



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Zwölftes Kapitel. Beim Flottenbau

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

Zwölftes Kapitel Beim Flottenbau

1

Wenn man ein großes Ziel erreichen will, ist man nicht immer in der Lage, seine letzten Gedanken zu enthüllen. Auch beruht politische Arbeit auf Divination unsicherer Faktoren; wie der Seemann bei bedecktem Himmel „mit gegißtem Besteck“ d. h. nach Schätzung fahren muß, oder wie der Ort, auf den man zusteuert, von Ferne seine Lokalfarben nicht verrät. Oft verschiebt sich die Aussicht während der Fahrt, und es ist für Außenstehende leicht, Widersprüche zu finden oder Schwierigkeiten zu bestreiten. Sie sagen etwa: wenn du nur im Reichstag ordentlich redest, dann wird es sich schon machen. Wer in einer Spezialität arbeitet, haftet sich leicht an ihr fest; den Wirbel aller ihn umringenden Verhältnisse fühlt nur der verantwortliche Leiter selbst.

Der Staatssekretär sollte ein großes Programm, auf dessen Erfüllung er sich der Nation verpflichtet hatte, durchführen vermittels einer einheitlichen Machtbefugnis, die man bei ihm allseits voraussetzte, aber ihm von keiner Seite aus wirklich einräumte. Es galt durch Einsetzen der ganzen Person das Vertrauen der Gesamtheit zu rechtfertigen und die ungeahnt vielen und kräftigen Widerstände niederzukämpfen.

Wir standen zunächst vor einem Labyrinth technisch-organisatorischer Fragen und Meinungsverschiedenheiten. Ich fand, daß unsre Schiffsförmern besonders ungünstig waren. Es dauerte aber Jahre, bis ich diesem Uebelstand abhelfen konnte durch Schaffung von Schleppanstalten, die uns fehlten, weil die Techniker zu wenig davon gehalten hatten, durch Schleppen von Modellen die beste Form für Schiffsgeschwindigkeit festzustellen. In der Länge und Größe der Schiffe wurden wir durch die Wilhelmshavener Schleusen beschränkt. Diese zwei Umstände trugen dazu bei, daß namentlich unsre in der ersten Zeit des Flottengesetzes gebauten Schiffe nicht die Schnelligkeit erlangt haben, die ihre Maschinenkraft

gerechtfertigt hätte. Die Verlegenheit war chronisch, bis (1910) die dritte Wilhelmshavener Einfahrt gebaut war. Einen großen Nachteil gegenüber allen flottenbauenden Nationen verursachten uns ferner die Sandbarren unsrer Nordseeflußmündungen, die verhinderten, den Schiffen den zweckmäßigsten Tiefgang zu geben. In gewissem Sinn lehrte für uns die Beschränkung wieder, welche den Holländern des 17. Jahrhunderts in ihrem Kampf gegen die Engländer teuer zu stehen gekommen ist. In der Seeschlacht kämpft nämlich im wesentlichen Schiff gegen Schiff; das technisch Entscheidende ist noch mehr die im Einzelschiff angehäuften Kraftkonzentration als die Anzahl der Schiffe. Da nun die Holländer wegen der Nordseeflußläufe ihre Schiffe nicht so groß bauen konnten, wie die Engländer, erlangten diese die örtliche Überlegenheit. Diese und viele andere Hemmnisse galt es also in kurzen Jahren so zu überwinden, daß unsre Schiffe trotz allem die englischen an Kampfwert übertrafen.

Ganz allgemein wurde der Flottenbau erschwert durch den damals niedrigen Stand unserer konstruktiven Technik. Man hatte den Verwaltungsbeamten in der Admiralität zuviel Macht über die Technik eingeräumt; selbst sozial und in ihren Bezügen waren die Schiffsbauer gedrückt worden. Der stille Kampf zwischen Juristen und Technikern war einer der Gründe, weshalb wir den Flottenbau mit mangelhaftem und zahlenmäßig unzureichendem Personal beginnen mußten. Der oberste Techniker der Admiralität hatte sich individuell eingerichtet, verschloß die eigentlich wissenswerten Dinge in seinem Notizbuch und duldete keinen Nebenbuhler. Diese Lage konnte uns einmal zum Niedbruch führen. Dabei konnte die technische Leistungskraft nicht wie die Organisation langsam emporwachsen, sondern sollte mit dem Beginn des Flottenbaues sofort vollgereift einsetzen und an Masse und Tempo der Arbeit plötzlich nahezu ebensoviel bewältigen wie ein Jahrzehnt später. Ich bemühte mich darum vom ersten Tage ab, die Stellung der Techniker zu heben und Nachwuchs zu schaffen; ich versuchte die Herren kennen zu lernen und pickte mir die heraus, die zukünftige Konstrukteure abgeben konnten, wozu es ja verhältnismäßig wenige bringen. Die Engländer wählten sich einen Chefingenieur mit ziemlich souveränen Befugnissen und drückten ihm ein Jahresgehalt von 100 000 Mark in die Hand. Solche „Verschwendung“, wie sie einer großzügigen alten Aristokratie ansteht, sollte man dem Schatzamt und der demokratischen Mißgunst

