



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Siebentes Kapitel. Flottenpläne

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

Siebentes Kapitel Flottenpläne

1

Aus den taktischen Erkenntnissen ergab sich von selbst eine bestimmte wünschenswerte Zusammenstellung von Schiffsmaterial. So verdichtete sich unsre in „Dienstschriften“ niedergelegte Oberkommando-Tätigkeit auch in konkreten Vorschlägen für den Bau einer Hochseeschlachtflotte. Als ich später aus Ostasien zurückkam und das Staatssekretariat übernahm, gab ich auf die Frage: „was bringt man im Reichstag ein?“ zur Antwort: „das, was die neunte Dienstchrift enthält“.

Trotz der taktischen Ergebnisse der Dienstschriften und ihrer Anerkennung durch den Kaiser arbeitete das Reichsmarineamt unter Hollmann noch auf den Kreuzerkrieg hin, drängte auch den Kaiser in dieser Richtung und vertrat dieselbe Anschauung im Reichstag, allerdings ohne System, sodaß der Reichstag nach wie vor nicht sehen konnte, wo hinaus die Marine wollte.

Im Winter 1894/5 sollte einer Reihe von Reichstagsabgeordneten im Potsdamer Schloß ein Marinevortrag gehalten werden; zuerst hatte ich ihn übernehmen sollen, dann entschloß sich der Kaiser, ihn selber zu halten. Ich erfuhr, daß der Kaiser uneingeschränkt im Sinn des Kreuzerkriegs sprechen und den Reichstag in dieser Richtung beeinflussen wollte. Am Tage vorher hatte zufällig das Oberkommando Vortrag; ich benutzte die Gelegenheit, um dem Kaiser den Inhalt der einen Dienstchrift vorzutragen, wonach die Schlacht Ziel und Schwerpunkt unsrer taktischen und auch organisatorischen Entwicklung sein müsse. Der Kaiser war verstimmt, vielleicht weil sein Vortragskonzept dadurch gestört wurde; er fragte mich: „Warum hat denn Nelson immer nach Fregatten gerufen?“ Ich antwortete: „Weil er eine Schlachtflotte hatte.“ Immerhin bewirkte mein Vortrag, daß der Kaiser am folgenden Tag nicht nur über den Kreuzerkrieg, sondern auch über die Schlachtflotte vor den Abgeordneten sprach, die nun allerdings erst recht nicht wußten, worauf man abzielte. Ein Teil des Reichstags verhielt sich mißtrauisch

und ablehnend gegen „persönliche Flottenlaunen“; der Marinereferent in der Kommission Herr von Leipziger aber stöhnte an jenem Abend in Potsdam ganz offen mir gegenüber: „Wenn wir nur wüßten, welchen Weg man eigentlich gehen will.“

Wegen neuer Reibungen mit dem Marineamt erbat ich Herbst 1895 meine Abkommandierung. Mein Nachfolger wurde Admiral v. Diederichs, und an die Spitze des Oberkommandos selbst trat Admiral v. Knorr, ohne daß indeß die Reibungen und der Wirrwarr dieser Jahre sich verringerten. Im Dezember 1895 reichte das Oberkommando eine Denkschrift über den erforderlichen Flottenbau ein; ich erhielt vom Kaiser Befehl, mich unmittelbar dazu zu äußern, was um die Jahreswende 1895/6 schriftlich und mündlich geschah.

Zwei Gedankengänge bildeten sich damals heraus: die taktische Notwendigkeit einer Schlachtflotte, wenn wir überhaupt auf Seegeltung losstrebten und mit Zweck und Nutzen Schiffe bauen wollten; und die politische Notwendigkeit, für die unaufhaltsam und reißend anwachsenden deutschen Seeinteressen eine sie schützende Flotte zu schaffen. Die Flotte erschien mir niemals als Selbstzweck, sondern stets als eine Funktion der Seeinteressen. Ohne Seemacht blieb die deutsche Weltgeltung wie ein Weichtier ohne Schale. Dem Handel mußte die Flagge folgen, wie das andere, ältere Nationalstaaten längst begriffen hatten, als es bei uns erst zu dämmern begann; wie die Fortnightly Review 1893 bündig und richtig geschrieben hatte: „Der Handel erzeugt entweder eine Marine, welche stark genug ist, ihn zu schützen, oder er geht in die Hände von fremden Kaufleuten über, welche solchen Schutz genießen.“

