



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

2. "Das sind ja Soldaten". Die Landmilitarisierung der Marine. Die Marineakademie. Der Admiralstab. Stoschs Flottengründungsplan.

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

Zum Politisiren hatten wir überdies gar keine Zeit. Es war neben der Entfaltung der deutschen Seeinteressen Stofschs 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 Arbeitenkönnen 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 seemannisch 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 Stofsch 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 Schiffsbaulehre 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 aufzuschwächen, 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. G. 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-