



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Elftes Kapitel. Die Flottengesetze

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

Elftes Kapitel Die Flottengesetze

1

Von jetzt ab trat die Bismarcksche Presse für mich ein. Ich habe weiterhin alle Bundesfürsten bis zu den Großherzögen einschließlich persönlich um ihre Unterstützung gebeten und, indem ich ihnen Vortrag hielt, das Gefühl der Mitentscheidung zu vermitteln gesucht. Dies gelang besonders dort, wo ein Fürst wie König Albert von Sachsen, der zugleich ein geschäftskundiger Mann war, in die Materie ernsthaft eintrat oder wie der Großherzog von Oldenburg sich durch eigene Leistung ein großes Verdienst um unsere Seeinteressen erworben hat, oder wo ein mit Herrschereigenschaften alter Art ausgestatteter Herr wie Großherzog Friedrich von Baden sich aus dem Persönlichkeitsdurchschnitt heraus hob, der sich meinem Eindruck nach im letzten Menschenalter allgemein in Deutschland, bei den Fürstenthümern wie bei den Spitzen der einzelnen Berufszweige gesenkt hat. Natürlich habe ich auch die Hansestädte aufgesucht; ferner die bundesstaatlichen Minister, deren Kennenlernen sich als gutes Werbemittel erwies, zumal diese Sitte des Herumreisens damals noch nicht in Übung war.

Dann habe ich es für mein Recht und meine Pflicht gehalten, den breiten Schichten begreiflich zu machen, welche Interessen hier auf dem Spiele standen; es galt, den verkümmerten Welthorizont des Volkes zu weiten; den durch unsere geschichtliche Entwicklung abhanden gekommenen oder doch zur Seite gedrängten Sinn für die Kulturwerte, die mit der See zusammenhängen, zu wecken; die Überzeugung zu vertiefen, daß wir gebieterisch auf diesen Weg gewiesen waren, wenn wir das zusammengedrängte Deutschtum ohne riesige Auswanderung in der Heimat so blühend erhalten wollten, wie es seit Bismarcks Schutzollgesetzgebung glücklich gedieh. Heeringen organisierte die Nachrichtenabteilung des Reichsmarineamts; er reiste an den Universitäten umher, wo sich fast alle Nationalökonomien bis zu Brentano hin in großartiger

Weise zur Unterstützung bereit fanden. Schmoller, Wagner, Sering, Schumacher und viele andere wiesen nach, daß die Aufwendungen für die Flotte produktive Ausgaben wären, und stellten die Lage Deutschlands dar, die ungesicherte wirtschaftspolitische Grundlage unserer ganzen Kultur und Macht, die Gefahr, daß unser Menschenüberfluß statt eines Reichthums eine unerträgliche Last werden könnte. Sie zeigten, wie sehr unsre Weltstellung auf Sand gebaut war, wie die Chamberlainschen Zollpläne u. a. uns zum Vegetieren als armes Kleinvolk verurteilten, wenn wir nicht die Macht hätten, ein eigenes Wort gegenüber den Überseemächten in die Waagschale zu werfen. So kam ein Schwung in die Erörterung nationalpolitischer Fragen, der ein gesundes Gegengewicht gegen unfruchtbare sozialpolitische Utopien schuf.

Von den großen Historikern, die in einem früheren Menschenalter die öffentliche Meinung führten, war keiner mehr am Leben, nachdem auch Treitschke gestorben war, der herrliche Mann, bei dem ich von 1876 ab an der Universität gehört und mir auch privatim, bei Josty neben ihm sitzend und meine Fragen auf einen Zettel kritzeln, hatte Rats holen dürfen. Warum Treitschkes Geist in der deutschen Historie fast erloschen ist, verstehe ich nicht. Unsere Weltlage war doch so eindeutig. Wir hörten ohne eine durch Seemacht gedeckte Industrie auch auf, eine festländische Großmacht zu sein, und daß wir saturiert wären, wie die weltabgewandte Haltung mancher Gelehrter anzudeuten schien, konnte höchstens von der Frage der deutschen Einigung gelten. Nach der Lösung der Einheitsfrage stellte sich aber mit voller Gewalt die Frage, ob wir im Rahmen der Menschheit etwas bedeuten sollten. Es lag vielleicht in der Neuheit und raschen Entwicklung dieses politischen Problems, daß die Historiker in ihrer Mehrzahl es nicht so klar begriffen wie die Nationalökonomien¹⁾.

¹⁾ Von Historikern hat mich besonders Dietrich Schäfer unterstützt. Mommsen lebte noch, der mir gern Schiffe geben wollte, aber kein Gefäß. Ich habe ihm in Gesprächen gesagt, daß mir in seiner Darstellung des zweiten punischen Krieges die Erkenntnis zu fehlen schiene, daß Hannibal durch die römische Seeherrschaft besiegt worden ist. So wird auch der Siebenjährige Krieg und die Napoleonische Zeit in Deutschland meist viel zu einseitig aufgefaßt. Hätte die in Deutschland herkömmlich gelehrte Geschichte uns mehr daran gewöhnt, in Kontinenten zu denken, so würde auch der Schulpforter Primus Bethmann-Hollweg vielleicht den Angelpunkt des Weltkrieges weniger mißverstanden haben. Es war mir ein betrübliches Zeichen für die Enge unseres geschichtlichen Horizonts, daß die ausgezeichneten