Eine gewisse Sorg- und Ahnungslosigkeit, das Vorherrschen innerer wirtschaftlicher und sozialer Händel verdunkelten der Masse des deutschen Volks noch diese Notwendigkeit. Der Kaiser hatte sie erkannt, wozu ihm sein häufiger Aufenthalt in England, wo er sich wie seine Geschwister halb zuhause fühlte, dienlich war. Indessen wurde das Bestreben des Kaisers, den Sinn für Marineentwicklung zu wecken, beeinträchtigt durch seine Neigung zu geräuschvollem und verfrühtem weltpolitischem Auftreten, durch die vom Volk durchgespürte Schwierigkeit für ihn, sich in der Welt der Wirklichkeiten zu bewegen. Der Flottengedanke wurde im Volk noch vielfach mit Mißtrauen aufgenommen. Die Deutschen spürten, verwöhnt von dem Glück, in das die

Bismarcksche Reichschöpfung und das plötzliche Umsichgreifen unserer so lange zurückgestauten wirtschaftlichen Lüchtigkeit uns versetzt hatte, noch nicht genügend, daß unsre Entfaltung auf dem breiten Rücken des britischen Freihandels und der britischen Weltherrschaft sich auf Widerruf vollzog. Dem Wachstum unsrer Industrie verdankten wir das Wachstum unsrer physischen und materiellen Stärke. Wir nahmen jährlich fast um eine Million Menschen zu, das heißt gewannen auf dem unveränderlich engen Spielraum der heimischen Scholle alljährlich etwas, das dem Zuwachs einer Provinz gleichkam, und dies alles beruhte auf der Aufrechterhaltung unsres Ausfuhrhandels, der mangels eigener Seemacht ausschließlich vom Belieben der Fremden, d. h. der Konkurrenten abhing. Wir mußten nach Bismarck „entweder Waren ausführen oder Menschen“, und es handelte sich bei dem Entschluß, Seemacht zu bilden, letzten Endes um nichts anderes als um den Versuch, eine sich nicht in eignen Siedelungskolonien, sondern in heimischen Werkstätten vermehrende Bevölkerung deutsch zu erhalten.

Es war die Frage, ob wir nach der fast schon vollendeten Aufteilung der Erde nicht zu spät daran wären; ob überhaupt jene Entfaltung, der wir unsern Rang unter den Großmächten verdankten, künstlich und auf die Dauer unhaltbar wäre, ob dem raschen Aufstieg nicht ein furchtbarer Niedergang folgen müßte. Die leicht zuzuschlagende „Offene Tür“ war für uns dasselbe wie für die übrigen Weltmächte ihre weiten Flächen und unerschöpflichen Naturschätze. Dies und dazu unsre eingezwängte und gefährdete festländische Lage bestärkte mich in der Überzeugung, daß keine Zeit zu verlieren wäre, um den Versuch der Seemachtbildung zu beginnen. Denn nur eine Flotte, welche Bündniswert für andere Großmächte darstellte, also eine leistungsfähige Schlachtflotte, konnte unsrer Diplomatie dasjenige Werkzeug an die Hand geben, das, zweckentsprechend genützt, unsre festländische Macht ergänzte. Ziel mußte sein die Errichtung einer Mächtekonstellation zur See, die Schädigungen und Angriffe auf unsre wirtschaftliche Blüte unwahrscheinlich machen und den trügerischen Glanz unsrer damaligen Weltpolitik zu einer wirklich selbständigen Weltstellung umwandeln würde.

Um dies dem deutschen Volk begreiflich zu machen, mit der angesichts der ausländischen Eifersucht gebotenen Zurückhaltung im Ausdruck, hielt ich eine Aufklärung im großen Maßstab für notwendig; die Frage war,

ob diese Aufklärung mangels anderer hierfür tätiger Kräfte von der Marineverwaltung selbst in die Hand genommen werden sollte.

Die Gedankengänge jener Tage möchte ich durch Wiedergabe eines mit Altmeister Stosch damals geführten Briefwechsels verdeutlichen.

Kiel, 21. 12. 1895.

Schwanenweg 25.

