



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

3. Wir "explorieren". Vielseitigkeit der Seeinteressen.

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

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 Mannschaftersatzes 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.