Auch die Armee mit ihren festländischen Überlieferungen folgte dem Wandel der Weltlage nicht gern, wovon ich bald darauf einen Anwendungsfall im Kleinen erlebte durch die unbehilfliche Vorbereitung der leidigen Chinaexpedition, bei deren Durchführung die mangelhafte materielle und geistige Disposition der Armeeverwaltung für Aufgaben, die nicht zum Zweifrontenkrieg gehörten, nur infolge der weltmännischen Persönlichkeit des Grafen Waldersee weniger in die Erscheinung trat. Doch habe ich bei hervorragenden Militärs, mit denen ich, wie mit den Gelehrten, jedoch unter stärkerer Betonung des militärisch-politischen Gesichtspunktes sprach, z. B. bei dem Feldmarschall v. d. Goltz, Verständnis gefunden. Wir ließen Versammlungen und Vorträge abhalten, und bemühten uns namentlich, in großem Maßstabe Fühlung mit der Presse zu bekommen. Wir empfingen jede Zeitung ohne Unterschied und gaben allen sachliche Aufklärung ohne Polemik. Sie konnten damit machen, was sie wollten; eine gewisse Dankbarkeit für das von uns gegebene Material prägte sich doch aus, und so kamen wir vorwärts.

Die altherkömmliche Gastfreundschaft der Marine gab den Ton für die Behandlung der Öffentlichkeit. Wir wollten nicht Gitter um uns errichten, sondern grundsätzlich die Flotte als Sache des ganzen Volkes behandelt wissen. Wir ließen Reisen zur Wasserkante machen, zeigten die Schiffe und Werften, wandten uns an die Schulen, forderten Schriftsteller auf, für uns zu schreiben; es kamen Stöße von Romanen und Broschüren. Vom Kultusministerium sollten Preise an die Schulen gegeben werden. Die Reichsleitung, ohne welche ein nachgeordnetes Ressort wie das Reichsmarineamt ja nichts unternehmen konnte, unterstützte uns unter Bülow. Doch würde die Propaganda noch glücklicher gewesen sein, wenn das Staatsministerium sie übernommen hätte. Wir waren noch starke Außenseiter. In Preußen z. B. hatten wir kein Recht auf den Staatsapparat. Ferner konnte, um eine solche Propaganda zu machen, auf keine etatsmäßige Bewilligung gerechnet werden. Ich habe denn auch den ganzen Werbefeldzug sozusagen kostenlos mit freiwilligen Spenden durchführen können. Auch das war in Deutschland ein neues

Bücher A. v. Pez' so wenig beachtet wurden. Ich habe sie zu Hunderten verbreiten, ferner das Werk des Admirals Mahan übersetzen lassen, und hoffte nicht ohne Grund, daß die Erziehung unseres heranwachsenden Seeoffizierkorps die notwendige Erweiterung des politisch-geschichtlichen Gesichtskreises der Nation unterstützen würde.

Erpik, Erinnerungen

Verfahren. Das Entscheidende war, daß der Gedanke zündete; dann trug sich der Funke von selber weiter.

Es offenbarte sich ein gewisses Bedürfnis der Nation nach einem Ziel, nach einer vaterländischen Sammlungsparole. Das Volk war nicht saturiert. Wenn ein Volk saturiert ist, geht es nieder. Stillstand und Rückgang liegen hart beisammen. Das war bei uns nicht der Fall, und binnen kurzem war die Flotte als Lebensfrage anerkannt und ein selbstverständliches Besitztum der Nation. Freilich, der politisch naive Deutsche glaubte vielfach jetzt plötzlich, schon eine mächtige Flotte zu besitzen, während es sich erst darum handelte, eine solche zu bauen. Übertreibungen und unzutreffende Vergleiche mit England, Herausforderungen und Taktlosigkeiten in der Presse, Parlament und sonstiger Öffentlichkeit waren trotz allen auch von mir unternommenen Warnungen nicht ganz zu unterdrücken.

Es war ja ein entscheidender Fortschritt, daß die Nation jetzt die See lieb gewann. An nationalem Überschwang sündigt der Deutsche nur deshalb, weil er als unverbesserlicher politischer Illusionist zwischen den beiden Extremen der Machtscheu und des Machtraufsches hin- und herschwankt¹⁾.

2

Am 15. September 1897 hielt ich dem Reichskanzler Fürsten Hohenlohe zum ersten Male Vortrag über die Gesetzesvorlage. Ich führte vor allem aus, daß eine Verschiebung nicht am Platz wäre; im nächsten Jahre fänden Reichstagswahlen statt; zunächst wäre also im Fall einer Ablehnung die Auflösung vermeidbar, und als Wahlferment wenigstens die Marinefrage nicht ungünstig. Der nächste Reichstag würde sich dann bei erschöpften Parteikassen ungerne auflösen lassen. Am 6. Oktober