Euer Excellenz

beehre ich mich gehorsamst die Bitte auszusprechen, mir mit einigen Worten zu sagen, ob nachstehender Gedankengang der Ansicht und den langjährigen Erfahrungen Euer Excellenz entspricht.

Es handelt sich in der Hauptsache um die Frage, ob ein größerer Zusammenschluß der Seeinteressen des Reiches als bisher anzustreben und ob als Kristallisationspunkt das Reichs-Marine-Amt zu nehmen ist. Wenn ich die diesbezügliche Politik, wie Euer Excellenz Chef der Admiralität waren, richtig übersehe, so haben Euer Excellenz s. Z. nach obigem Gesichtspunkt verfahren. Historisch betrachtet ist es der Standpunkt, den Colbert und Richelieu ihrer Zeit einnahmen, als es ihnen darauf ankam, Frankreichs Macht und Wirtschaftssphäre rasch nach dieser Richtung zu erweitern. Wäre für Deutschland dieser Zweck erreicht, so wird das Großwerden der Teilinteressen von selbst wieder zur Lockerung unter einander führen. Bis 1866 lagen unsere Seeinteressen völlig darnieder: Seehandel, Exportindustrie, transatlantische Kolonien, Seefischerei, transatlantisches Deutschtum, Kriegsmarine. Was hiervon vorhanden war, hatte den Charakter der Parasiteneristenz. Von diesem Ausgang ist noch vieles übrig geblieben. Meiner Ansicht nach sinkt Deutschland im kommenden Jahrhundert schnell von seiner Großmachtstellung, wenn jetzt nicht energisch, ohne Zeitverlust und systematisch diese allgemeinen Seeinteressen vorwärts getrieben werden. Nicht zu geringem Grade auch deshalb, weil in der neuen großen nationalen Aufgabe und dem damit verbundenen Wirtschaftsgewinn ein starkes Palliativ gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten liegt.

Wir können diese Interessen nicht „freier Hand nach“ (manchesterlich) entwickeln lassen, weil uns keine Zeit mehr für diese Methode geblieben ist. Freilich darf unser planmäßiges Vorgehen auch kein „heimrätliches“ sein. Auf eine gesunde Grundlage können die vorher genannten Interessen nachher nur gestellt werden durch Macht und zwar

Seemacht. Sonst fehlt die Courage, Chefs auf die Zukunft auszustellen. Der „Parasit“ muß dem Prinzip nach wechseln mit dem „civis Germanus sum“. Eine besondere Schwierigkeit liegt darin, daß die Ausgaben für militärische Seemacht zeitlich vor dem vollen Überblick des daraus entstehenden wirtschaftlichen Nutzens gemacht werden müssen. Spießbürgertum und Krämergeist, der nur an den momentanen persönlichen Nutzen denkt, kommt hinzu.

Trotzdem glaube ich, daß in Deutschland eine wachsende Strömung zu Gunsten des vorstehend skizzierten Gedankenganges heute besteht. Diese umfassend und nachhaltig zu steigern, wird besondere Aufgabe der Zentralbehörde sein.

Nimmt man das Reichs-Marine-Amt als solche an, so erwächst der Vorteil, an eine Behörde angliedern zu können, welche von allen Reichs- pp. Behörden jetzt schon größere Seeinteressen in sich vereinigt, als jede der andern einzeln genommen, ferner an eine Behörde, deren Größe und Existenzberechtigung von den Seeinteressen überhaupt abhängt, da die Flotte nur eine Funktion derselben ist.

Es wäre nun die Frage: wird durch solche anzustrebende Angliederung die Gefahr geschaffen, daß die anderen nicht militärischen Seeinteressen zu sehr als Interessen zweiter Ordnung behandelt werden oder umgekehrt, daß die ausschließlichen Flotteninteressen durch den Druck und die größere Reklame der Ersteren zu kurz kommen?...

Ist ferner, nachdem seit 1883 ein grundsätzlich entgegengesetzter Standpunkt eingenommen worden ist, die anderen Interessen bei andern Behörden (Ausw. Amt, Reichs-Amt des Innern, der Post, den einzelnen Landesregierungen) sich recht, wenn auch mitunter schlecht, geholfen haben — noch Zeit und Möglichkeit vorhanden, eine Richtung im Sinne der größeren Zusammenfassung und damit größeren Kraftentfaltung der Seeinteressen einzuschlagen?...

