daß der Feind entern und durch die Pforte hindurchdringen wollte. Andere Leute hielten Enterbeile bereit, um sie in die feindliche Schiffswand zu schlagen und als Stufen zu benutzen. Bei den Scillyinseln sichteten wir ein beigedrehtes Schiff von der Art des Oesterreichers. Es hielt unter Segel offenbar auf uns ab, — schraubte dann den Schornstein in die Höhe und folgte uns unter Dampf. Nebel trennte uns während der Nacht. Als in der Gegend vor Plymouth der Nebel hochging und wir klar zum Gefecht bei den Kanonen standen, heißt die Fregatte die norwegische Flagge und wir Jungen waren um unsere Kampfesfreude betrogen. In Kiel lagen wir später mit geladenen Geschützen vor den Straßen der Altstadt, die zum Wasser hinabführen, als die Preußen unter Mantuffel bei Holtenau über den Kanal heranrückten und es fraglich schien, ob die Oesterreicher unter Gablentz Widerstand leisten würden oder nicht. Gablentz setzte sich aber auf die Bahn und fuhr ab; unsere Musikkapelle spielte ihm das Geleit. Die österreichischen Offiziere waren in Kiel sehr beliebt gewesen; ihre vielen Verlobungen gingen ja nun entzwei, aber sie hatten die Herzen gewonnen, während die Preußen, die den steifen Ladestock verschluckt hatten, die gewünschte Bildung eines eigenen schleswig-holsteinischen Kleinstaates stören kamen. Trotz dem Kriegszustand haben wir uns über Tegetthoffs Seesieg bei Lissa gefreut, fast als ob er ein eigener wäre. Die österreichische Flotte hatte 1864 das schwere Gefecht bei Helgoland an unserer Seite sehr tapfer geschlagen, und Oesterreich galt uns noch als deutsches Bruderland; über seine Tschechen und Polen sah man in damaliger Zeit hinweg.

Unser Ansehen im Ausland stieg durch 1866 erheblich. Wir hatten vorher einmal in Cadix demütigend empfunden, wie man uns von oben herunter ansah und der spanische Offizier uns bei der Werftbesichtigung warten ließ. Jetzt kamen 1867 in Marseille die Leute zu uns an Bord gestürmt, um die Prussiens zu sehen; in Nizza wurden Zündnadelgewehre in Jahrmarktsbuden gezeigt. Freilich die französischen Offiziere gaben uns teils durch Hochmut, teils durch schlechtverhehlten Arger einen Vorgeschmack von 1870.

Im Frühjahr 1870 wurde aus vier verschiedenen Schiffen unser erstes Panzergeschwader gebildet, auf dessen Flaggschiff „König Wilhelm“ ich als Unterleutnant an Bord war. Prinz Adalbert, der darum gebeten hatte, das Geschwader zu führen, war nicht mehr ganz auf der Höhe, aber der König gab ihm nach einigem Zögern die Führung sozusagen als Abschiedsfeier, um nach den Azoren zu gehen. Die Ausbildung war auch bei den Panzerschiffen noch durch die Gewohnheiten der Segelmarine beeinflusst; wir versuchten auf der Reise sogar zu segeln, aber die Biester rührten sich nicht. Die damalige Lage der preußischen Marine kennzeichnet sich in dem Umstand, daß wir in deutschen Häfen keine Docks für große Schiffe besaßen. Es war bei Beschaffung der Schiffe wohl nicht genügend beachtet worden, daß man ein eisernes Schiff alle Jahre docken muß, um es zu reinigen. Das Geschwader war daher, als der Krieg mit Frankreich zu schwelen anfing, mehrere Jahre nicht im Dock gewesen; der „König Wilhelm“ hatte wie wir später feststellten über 60 Tonnen Nießmuscheln am Leibe, die durch Verdickung des Schiffs und Reibung die Schnelligkeit von 14 auf 10 Knoten herabgesetzt hatten. Nun zwang uns ein Maschinenschaden, Plymouth für eine längere Ausbesserungszeit anzulaufen, und der englische Admiral bot uns das Dock an. Weshalb wir es nicht annahmen, ist mir unklar geblieben; man erzählte sich damals in der Offiziersmesse, die Schwierigkeit läge in dem Prinzen, der doch nicht die ganze Zeit über im Dock bleiben könnte. Wie dem sei, wir fuhren ungedockt Mitte Juli durch den Kanal zurück in der Erwartung, von den Franzosen überfallen zu werden, wogegen wir nur mit Erbsen gefüllte Übungsgeschosse an Bord und ein Schlagrohr hatten, das bei jeder Gelegenheit einen Versager gab.