unseres Parlaments vorgeschlagen haben! Ich bildete einen Sonderfonds für konstruktive Leistungen und überwies daraus Herren, die sich ausgezeichnet hatten, Vergütungen bis zu 4000 Mark. Aber obwohl ich ihnen das Geld durch Brief schickte, mit der Bitte, darüber zu schweigen, machte sich die deutsche rechtschaffene Kleinlichkeit darüber her; die Empfänger selber baten um gleichmäßige Verteilung des Fonds propter invidiam der anderen! Da war es kein Wunder, daß die Privatindustrie uns viele gute Techniker wegangelte; die Herren melbten sich vielfach nach einiger Zeit krank und gingen sofort an eine große Firma ab. Trotz diesen und zahlreichen anderen, hier nicht zu erörternden Schwierigkeiten gelang es mit der Zeit, die englische Qualität des Kriegsschiffsbaues zu überflügeln, was sich auch bei der Privatindustrie im Bau der großen Personendampfer geltend machte.

Ein Jahr nach Übernahme meines Amtes war eine schwierige Übergangsperiode eingetreten, in welcher mangels anderer leitender Kräfte ein Seeoffizier, Admiral Büchsel, als Chefkonstrukteur in die Bresche springen mußte. Von den Baubeamten, die ich inzwischen für die höheren technischen Aufgaben designierte und denen ich durch Reisen und besondere Kommandierungen Gelegenheit gab, sich für ihr großes Ziel vorzubilden, fällt ein besonderes Verdienst auf unseren späteren Chefkonstrukteur, Geheimrat Bürkner. Sein Zusammenarbeiten mit uns Seeoffizieren für die gemeinsame und untrennbare Aufgabe empfand ich persönlich stets als vorbildlich. Auch die anderen technischen Herren haben zu der sich stetig verbessernden und zuletzt unübertrefflichen Konstruktion ihr volles Teil beigetragen. Die Art unseres Schiffsbaues und die in ihm kristallisierte geistige Gesamtarbeit möge dem Laien an einem Beispiel verdeutlicht werden.

Im Seekampf ist nicht Geländegewinn, sondern Vernichtung des Gegners das einzige Ziel; seit Einführung der Dampfkraft und der modernen Schußwaffen wird es nicht mehr durch Enterung, sondern nur noch durch Versenkung erreicht. Solange ein Schiff schwimmt, behält es einen gewissen Kampfwert und kann nachher leicht repariert werden. Die tödliche Verletzung der Unterwasserteile des Schiffskörpers ist darum das letzte Ziel der Angriffswaffen, die Erhöhung der Sinkesicherheit das Hauptziel der Schutzmaßnahmen. Bis 1906 waren unsere Schiffe gegen Unterwasserwaffen wenig, die englischen Schiffe noch im Kriege selbst schlecht geschützt. Bei den älteren Schiffen führte

ein Torpedotreffer meist zum Untergang, wie z. B. der erfolgreiche Kampf von U 9 mit drei großen englischen Kreuzern zeigt. Gleich nach Erledigung des Flottengesetzes ließ ich nun die Frage der Sink-sicherheit in eingehende Arbeit nehmen. Wir merkten dabei bald, daß wir wirkliche Probesprengungen in größerer Zahl vornehmen mußten, um genügendes Erfahrungsmaterial zu sammeln. Da wir moderne Schiffe nicht opfern, an alten nicht genügend lernen konnten, bauten wir eine Sektion eines modernen Schiffes für sich allein und nahmen an ihr Sprengversuche mit Torpedoköpfen vor, deren Verlauf wir jedesmal genau studierten. Dabei erprobten wir die Möglichkeit, die Sprengkraft dadurch abzuschwächen, daß die Sprenggase zuerst nicht auf Widerstand, sondern auf leere Räume trafen. Wir ermittelten die geeignetste Stahlart der verschiedenen Konstruktionsteile und fanden ferner, daß die Sprengwirkung aufgebraucht wurde, wenn wir sie zwangen, Kohlen in erheblicher Masse zu pulverisieren. Hieraus ergab sich eine besondere Anordnung eines Teiles der Kohlenbunker. Der auf diese Weise abgeschwächten Sprengkraft konnten wir nunmehr durch eine starke, sorgsam gebaute Stahlwand den Widerstand entgegensetzen, der das Schiffsinere endgültig sicherte. Dieses „Torpedoschott“ wurde glatt und ohne Unterbrechung durch die ganze Länge des wertvollsten Schiffsteils durchgeführt. Die durch Jahre fortgesetzten Versuche, für die wir die Millionen nicht scheuten, lieferten ferner Aufschlüsse über die zweckmäßigste Materialverwendung und die Bauweise der anschließenden Schiffsteile. Darüber hinaus wurde das gesamte Unterwasserschiff durchkonstruiert für den Fall, daß die Lokalisierung der Trefferwirkung nicht gelänge, daß mehrere Treffer einschlugen usw.; unendliche Arbeit wurde auf Einzelheiten verwendet, wie das Pumpensystem oder die Möglichkeit, das zum Überliegen gebrachte Schiff durch Gegenfluten bestimmter Räume wieder schnell in wagerechte Schwimmlage zu versetzen. Wir verzichteten schließlich völlig auf Verbindung der Unterwasserräume durch Lüren, die beim Untergang der „Titanic“ eine so verhängnisvolle Rolle gespielt haben u. a. m.