Kurze Zeit darauf schrieb mir Stosch Folgendes:

12. 2. 96.

Haus Stosch
Deßtrich im Rheingau.

Mein lieber Admiral!

... Heute komme ich mit einer Frage. Der Zorn der Engländer gegen uns, wie er bei Gelegenheit der Transvaal-Depesche (1896)

zum Ausbruch kam, findet dort seine Begründung in der Konkurrenz Deutschlands auf dem Weltmarkt. — Da nun die auswärtige Politik in England ausschließlich von Handelsinteressen geleitet wird, so müssen wir auf die Gegnerschaft jenes Inselvolkes rechnen. Dieselbe wird zur Tat, sobald es den Herren gelingt, sich der Nichttheilnahme Rußlands und Frankreichs zu versichern, und wir wieder irgendwie unbequem werden.

Was ich an englischen Abhandlungen in neuester Zeit gelesen, enthält durchweg die Anschauung: Deutschland machen wir mit einem Schlage kaput. Ich habe mir also die Frage vorgelegt, wie führen wir mit einigem Erfolg einen Seekrieg mit England? und ich wende mich an Sie mit der Bitte mir dieselbe zu beantworten. Ich bemerke übrigens, daß ich mir einen Kriegsplan zurechtgelegt habe, aber da ich auf Ihre maritimen Urtheile Wert lege, bin ich sehr gespannt zu hören, was Sie vorschlagen. Wie ich in Berlin vernommen, ist Ihr Abgang nach Ostasien (als Geschwaderchef) ins Stocken geraten; man denkt am Ende daran, unsere dortigen Seestreitkräfte im Interesse der Heimat zu verringern. So hat man Ihnen Zeit gegeben, sich mit großen Fragen zu beschäftigen. Seien Sie gut und erfüllen Sie meine Bitte.

Adieu,

Ihr

v. Stosch.

Ich antwortete von Kiel aus am 13. Februar 1896:

Euer Excellenz

gütiges Schreiben vom 12. d. Mts. habe ich erhalten und beeile mich, dasselbe zu beantworten. . . . In Berlin haben sehr dringende und unerwartete Geschäfte meine dortige Zeit vollkommen ausgefüllt. Wie ich Eurer Excellenz ganz vertraulich und nur für Euer Excellenz Person mitteilen möchte, habe ich Gelegenheit gehabt, an allerhöchster Stelle Eurer Excellenz Ansichten als solche über die erforderliche Marine-Entwicklung zur Geltung zu bringen, und ist Hoffnung vorhanden, daß der Faden da wieder aufgenommen werden wird, wo er im Jahre 1883 abgebrochen wurde. Vielleicht darf ich Eurer Excellenz später einmal Näheres darüber mitteilen. Meine Kommandierung nach Asien ist, wie Euer Excellenz schon wissen, ins Schwanken gekommen. Ich

bin für meine Person sehr betrübt. Es war mein brennender Wunsch hinauszugehen, auch wäre es für mein Nervensystem gut gewesen, einmal auf Jahr und Tag aus aufreibender geistiger Tätigkeit herauszukommen und recht fern von Madrid zu weilen. Ich muß jetzt abwarten, wie das Geschick für mich sich entscheidet.