Am 16. Juli in Wilhelmshaven angelangt, wo die Mobilmachung im vollen Gange war, konnten wir nicht in den Hafen einlaufen, weil

die Schleusen noch nicht fertig waren, blieben also auf der Reede. Die Gefahren des docklosen Zustandes lähmten das Geschwader; jede Verletzung des Schiffsbodens war unreparierbar und bedeutete Gefechtsunfähigkeit. Wir haben nun auf der Außenjade eine harte Zeit erlebt. Wir sollten eingesezt werden, wenn Hamburg oder ein anderer Nordseeküstenort angegriffen würde. Wir sind aber auch zweimal in See gegangen, einmal, um in Höhe der Doggerbank den beiden neuen französischen Panzerschiffen, welche zur Verstärkung des französischen Ostseegeschwaders ausgesandt waren, aufzulauern, das zweitemal, als wir nach einem starken Sturm die französische Flotte zerstreut in Lee von Helgoland vermuteten. Wir sind aber beidemal nicht zum Schlagen gekommen. Die Armee hat es uns verübelt, daß wir nicht die ganze französische Flotte angriffen, als sie auf dem Rückmarsch plötzlich vor Wilhelmshaven erschien. Auch wir Jungen waren empört, daß wir nicht losgingen, aber die Zurückhaltung war richtig. Wir standen drei Panzerschiffe gegen acht, liefen nur zehn Knoten Geschwindigkeit, und wenn auch der damalige Kapitän Werner in der „Gartenlaube“ mit dem „König Wilhelm“ als stärkstem Schiff der Welt Reklame getrieben hatte, so war denn doch eine dreifache Übermacht damit nicht auszugleichen. Der Verlust unseres ganzen Bestandes war beim Fehlen einer Ausbesserungsmöglichkeit zu erwarten, ohne eigentlichen Nutzen. Für Nichtseeleute blieb auch schwer zu verstehen, weshalb wir nicht wenigstens einen Ausfall wagten? Ein angefangenes Gefecht auf See kann aber nicht abgebrochen werden, wenn der Feind schneller ist. Jedenfalls wurde der Marine ihre Untätigkeit verdacht. So bekamen wir nicht einmal Kriegsjahre angerechnet.

Wir hatten 1870 treffliche Lloydampfer, die wir zum Kaperkrieg hätten bewaffnen können. Wir hielten uns aber an unsere zu Anfang des Krieges abgegebene Erklärung, daß wir nicht kapern wollten. Als die Franzosen ihrerseits unsere Kauffahrer wegnahmen, änderten wir schließlich unseren Standpunkt, was aber für die erforderlichen Vorbereitungen zu spät kam.

Das damalige Seerecht, sich gründend auf die Pariser Konvention von 1856, hinderte die Franzosen, offene Städte zu beschießen, wogegen wir überdies Vergeltung üben konnten. Eine Desarmierung unserer im Ausland liegenden Kriegsschiffe war gegen das damals respektierte Seerecht. In Vigo nahmen unsere Schiffe Kohlen, während

draußen die französischen Schiffe und im Hafen selbst noch als Aufpasser ein französischer Aviso lag. Auf der offenen See von Fayal auf den Azoren umfuhr das französische Panzerschiff *Moncalm* unsere dort zu Anker liegende Korvette *Arcona*, ohne ihr Schaden zu tun. Es war eben ein Seekrieg ohne Engländer. Auf die Lüfteleien des Seerechts setzten auch im späteren Weltkrieg die Rechtsgelehrten des Auswärtigen Amtes und des Reichstages noch die größten Hoffnungen, während die Engländer mit souveräner Gewalt darüber hinweggegangen sind und nach dem Kriege ein neues Seerecht anstreben werden, das ihre Polizeiherrschaft auf den Meeren stabilisiert.