¹⁾ Die Marineverwaltung hat das ihre getan, um der Öffentlichkeit eine nüchterne Bewertung des Erreichten zu ermöglichen. In der Monatschrift „Marinerundschau“ und im „Nauticus“, den wir alljährlich als Handbuch privaten Charakters herausgaben, um uns ohne offizielles Gewicht freier über die Seeinteressen und über das Tatsächliche äußern zu können, verbreiteten wir Kenntnisse auch über die ausländischen Marinen. Der Absatz des „Nauticus“ stieg von Jahr zu Jahr. Er war uns schon im Anfang ein guter Helfer gegen die flottenfeindlichen Broschüren Eugen Richters und anderer; und als wir die Annahme des ersten Flottengesetzes mit den Parlamentariern in meinem Hause feierten, stießen wir lachend auch auf den großen literarischen Anonymus „Herrn Nauticus“ an.

stimmte das Staatsministerium zu. Die Veröffentlichung der Vorlage fand an einem Sonntag früh statt, sodaß sie 36 Stunden wirkte, bevor Eugen Richter, hierdurch besonders ungnädig gestimmt, im Montag-Abendblatt dagegen schreiben konnte.

Die Flottengegner im Reichstag, aber nicht sie allein, sträubten sich gegen die Anebelung des parlamentarischen Bewilligungsrechtes durch ein „Alternat“. Eugen Richter wies als Vorbild auf das Schicksal des Flottenplanes von 1865 hin, der trotz warmem Gefühl für die Marine abgelehnt worden wäre, weil das Verhältnis zur Verfassungsfrage ein noch näheres und wichtigeres wäre. Gefährlicher als Richter's Unversöhnlichkeit war es, daß auch diejenigen Kreise, die materiell die Sachlichkeit und gute Begründung unserer Forderungen anerkannten, die formale Bewilligung durch Gesetz größtenteils für unmöglich hielten, selbst wenn ich meine ganze Person dafür einsetzte. In dieser Richtung begegnete ich auch bei den besten Freunden zweifelndem Nachsinnen. Nun kam es mir aber, wie oben dargelegt, gerade auf den Grundsatz des Gesetzes an. Ich wies darauf hin, daß die 1873 als notwendig anerkannten 14 Panzerschiffe erst nach 21 Jahren wirklich bewilligt und gebaut waren; nur die Gesetzesform gewährte angemessene Baufristen, nur sie könne die Marine aus der Verwirrung, Schwäche und inneren Krise reißen, in welche sie unzulängliche parlamentarische Behandlung geworfen hatte.

Um diesen Grundsatz d. h. die Gesetzesform zu schaffen, beschränkte ich mich im übrigen materiell auf das Äußerste. Wir verlangten keine neuen Steuern oder Anleihen, wir begrenzten unsern Geldbedarf freiwillig aufs Knappste und banden uns hinsichtlich desselben auf sieben (bzw. sechs) Jahre. Wir forderten für jetzt nur eine kleine „Ausfallsflotte“, worüber hinauszufragen damals noch kein Grund vorlag, da die technischen Vorbereitungen für Schiffsbau im größeren Stil überhaupt erst zu treffen waren. Darum gaben wir diesem ersten Schritt die Form, daß er im wesentlichen nichts anderes als den Stosch'schen Flottengründungsplan verwirklichte. Das ganze Vorgehen sollte nicht als Bruch mit der Vergangenheit erscheinen. Der Küstenverteidigungsgedanke wurde erwähnt, teils des geschichtlichen Zusammenhangs willen, teils damit uns nicht Angriffsabsichten untergeschoben würden. Auch war ja das Küstenpanzergeschwader da und wurde in das Gesetz einfach hinübergenommen. Da darin zugleich für späteren Ersatz der Küsten-

panzer vorgesorgt, über die Art des Ersatzes aber nichts bestimmt wurde, so verblockte diese Hereinnahme der alten Typen die spätere zweckentsprechende Entwicklung nicht¹⁾.

Das parlamentarische Gelingen der Vorlage wurde erhofft vermitteltst ihrer sicheren Grundlegung durch jahrelange taktische Arbeit, sodaß sich der Plan als eine geschlossene, nicht plötzlich entstandene, sondern zwingend aus der Erfahrung erwachsene Forderung darstellte.

Auf Capelles Rat nahm ich in das erste Flottengesetz eine Geldgrenze hinein. Zumal da die Geldbeschaffung keine Schwierigkeiten bereitere, die erforderlichen Mittel, wie bemerkt, ohne neue Steuern schon vorhanden waren, hat diese Geldgrenze dem Reichstag das Gesetz mündgerechter gemacht, uns nachher bei der administrativen Durchführung aber Nöte geschaffen, weil der Geldwert beständig fiel.

Um mit den maßgebenden Abgeordneten Fühlung zu bekommen, ließ ich durch meine Mitarbeiter Vorbesprechungen einleiten und trat persönlich ins Gespräch, nachdem ich die Stimmung schon kannte. An Eugen Richter war ja nicht heranzukommen. Aber ein Teil des Freisinns unter Barth und Rickert ging mit. Die Nationalliberalen waren unsere besten Freunde. Um die anfänglich lauen Konservativen brauchte ich mich nicht zu bemühen, da sie mit Ausnahme von Einspannern grundsätzlich für Wehrvorlagen stimmten, immerwährend eingedenk der harten Geschichte und bedrohten Gegenwart Preußen-Deutschlands. Das Zünglein an der Waage bildete das Zentrum.