Hinsichtlich der Transvaalfrage bin ich entgegen der öffentlichen Meinung und entgegen der Leitung unserer Politik der Ansicht, daß wir falsch gehandelt haben¹⁾. England läßt eine Brückierung durch Amerika, weil sie eine spätere Sorge in sich schließt und vor allem, weil Amerika ein unangenehmer Gegner ist, laufen und Deutschland zahlt die Zeche, weil es z. Bt. jeder ins Gewicht fallenden Seemacht entbehrt. Unsere Politik rechnet als reale Unterlage zur Zeit nur mit der Armee, diese wirkt direkt aber nur auf unsere Landesgrenzen, darüber hinaus nur mittelbar durch den von hier aus übertragenen Druck. Unsere Politik versteht nicht, daß der Alliancewert Deutschlands selbst für europäische Staaten vielfach nicht in unserer Armee, sondern in der Flotte liegt. Beispielsweise: wenn Rußland und Frankreich in einer Frage gegen England stehen. Das Hinzutreten unserer jetzigen Flotte ist dafür von zu geringer Bedeutung. Faßt England aber seine Politik nach Pitt'schem Muster auf, so wird es unsere Feindschaft lieber sehen als unsere strikte Neutralität. In ersterem Falle sind wir unter allen Umständen ein höchst wertvolles Objekt, im Falle der Neutralität würden wir außerordentlich als Konkurrent Englands gewinnen. Das weiß man in England auch ganz genau. Unserer Politik fehlt bis jetzt vollständig der Begriff der politischen Bedeutung der Seemacht. Wollen wir aber gar unternehmen, in die Welt hinauszugehen und wirtschaftlich durch die See zu erstarren, so errichten wir ein gänzlich hohles Gebäude, wenn wir nicht gleichzeitig ein gewisses Maß von Seekriegsstärke uns verschaffen. Indem wir hinausgehen, stoßen wir überall auf vorhandene oder in der Zukunft liegende Interessen. Damit sind Interessenkonflikte gegeben. Wie will nun die geschickteste Politik, nachdem das Prestige von 1870 verbraucht ist, etwas erreichen ohne eine reale, der Vielseitigkeit der Interessen entsprechende Macht? Weltpolitisch vielseitig ist aber nur die Seemacht. Darum werden wir, ohne daß es zum Kriege zu

¹⁾ Durch die Krügerdepeche.

Kommen braucht, politisch immer den Kürzeren ziehen. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß England den Glauben wohl etwas verloren hat, daß wir unsere Armee zu seinen Gunsten gegen Rußland ins Feuer schicken. Umgekehrt kann England Rußland schon sehr erhebliche Konzessionen z. B. in Ostasien machen, wenn Deutschland die Zeche zahlt. In letzterem Umstand liegt die Gefahr, wenn wir z. Bt. in einen Konflikt verwickelt werden, der Rußland, Frankreich und England betrifft. Wenn wir auch sagen wollten, wir führen keinen Krieg wegen transatlantischer Interessen, so sagen dasselbe nicht die anderen drei Staaten und so arbeiten wir fortgesetzt im politischen Nachteil.

Es läßt sich über diese Frage sehr viel mehr sagen. Ich wollte aber doch wenigstens angedeutet haben, daß ich meine Ansicht über die augenblickliche Transvaalfrage nicht ohne Überlegung gewonnen habe. Freilich habe ich dieselbe Ansicht gehabt, sobald ich nur die Depesche an den Präsidenten Krüger in der Zeitung las. Dieselbe war obendrein nicht geschickt redigiert, denn da England bei Konventionen dieses Staates mit dem Auslande das Billigungsrecht hat — was wir nicht bestreiten — so waren wir nicht in der Lage, dem Transvaal unsere Hilfe anzubieten.

Dieser Vorfall kann dennoch sein Gutes haben, und ich würde, um unserem Parlament die Augen zu öffnen, eine etwas größere Blamage für uns in diesem Sinne sogar für nützlich halten. Erstens, daß die Anglomanie an gewissen Stellen definitiv aufhört und zweitens, daß unsere Nation sich aufrafft, eine Flotte zu schaffen, wie dieselbe etwa in Dienstschrift IX. entwickelt wurde. Diese Vorlage soll tatsächlich im nächsten Etat gemacht werden. Staatsregierung und die Spitzen des Parlaments sehen freilich keine Aussicht auf Erfolg. Indem die Marine rückhaltlos den militärischen und politischen Wert unserer jetzigen Flotte darlegt, hat sie wenigstens ihre Schuldigkeit getan, und die Geschichte wird andere Leute zur Verantwortung ziehen müssen.

Ich bin also der Ansicht, in den nächsten zwölf Jahren eine zeitgemäße Flotte zu schaffen, deren Stärke sich dem Sinne nach noch garnicht weit von Ew. Excellenz erster Denkschrift 1872 zu entfernen braucht.

Mitten in diesen Briefwechsel waren Jamesons Freischärlerzug gegen die Burenrepublik und die Krügerdepesche hereingepolttert. Der englische Ausbruch von Haß, Neid und Wut gegen Deutschland, welchen die Krügerdepesche auslöste, hat mehr als irgend etwas Anderes dazu beigetragen, breiteren Schichten des deutschen Volkes über unsre wirkliche Lage und die Notwendigkeit des Flottenbaues die Augen zu öffnen.

