



## **Erinnerungen**

**Tirpitz, Alfred von**

**Leipzig, 1919**

1. Jn Hamburg 1871. Deutsche Fischer unter fremder Flagge.  
Auslandsdienst. Cartagena.
- 

[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 Zollschutz, 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 unsre 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.