Der für die Armee so glorreiche Feldzug lag drückend auf der Marine. Dabei war unser kriegerisch tatenloser Dienst auf der Außenjade anstrengend und schwer. Wir waren jederzeit auf den Angriff unter ungünstigen Verhältnissen gefaßt. Unsere Minensperre beunruhigte uns mehr als den Feind; die schlechten Minen rissen sich bei bewegter See los und trieben in der Jade umher. Monatlang bin ich auf dem vorspringenden Sporn des „König Wilhelm“ jede Nacht vier Stunden Wache gegangen, um auf unsere eigenen Minen zu passen, was bei unsichtigem Spätjahrewetter freilich so wenig genutzt hätte, wie die schwimmende Holzbarrikade, die vom Bugspriet des Schiffes herabhängend die losen Minen auffangen sollte.

Die größte „Kriegsleistung“ unsres Geschwaders aber war die Einfahrt in die Schleusen von Wilhelmshaven, als der Winter uns zwang, die Außenjade zu verlassen. Der Hafen war unfertig; noch am 16. Juli hatten die Hammel auf dem Boden der Bassins geweidet. Das Fahrwasser nach dem Hafen war noch nicht genügend ausgebaggert; für die Einfahrt mußten wir also Munition und Kohlen von Bord geben, um das Schiff zu erleichtern. Da trat bei Windstille am 22. Dezember schwerer Eisgang ein, sodaß die Eischollen bis zur Batteriehöhe aufstiegen und die Ankerketten durchschnitten. Kohlenprähme konnten nicht mehr auf die See gelangen. Jetzt mußte die Einfahrt gewagt werden, denn abgesehen von der unter diesen Umständen gefährlichen Ausfahrt aus der Jade bei Wangeroog hatten wir auch keine Feuerung mehr an Bord, um etwa nach Norwegen zu gehen.

Das Einlaufen gelang mit knapper Not; am 23. Dezember mittags lag alles, was wir besaßen, im Hafenbassin, und damit war für uns der Krieg zu Ende.

Aber es entsprach nicht der preussischen Art, unser verantwortungsloses Dasein müßig auszukosten. Teils um die Mannszucht aufrecht zu halten, teils aus der Meinung heraus, man müßte die Marine militärischer anfassen und auf einen mehr soldatischen Standpunkt bringen, wurde in den Wintermonaten mächtig Infanteriedienst geübt. Die Ara Stosch warf ihren Schatten voraus.

2

Meine Gefühle gegenüber England waren durch Familie und Beruf bestimmt. Die Umgebung, in der ich aufwuchs, war getränkt mit Erinnerungen an die Freiheitskriege; mein Großonkel war Ordonnanzoffizier bei York von Wartenburg gewesen; wer sich Anno 13 nicht untadelhaft gehalten hatte, auf den wies vaterländische Gesinnung noch in meiner Kinderzeit mit Fingern. Für den alten Verbündeten England bestand noch eine starke Vorliebe, welche auch durch Palmerstons als kränkend empfundene Abweisung deutscher Flottenwünsche nicht nachhaltig getrübt wurde, ebensowenig durch die Kundschafterdienste, welche im Jahre 1864 die Briten den Dänen bei Helgoland gegen Tegetthoff leisteten. Allerdings teilte mein Vater, der innerpolitisch zu liberalen Anschauungen neigte, die Verstimmung, welche im Gneisenauschen Kreis gegen das selbstfüchtige Großbritannien erwachsen war, und pflegte eigene Kindheitserinnerungen an die anderen Verbündeten aus Preußens Erhebungszeit, die Russen. Die Meinungsverschiedenheiten der Großen färbten daheim kindlich auf uns ab: ich entsinne mich einer häuslichen Festaufführung, worin meine Schwester den Engländer, mein Bruder, in dessen Typus das Réfugiéblut der beiden Großmütter durchschlug, den Franzosen spielte und ich als Russe die dem Krimkrieg entsprechenden Schläge bekam.

Daß man in England die Preußen noch gelten ließ, erfuhr ich als Seekadett aus eigener Anschauung. Unsern eigentlichen Ausrüstungshafen bildete zwischen 1864 und 1870 Plymouth, wo noch in langen Reihen flußaufwärts die Dreidecker Nelsons und die großen Holzlinienschiffe des Krimkriegs lagen und wo wir uns fast mehr zuhause fühlten als im idyllisch-friedlichen, nur gegen Preußen noch so mürrischen Kiel, dessen Hafen damals erst ein einziger kleiner Dampfer befuhr, der das Mehl von der Swentiner Wassermühle herüberschleppte. Im Navy-Hotel zu Plymouth wurden wir wie bri-