Während aber die deutsche öffentliche Meinung der Krügerdepesche zubelste und sich in den nächsten Jahren in immer wiederholten Scheltensfeldzügen gegen England Luft machte, hielt ich die Krügerdepesche selbst und alle später folgenden Herausforderungen Englands für bedauerlich und gefährlich. Es verriet sich in ihnen weitgehende Verkennung Englands, seiner Macht und unsrer Ohnmacht. Der ohnehin schwierige, weil verspätet unternommene Versuch der Seemachtsbildung wurde dadurch weiter gefährdet, wenn auch Englands damalige Isolirung und seine eigenen Schwierigkeiten mit den Buren die Gefahrenzone, durch die wir beim Flottenbau hindurchmußten, zunächst den Blicken verdeckten.

Ich stehe noch heute auf dem Standpunkt, daß der Versuch gar nicht unterbleiben konnte, durch den Bau einer Flotte uns zur wirklichen weltpolitischen Freiheit hindurchzuarbeiten. Dem deutschen Volk wird es in den auf den Weltkrieg folgenden Jahrzehnten nicht erspart bleiben, die Gegenprobe zu erleben und zu erfahren, was es heißt, dem Willen der Angelsachsen ausgesetzt zu sein. Wer freilich davon überzeugt ist, wir seien von Natur oder infolge unsres geschichtlichen Zuspätkommens überhaupt ungeeignet, Seemacht zu bilden, und hätten uns infolgedessen von vornherein in die britische Vormundschaft fügen sollen, der muß zu einer Beurteilung meiner damaligen Gedankengänge gelangen. Wenn ich nicht den Glauben an die große Zukunft des deutschen Volkes auf der Erde gehabt hätte, würde ich nicht die Kraft besessen haben, ihm eine Flotte zu bauen. Insofern habe ich mich vielleicht getäuscht, wenn ich auch überzeugt bin, daß bei einer Politik der größeren Vorsicht einerseits, der größeren Latkraft anderseits dieser Versuch, zur weltpolitischen Freiheit durchzudringen, gelungen wäre. Auch noch im Weltkrieg hatten wir bei anderer Führung wohl begründete Aussicht, uns zu behaupten. Wollte man aber die Flotte nicht bauen und von den Neunziger Jahren ab den Weg des Verzichtes beschreiten, dann hätten wir auch Handel und Industrie freiwillig zurückschrauben, unsre Aus-

wanderung wieder in Fluß bringen und unsre Auslandsinteressen verkümmern lassen müssen. Dann hätten wir, wie Richnowsky sagt, den „Angelsachsen und den Söhnen Jahwehs“ das Feld überlassen und uns mit dem alten Ruhm begnügen müssen, das Salz der Erde, der Völkerdünge zu sein. Eine Illusion aber war und ist es zu glauben, die Engländer hätten uns im Zustand der Flottenlosigkeit etwa mehr geschont und unsern wirtschaftlichen Auftrieb ungehemmt sich weiter vollziehen lassen. Sie hätten uns dann wohl schon früher Halt geboten. Darüber konnte sich, wer die Engländer kannte, nicht im Zweifel sein. Die Vernichtungsrufe in der englischen Publizistik der Neunziger Jahre waren bei weitem nicht das einzige Anzeichen dafür, daß der unbequeme, aber ohnmächtige deutsche Wettbewerber bei der ersten sicheren Gelegenheit niedergeschlagen werden würde. Der Deutsche, der gutgläubig es für sein Recht hielt, sich friedlich auf der Welt auszubreiten und allerorten namentlich den englischen Einfluß zu überflügeln, versetzte sich im Allgemeinen nur ungenügend in das Gefühl der älteren Besitzer, die in uns den Eindringling erblickten; auch von der eigentümlichen Zusammensetzung der englischen Macht, von ihrer Fähigkeit, mit geistigen und materiellen Machtmitteln das Deutschtum einzufesseln, hatte man bei uns eine ganz unzulängliche Vorstellung, bis der Weltkrieg die Wirklichkeit enthüllte.

