



## **Erinnerungen**

**Tirpitz, Alfred von**

**Leipzig, 1919**

2. Die Arbeit honoris causa. Die Entwicklung der Torpedoboote. Jedes Kriegsschiff ein Kompromiß.

---

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



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 verschossen<sup>1)</sup> 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 totiliegenden 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

<sup>1)</sup> 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 zugesetzt. 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 voraus<sup>1)</sup>.

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

<sup>1)</sup> 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 ernstem 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-