Freiherr v. Hertling, ein Freund unserer Sache, bezweifelte wie die Mehrzahl aller Politiker die Möglichkeit, eine gesetzliche Bindung zu erlangen. Er sagte, die bisherige uneinheitliche Behandlung aller Marinefragen hätte es den Gegnern zu sehr erleichtert, Stimmung gegen alle Flottenpläne zu machen; zudem schwirrten Staatsstreichsgerüchte.

Unsere Besprechungen mit dem Zentrumsführer Dr. Lieber, der sich bei persönlicher Empfindlichkeit sachlich als sehr geeignet erwies, haben

¹⁾ Die vorhandenen Küstenpanzer tauchten wir beim zweiten Flottengesetz auf dem Papier in Linienschiffe um, was nichts kostete, aber nunmehr bestimmt zum Ausdruck brachte, daß der gesetzlich festgelegte Ersatz dieser Klasse der Hochseeflotte zugute kommen sollte. Die Front verstand den wahren Grund dieser Übernahme der alten Schiffe in den gesetzlichen Bestand der Flotte nicht, und es entstand für diese nicht vollwertige Gattung der Ausdruck „schwimmende Särge“.

schließlich das Gesetz gesichert. Die Umwandlung des Septennats in ein Sexennat war von Lieber selbst angeregt.

So wurde der „Sprung über den Stock“, auf den es bei dieser ersten gesetzlichen Festlegung der Seemacht ankam, vollzogen. Der Reichstag begab sich eines Teiles seines Rechtes, jährlich in die Marineentwicklung einzugreifen. Der nationale Gesichtspunkt verdrängte den des parlamentarischen Betätigungstriebes. Letzten Endes hatten wir das Parlament darum überzeugen können, weil wir selbst überzeugt waren.

3

Im Winter 1898/99 war ich noch fest entschlossen, das Sexennat innezuhalten. Ich war mir aber stets klar darüber und habe das auch im Reichstag geäußert, daß das erste Flottengesetz nicht die endgiltige Flotte schuf; daß wir nach Ablauf des Sexennats mit Nachforderungen kommen müßten, wurde offen besprochen.

Nachdem 1897 die Nation die Frage, ob eine starke Flotte Daseinsberechtigung haben sollte, grundsätzlich bejaht, den materiellen Umfang aber eng begrenzt hatte, reifte die Zeit heran, wo wir uns zu entschließen hatten, ob der politische Schritt zur wirklichen Seemacht gewagt werden oder das ganze Unternehmen nur eine grundsätzliche Demonstration bleiben sollte. Ich war persönlich entschlossen, nach dem ersten Schritt auch den zweiten zu tun, unter Wahrnehmung der innen- und außenpolitischen Lage. Ich dachte an ein „sprungweises Vorgehen“, wobei in der Zwischenzeit der Reichstag möglichst zu schonen war.

Dies Schonen erwies sich aber als schwierig; denn nachdem man angefangen hatte ernsthaft zu bauen, stiegen die Wünsche bald bis in die „aschgraue Pechhütte“. So kam ich früher als ich gehnt hatte, aus der Notwendigkeit, die Geldgrenze höherzutreiben, heraus in Erwägungen und Vorarbeiten zu einem zweiten Flottengesetz hinein.

Schon seit Herbst 1898 nahm ich mir zur Richtschnur, alle Einzelheiten des organisatorischen Vorgehens so einzurichten, wie es für künftige Flottenverstärkungen zweckmäßig wäre. Da unsere Maßnahmen auf ein fernes Ziel hingeordnet waren, wurden sie auch innerhalb der Flotte vielfach nicht verstanden und führten zu inneren Reibungen, die hingenommen werden mußten, um den Gesamtplan nicht zu gefährden.

Im Lauf des Sommers 1899 erkannten wir, daß mit der Novelle

nicht bis zum Ablauf des Serennats (1904) gewartet werden könnte, und faßten den Entschluß, sie spätestens für 1901 oder 1902 einzubringen, den Jahres-Etat für 1900 aber so zu gestalten, daß er der Novelle den Weg freilegte, und bei seiner Einbringung gleich anzukündigen, daß wir die Novelle um einige Jahre vorzuziehen gedächten. Die eigentliche Entscheidung über Inhalt und Zeitpunkt der Novelle selbst sollte dann erst im Frühjahr 1900 nach vorheriger gründlicher Durcharbeitung des Entwurfs und unter Berücksichtigung der dann vorliegenden politischen Verhältnisse erfolgen. Für ein solches Vorgehen erbat und erhielt ich am 28. September 1899 die kaiserliche Genehmigung. Der beim Immediatvortrag anwesende Chef des Marinekabinetts sah die parlamentarischen Aussichten für gering an, worauf der Kaiser meinte, dann würde eben der eiserne Topf (des Willens zur Flotte) den irdenen Topf (der Opposition) zerschlagen.