3

Der Plan einer deutschen Schlachtflotte ist noch ohne Gedanken an einen Krieg mit England gefaßt worden. Es wäre politisch wie strategisch hirnverbrannt erschienen, die Möglichkeit eines späteren Angriffs auf England zu erwägen. Vor dem Jahr 1896, namentlich unter Caprivi, war, wie bemerkt, die Vorstellung beliebt gewesen, England als maritime Ergänzung des Dreibunds gegen Frankreich und Rußland aufzufassen. Auch Verteidigungsmaßnahmen gegen England zu entwerfen, lag damals kein Anlaß vor. Der von mir ausgearbeitete Operationsplan von 1895 faßt den Zweifrontenkrieg ins Auge und rechnet bei allen seinen Einzelheiten mit einem neutralen England. Ich ging von der Voraussetzung aus, daß wir den Krieg gegen Frankreich nicht als Kreuzerkampf, sondern mit einer Seeschlacht eröffnen sollten. Hier liegt der Ursprung unsres Schlachtflottenbaues, der dann zu Anfang des Jahres 1896 durch die unvermuteten Drohmaßnahmen

der britischen Flotte, sowie durch die immer unverhüllter hervorbrechende Handelseifersucht freilich bald eine englische Front zu der französischen hinzugewinnen mußte. Die Engländer stellten nach der Krügerdepesche ein fliegendes Geschwader eigens gegen uns in Dienst. Dies warf in unsre Flottenbau-Überlegungen einen neuen Gesichtspunkt und war die Veranlassung, weshalb Stosch seinen Operationsplan zur Verteidigung gegen England ausdachte, den er im privaten Meinungsaustausch mit mir erörtert hat. Der erste amtliche Operationsplan gegen England ist im Admiralstab erst im Lauf des Zwanzigsten Jahrhunderts bearbeitet worden.

Wie fern der Marine vorher diese englische Belastung lag, wie völlig wir durch die Arbeit für den Zweifrontenkrieg in Anspruch genommen waren, zeigt unser Verhalten gegenüber dem Vertrag, der uns 1890 Helgoland im Austausch gegen Sansibar usw. erwarb. Die Marine legte keinen großen Wert auf die Erwerbung Helgolands. Ich selbst hatte allerdings schon 1870 in einem Brief an meinen Vater, der eine Art von erstem Flottenplan enthielt, auch Helgoland gefordert. Aber die Möglichkeit, die noch 1870 einem französischen Geschwader gegeben war, dort zu ankern, war nicht mehr zu befürchten, seitdem wir Torpedos hatten. An den Wert Helgolands in einem Krieg mit England aber dachten wir überhaupt nicht. Die Bedeutung der Insel für die Seekriegsführung entstand eigentlich erst, als ich den technisch gewagten Entschluß faßte, einen Hafen aus ihr zu machen, der (1906) den Felsen zum Stützpunkt für Seestreitkräfte erhob und eine enge Blokade unsrer Küste erschwerte.

Caprivi's Grund bei der Erwerbung Helgolands war also nicht sowohl dessen militärische Bedeutung, der wir kaum Beachtung schenkten, wie vor allem der Wunsch, sich mit England gut zu stellen¹⁾. Die erheblichen Zugeständnisse in Afrika, die er für Verbesserung eines „Schönheitsfehlers“ der deutschen Küste darangab, erregten damals in Deutschland Entrüstung. Ich persönlich habe den Wert Sansibars im Jahre 1890 nicht sehr hoch eingeschätzt, da bei günstiger Entwicklung Deutsch-Ostafrikas der Handel an der Insel vorbei nach dem Festland streben mußte.

¹⁾ Die Marine nahm den neuen Besitz insofern sogar mit geteilten Empfindungen entgegen, als seine Befestigung zunächst der Flotte für die damalige Zeit unverhältnismäßig große Summen entzog.

Zur Zeit jenes Briefwechsels mit Stosch war ich schon zum Staatssekretär ausersehen. Als aber Hollmann im Reichstag ein Vertrauensvotum erhielt, zögerte der Reichskanzler Fürst Hohenlohe mit einem Personalwechsel. Zu Ostern 1896 erhielt ich meine Kommandirung als Chef der ostasiatischen Kreuzerdivision und damit das Glück, vor Übernahme des Reichsmarineamts und Inangriffnahme des Flottenbaus noch einmal einen Blick in die überseeischen Interessen des Deutschland zu tun. Ich nahm aus Berlin den Auftrag mit, an der chinesischen Küste einen Platz auszusuchen, wo Deutschland einen wirtschaftlich-militärischen Stützpunkt errichten könnte.