Bei diesem Entschluß leiteten mich drei Gründe. Der erste war parlamentarischer Natur. Wir reichten mit der 1898 festgesetzten Geldgrenze nicht aus, denn wir hatten die Preissteigerung der Schiffe unterschätzt. Sollten die zu vergebenden Neubauten nicht durch Geldmangel verkümmern, mußten wir spätestens 1900 oder 1901, besser aber sofort, an den Reichstag mit der Bitte herantreten, uns von der Geldgrenze zu entbinden.

Taten wir dies aber, so waren Rückfragen des Reichstags über unsere Baupläne nach Ablauf des Serennats nicht zu vermeiden. Kündigten wir dann die Novelle erst für 1904 an, dann hätten wir 1899 eine Generaldebatte ohne jeden praktischen Nutzerfolg gehabt. So war es richtiger, der doch unvermeidlichen parlamentarischen Erörterung von vornherein ein positives Ziel und im günstigsten Fall den Charakter einer ersten Lesung zu geben.

Der zweite, noch wesentlichere Grund, der für ein Vorziehen der Novelle sprach, war technischer und verwaltlicher Art. Wir mußten darnach streben, jedes Jahr möglichst gleich viel Schiffe zu bauen; unser militärisches Ziel und der Stand unserer Einrichtungen empfahlen eine Bauquote von drei großen Schiffen im Jahr. Nun wäre an sich das beste gewesen ein einfaches Gesetz, das den alljährlichen Bau von drei Schiffen vorsah. Aber zu einer derartigen Preisgabe seines Bewilligungsrechtes hätte der Reichstag sich niemals verstanden. Er fügte sich der gesetzlichen Fesselung nur, insofern sie durch organi-

satorische Notwendigkeiten begründet war, nämlich durch jenen organischen Flottenplan, der die von uns als taktische Einheit erprobte und von der ganzen Welt nachgeahmte Geschwaderformation enthielt, nicht einzelne Schiffe. Forderten wir geschwaderweise, so konnte der Reichstag Geschwader streichen, aber nicht Schiffe, weil er damit seine Zuständigkeit überschritten und in das Militärisch-Organisatorische eingegriffen hätte. Aus der gesetzlichen Geschwaderformation aber ergab sich nun in Verbindung mit der Lebensdauer der Schiffe eine jährlich schwankende Baurate. Nach dem ersten Flottengesetz reichte die Baurate von drei Schiffen bis 1901; dann wären wir auf ein Schiff gesunken, um erst in späteren Jahren unregelmäßig und teilweise über das Dreiertempo hinaus zu steigen.

Das Heruntergehen auf ein Schiff nun hätte uns der Reichstag kaum verübelt, wohl aber die sprunghafte Mehrbelastung des Etats beim Wiederanstieg. Ein erhebliches Knarren des Bewilligungsmechanismus war da zu befürchten, wie ich denn ähnliche Beschwerden 1912 erlebt habe. Dieses Auf- und Niederschwanke der Baurate nun vermieden wir zunächst, wenn wir ein neues Flottengesetz so zeitig vorlegten, daß sich aus ihm die Beibehaltung des Dreiertempos von selbst ergab.

Der dritte und wichtigste Grund endlich, weshalb das damalige Auswärtige Amt unter Bülow und ich mit dem zweiten Flottengesetz nicht noch jahrelang warten wollten, war die veränderte Weltlage. Bei Samoa waren ein paar unserer Schiffe von Amerikanern und Engländern vergewaltigt worden. Diese Demütigung hatte im Verein mit der unglücklichen Manila-Angelegenheit die Stimmung für wirksamere Seegeltung in der deutschen Öffentlichkeit gestärkt. Andere Zeichen der Zeit waren die Unterwerfung der Franzosen unter den Willen des seebeherrschenden Englands bei Faschoda und der zur See verlorene Krieg der Spanier gegen Amerika mit der aus ihm folgenden Einbuße an Kolonien. Der Burenkrieg endlich warf seine Schatten voraus. Mächtig erweiterte Flottenbaupläne so ziemlich aller Seemächte deuteten auf eine schnellere Entwicklung der Welt, als wir sie 1897 anzunehmen in der Lage gewesen waren. Selbst innenpolitisch drängten die Verhältnisse vorwärts. Der Streit um den Mittellandkanal schien ein Vorspiel zu dem im Jahre 1902 bei der Neuordnung der Handelsverträge drohenden Zusammenstoß der wirtschaftlichen Gruppen, in welchen hin-

ezuzugeraten für die Flottenfrage die Gefahr unsachlicher Behandlungsweise mit sich gebracht hätte.

So hatte ich mich also Ende September 1899 mit Einwilligung des Kaisers bereit gemacht, in den Etat für 1900 möglichst viele un-
bequeme Forderungen hineinzuarbeiten und während der Wintermonate
1899/1900 mit den Parlamentariern Fühlung zu nehmen und im
Reichsmarineamt Form und Inhalt einer neuen Novelle vorbereiten
zu lassen, über deren Einbringung dann im Frühjahr 1900 je nach
der Weltlage und Volksstimmung Beschluß gefaßt werden sollte.

4

Da ich wußte, wie schwer es der Natur des Kaisers fiel, diese
Sache ausreifen zu lassen und es sich zu versagen, selbst damit her-
vorzutreten, hatte ich am 11. Oktober den Staatssekretär des Aus-
wärtigen bitten lassen, auf den Kaiser in dem Sinne zu wirken, daß
er bei dem beabsichtigten Stapellauf S. M. S. „Karl der Große“
in Hamburg eine verfrühte Berührung der Flottenfrage unterlassen
möchte. Graf Bülow ging bereitwillig darauf ein und zeigte sich auch
seinerseits besorgt über etwaige politische Äußerungen bei dieser Ge-
legenheit.

Der Stapellauf fand in Hamburg am 18. Oktober statt und brachte
die aufsehenerregende Rede des Kaisers, der im Rahmen eigener Aus-
drucksweise unsre noch im ersten Vorbereitungsstadium befindlichen Er-
wägungen ohne Befragung des Reichskanzlers oder des Staatssekretärs
des Auswärtigen in die Öffentlichkeit warf. Mit seinem Schlagwort
„Bitter not tut uns eine starke deutsche Flotte“ nahm der Kaiser die
Initiative vor dem Volk auf sich. In verstärktem Maße hatte die
Marineverwaltung jetzt mit dem Verdacht zu kämpfen, ihr Vorgehen
entspränge „absolutistischen Einflüssen, gegen welche die Reichsverfas-
sung geschützt werden müßte“.

Indes war ich mir unmittelbar nach der Kaiserrede darüber klar,
daß ich nicht schweigen konnte, sondern entweder abbremsen oder dar-
hinterfeuern mußte. Im ersten Fall gingen alle Aussichten verloren.
Im zweiten mußte überstürzte Arbeit getan werden und die Marsch-
ordnung war verschoben. Trotzdem blieb keine Wahl. Doch wünschte
ich wenigstens bis zum Zusammentritt des Reichstags zu warten, um
mich mit den Abgeordneten zu besprechen.

Der Kaiser dagegen verlangte sofortige Einbringung der Novelle. Auch das Zivilkabinett drängte: „Bismarck hätte doch die ganze Reichsverfassung in 24 Stunden gemacht; weshalb ich so zögerte?“ Man wünschte die Öffentlichkeit von der „Zuchthausvorlage“ abzulenken, darum sollte die Marine als Objekt für Erörterungen dienen.

Während wir also der Kaiserrede nachstießen, steckte das Marineamt noch in den ersten Vorarbeiten. Die Beschlagnahme deutscher Reichspostdampfer durch die Engländer um die Wende des Jahres trug dann in die bedauerlich überhitzte Burenbegeisterung der deutschen Öffentlichkeit einen Zug eigner nationaler Kränkung hinein und erleichterte die Einbringung der Novelle zu Anfang des Jahres 1900, zu der ich andauernd stürmisch vom Kaiser gedrängt wurde. Auch war namentlich dank der Mitarbeit der Nationalökonomien die öffentliche Meinung in stärkerem Umfang gewonnen, als wir selber erhofft hatten.

Von Rußland wurde die Novelle begrüßt und Fürst Hohenlohe rechnete auch auf Frankreichs stilles Einverständnis. Von England war das Entgegengesetzte zu erwarten, obwohl der Kaiser bei seiner Rückkehr aus England Ende November 1899 den Beifall des britischen Hofes wie der englischen Minister und Marineoffiziere mitzubringen glaubte.

Wir haben bei der Bearbeitung des zweiten Flottengesetzes lange geschwankt, ob wir den Risikogedanken gegen England in die Begründung aufnehmen sollten. Am liebsten hätte ich England aus dem Spiele gelassen. Aber eine so ungewöhnliche Forderung, wie sie hier vorlag, nämlich die Verdopplung unserer kleinen Seemacht, ließ es kaum umgehen, den eigentlichen Grund wenigstens anzudeuten. Eine schweigende Haltung England gegenüber war unsrer Öffentlichkeit doch nicht anzuerziehen, die, der eigenen friedfertigen Harmlosigkeit bewußt, über die Burenbekämpfer glaubte sittliche Entrüstung ausgießen zu dürfen. Da wir uns vergeblich bemühten, das Poltern gegen England abzdämpfen, so empfahl es sich, anläßlich der Flottenberatung mit eigenen Erklärungen den Ton nüchterner zu stimmen.

Ich entschloß mich also in der Begründung zum Flottengesetz den Kampfwert der Flotte, nämlich den einer ehrlichen politischen Defensive, klar auszusprechen und wies im Dezember 1899 auch im Reichstag darauf hin, daß für Umfang und Zusammensetzung der deutschen Marine die schwierigste Kriegslage zugrunde gelegt werden müsse. Diese trete ein, wenn wir dem größten unter den möglichen Gegnern zur See gegen-

überstehen. Für diesen Fall müsse die Flotte so eingerichtet werden, daß ihre höchste Kriegslleistung, in einem Verteidigungskrieg, auf der Nordsee in einer Seeschlacht liege.

Der Laie muß hier unterscheiden zwischen taktischer und politischer Offensive. Jedes Kriegsschiff und daher auch jede Schlachtflotte ist technisch und taktisch immer ein offensives Instrument; auch der Geist ihrer Führung muß, wie Stosch mir in jenem Briefwechsel schrieb, „zur Offensive elektrisiert werden“. Politisch aber bot die beabsichtigte deutsche Flotte angesichts der doppelt und dreifach stärkeren britischen den Engländern jede Friedensgewähr, da es Wahnsinn gewesen wäre, bei einer so geringen Aussicht auf Überwältigung der britischen Flotte einen Krieg vom Zaun zu brechen.

Was wir dagegen anstrebten, war, so stark zu sein, daß auch für die gewaltige Übermacht der englischen Flotte das Anbinden mit uns ein gewisses Wagnis bedeuten sollte. Hierin lag die politische Defensive ebenso wie der taktische Wille zur Schlacht in einem Verteidigungskrieg¹⁾.

Eine gewisse Volkstümlichkeit gewann also der von uns angedeutete Risikogedanke in der Form, daß unsere Flotte nicht größer aber auch nicht kleiner gehalten werden sollte, als nötig wäre, um auch der größten Seemacht den Angriff auf uns als ein gewagtes Unternehmen erscheinen zu lassen. Die Ergänzung dieses Gedankens wäre gewesen, daß eine beachtbare Flotte auch unsre Bündnisfähigkeit steigerte. Was wir über den Risikogedanken unmißverständlich sagten und dachten, ging in defensiver Richtung, wurde aber planmäßig von der englischen Presse verdreht.

Es ist im Jahr 1900 allgemein empfunden worden, daß Deutschland im Begriff stünde, den unvermeidlichen Schritt zur Weltpolitik zu tun und seinem Handel seine Flagge wenigstens in angenäherter Bedeutung folgen zu lassen. Je weniger große Worte dabei fielen, je weniger (nach

¹⁾ Roosevelt hat im Juli 1903 für die amerikanische Flotte gesagt: „Eine erste-klassige Schlachtflotte ist das beste Friedenspfand; eine rein defensive Flotte ist wertlos. Für eine defensive Flotte eintreten ist etwa dasselbe, wie die Stiftung eines Schulpreises für Fechten, bei dem nur parirt werden darf. Eine Flotte muß solange auf Gegner hämmern können, bis er auf's Kämpfen verzichtet.“ Im weiteren Verlauf seiner Rede drückte sich der Präsident freilich auch politisch offensiv aus, was unfrem Risikogedanken fern lag.

dem mir von Bismarck in Friedrichsruh gegebenen Rat) Perspektiven eröffnet wurden, desto besser war es. Während ich es bedauerte, wenn der Wille zur Weltmacht, der ja auf unabsichtlichen Wirtschaftsentwicklungen und natürlichen Kräfteverschiebungen ruhte, durch programmatische Kundgebungen zu sehr in das mißverständliche Licht eines bewußten Entschlusses und Ruckes gestellt wurde, habe ich in Rominten damals dem Kaiser meine Überzeugung unter folgenden Leitgedanken ausgedrückt.

„Wenn das Ziel erreicht ist, haben Eure Majestät eine effektive Macht von 38 Linien Schiffen mit Zubehör. Dieser Macht wird nur noch England überlegen sein. Aber auch England gegenüber haben wir durch geographische Lage, Wehrsystem, Mobilmachung, Torpedoboote, taktische Ausbildung, planmäßigen organisatorischen Aufbau und einheitliche Führung zweifellos gute Aussichten.

Abgesehen von den für uns durchaus nicht aussichtslosen Kampfverhältnissen dürfte England aus allgemein politischen Gründen vom nüchternen Standpunkt des Geschäftsmannes aus jede Neigung, uns anzugreifen, verlieren und uns ein solches Maß von Seegeltung zugestehen, daß unsere berechtigten überseeischen Interessen nicht leiden werden¹⁾. Von den vier Weltmächten Rußland, England, Amerika und Deutschland sind zwei nur über See erreichbar; darum tritt die Staatsmacht zur See mehr und mehr in den Vordergrund.

Salisbury's Ausspruch, die großen Staaten würden größer und stärker, die kleinen kleiner und schwächer, entspricht der modernen Entwicklung zur Kraftkonzentration, zum Trustsystem. Da Deutschland in Bezug auf Seemacht besonders zurückgeblieben ist, so wird es für uns eine Lebensfrage, das Versäumte nachzuholen. In der Ausbildung Deutschlands zum Weltindustrie- und -handelsstaat liegt offenbar das stärkste Mittel, um den Bevölkerungsüberschuß deutsch zu erhalten. Diese Entwicklung ist unaufhaltsam wie ein Naturgesetz. Wenn man sie eindämmen wollte, so bräche sie durch die Dämme. Bei einer derartigen Handels- und industriellen Entwicklung wachsen die Berührung- und Konfliktpunkte mit andern Völkern, darum ist Seemacht unerläßlich, wenn Deutschland nicht rasch niedergehen soll. Hier reihen sich politische Überlegungen, Bündnis erwägungen, an, die nicht in meine Zuständigkeit fallen.“

¹⁾ Vgl. hierzu Kap. 15.

Im Januar 1900 entwickelte ich dem Kaiser den Gedanken, daß unser Flottenprogramm nie ausreichen würde, um England angriffsweise zu bedrohen. Die Schlachtflotte sei niemals für einen transozeanischen Krieg, sondern ausschließlich für die Verteidigung der heimischen Gewässer bestimmt, und es wäre ein Methodenfehler, vor Verwirklichung der Schlachtflotte die zweite Entwicklungsgruppe der Marine, den Auslandsdienst, irgendwie voranzutreiben¹⁾.

Die geforderten Auslandskreuzer wurden vom Reichstag tatsächlich verweigert, der ja irgend einen Abstrich machen muß²⁾. Der militärische Kernpunkt des zweiten Flottengesetzes war die Verdopplung der Schlachtflotte. Ferner war von Bedeutung der Wegfall einer Geldgrenze.

5

Bei den Verhandlungen über das zweite Flottengesetz spielte eine besondere Rolle der Zentrumsabgeordnete Müller-Fulda, eine etwas „erratische“ Persönlichkeit, die später wenig mehr hervortrat und auch damals meist hinter den Kulissen gewirkt hat. Er regte zu unserer Freude selbst den Fall der Geldgrenze an, die er für eine nachteilige Einschränkung des Budgetrechtes erklärte. Indem wir von einer Geldfestsetzung diesmal überhaupt absahen, fielen alle finanziellen Schwierigkeiten fort. Dem jährlichen Bewilligungsrecht des Reichstags wurde in finanzieller Hinsicht freie Bahn gelassen. Der Reichstag bewies aber die Einsicht, daß er sich in moralischer Hinsicht viel stärker band als bei irgend einer Geldgrenze. Denn er hatte sich auf ein bestimmtes Bauprogramm durch das Gesetz gebunden. Wurden nun die Schiffe größer und teurer, so konnte der Reichstag, der ja die Schiffe als solche kraft Gesetzes bewilligen mußte, unmöglich aus Geld-

¹⁾ Ich benützte die Gelegenheit, um dem Kaiser aufs neue Zurückhaltung mit öffentlichen Äußerungen anzuempfehlen.

²⁾ Da wir mehr wie drei große Schiffe im Jahr infolge der Grenzen der technischen Einrichtungen wie der Personalvermehrung nicht auflegen konnten, wären die gestrichenen 6 Kreuzer doch erst im Jahr 1906 in Auftrag gegeben worden. So machte der Abstrich tatsächlich nichts aus; ich bemerkte aber bei der Ablehnung im Jahre 1900 sofort, wir würden in der gegebenen Frist die Nachforderung einbringen. So entstand die Kreuzernachforderung von 1906. Es war mir lieber, daß 1900 der gesamte Auslandsdienst gestrichen wurde; so blieb ein genügend großer Gegenstand für die Nachforderung, zudem einer, der in gewisser Hinsicht größere Volkstümlichkeit genoß als der Bau einer Schlachtflotte.

gründen der Technik Vorschriften machen: er konnte die Verantwortung niemals dafür übernehmen, daß die gesetzlich festgesetzten Schiffe durch ungenügende Geldbewilligung zu klein und schlecht ausfielen. Durch die Lex imperfecta, die das zweite Flottengesetz mit seiner materiellen Bindung, aber finanziellen Offenlassung darstellte, begab sich der Reichstag tatsächlich der Möglichkeit, das Geld für die sich vergrößernden und verteuern den Typen zu verweigern, wenn er sich nicht den Vorwurf zuziehen wollte, minderwertige Schiffe zu bauen. So hat sich der Reichstag 1900 juristisch festgelegt, den beschlossenen Flottenplan auszuführen, und moralisch gebunden, uns dabei keine Geldschwierigkeiten mehr zu machen, wie sie beim ersten Flottengesetz so bald eingetreten waren.

Die Mitverantwortung, welche der Reichstag durch diese Fassung des zweiten Gesetzes übernahm, hat sich bewährt. Als wir später durch die Engländer genötigt wurden, den Riesensprung zur Dreadnought-Klasse zu machen, hat der Reichstag mir die Vergrößerung selbst entgegengetragen, die eine abermalige Verdopplung des Kampfwertes, aber auch der Kosten, immer streng im Rahmen des Gesetzes von 1900, mit sich führte.

Um beim Zentrum weniger Widerstand zu finden, hatte ich die Preisgabe des § 2 des Jesuitengesetzes empfohlen, was der Kaiser indes auf Lucanus' Rat, dem Bülow beitrug, ablehnte. Es ist auch ohne das gegangen. Unsere Mehrheit war größer, als sie bei den letzten Militärvorlagen gewesen war. Ich habe im Reichstag niemals unübersteigliche Hindernisse, vielmehr, eingeschlossen die bürgerliche Linke, im großen Ganzen Verständnis gefunden. Eugen Richter klagte mich freilich gebrochener Eide an, weil ich im Januar 1899 auf eine Anfrage, ob wir vor Ablauf des Serennats Nachforderungen beabsichtigten, der damaligen Lage gemäß verneinend geantwortet hatte. Ich darf sagen, daß wir den Reichstag jederzeit wahrheitsgemäß unterrichtet haben.

So kam also das zweite Flottengesetz zustande, von dem ich mir bewußt war, daß es eine ganz andere politische Tragweite haben mußte als das erste, namentlich im Rahmen einer Bündnispolitik, weil es für die übrigen Flotten der Welt die Möglichkeit bot, durch Koalitionen mit uns ein gewisses Gleichgewicht auf dem Meere herzustellen.