Die durch unser System erzielte Sink-sicherheit hat die Probe bestanden. Unsere Schiffe waren im Gegensatz zu den britischen nahezu unverwundlich. Auf der kleinen „Wiesbaden“ hämmerte die ganze englische Flotte herum, und das arme Schiff wollte nicht sinken. Die „Mainz“, obwohl ganz zusammengeschossen und torpediert, war nicht

unter Wasser zu bekommen, bis ein Offizier und der Torpedomaschinist, nachdem alles Ubrige von Bord gegangen war, das Schiff durch Öffnen der Torpedoschleusen zum Sinken brachten und mit ihm versanken. Der ausgezeichnete Kommandant der „Emden“ setzte sein Schiff mit der äußersten Kraft auf die Korallenriffe, und trotzdem blieben die inneren Konstruktionen heil. Was unsere Schiffe an Minen- und Torpedotreffern aushielten, ohne zu sinken, war erstaunlich. Bei dem Vorstoß des Admiral v. Nebeur auf Imbros erhielt „Goeben“ drei schwere Minentreffer, konnte aber trotzdem mit eigener Kraft in den Bosporus zurückkehren, während ein modernes englisches Linien-schiff, der „Audacious“, nach einem einzigen Minentreffer in der Trischen See sank. Nur unsere älteren Schiffe, wie „Pommern“ und „Prinz Adalbert“, gebaut zu einer Zeit, als unsere Untersuchungen über Sinkbarkeit noch nicht abgeschlossen waren, bewiesen geringere Widerstandskraft.

Daß ein Schiff überhaupt schwimmt und durch Bewahrung waggerchter Lage noch einen Gefechtsstand abgibt, ist seine vornehmste Eigenschaft, und darin blieb die englische Marine so weit hinter der unserigen zurück, daß allein dieser Qualitätsunterschied den Ausgang einer Seeschlacht bestimmen konnte. Aber auch in allen andern Richtungen strebte unsere Bauleistung dem Höchstmaß von Schlagkraft zu. Indem wir vornehmlich Eigenschaften erstrebten, die in der Schlacht zur Geltung kommen, konnte die Güte unserer Schiffe im Frieden nicht einmal von allen Frontoffizieren richtig eingeschätzt werden, zumal wir zugunsten der Schlachtleistung auf eine Reihe von Renommieeigenschaften und Bequemlichkeiten verzichten mußten, die sich im Frieden gut machen. Die vollständige Lückenlosigkeit unserer Unterwasserteile z. B. war recht unbequem; derartiges konnte aber im Ernstfall das Schicksal entscheiden. In jeder durchgekämpften Seeschlacht tritt der psychologische Augenblick ein, daß den einen Teil das Bewußtsein durchläuft, „Herrgott, die Feinde sinken und wir nicht, sie brennen, und wir brennen nicht“, und von da an hat er dann fast keine Verluste mehr, während der Gegner alles verliert. Wie unsere Schiffe den gleichalterigen englischen gegenüberstanden, dafür nur eine Zahl-angabe. Unser „Derfflinger“ konnte, ganz abgesehen von unserer besseren Munition usw., nach genauester Feststellung den schwersten Panzer des britischen „Tiger“ schon auf 11700 Meter durchschlagen, der

„Tiger“ den des „Derfflinger“ erst auf 7800 Meter. Eine ähnliche, den Nachdenklichen ergreifende Überlegenheit in Armierung und Panzerstärke bestand bei fast allen Kampfschiffen gleichen Alters.

Indem wir nun beim Schiffsbau unsere Gefechtsauffassung in Stahl und Eisen übersezten, gaben wir anderes preis, was sofortige Anerkennung erworben und uns fortgesetzte kritische Vergleiche mit den Reklameangaben ausländischer Baufirmen erspart hätte. Wir hatten schwerere Gewichte durch die tiefe und schwere Panzerung in der Wasserlinie, durch die Sink- und Feuersicherheit, die einzigartige Sicherung der Kommandoteile des Schiffes usw.

Für Deutschlands entscheidende Entwicklungsjahre hatten wir den qualitativen Vorsprung unserer Flotte über die englische gesichert und damit einen wesentlichen Ausgleich für unsere geringere Zahl. Wenige wußten begreiflicherweise auch in Deutschland über diese Überlegenheit ganz Bescheid; viele, aber nicht alle vertrauten den Schöpfern der Flotte. Wenn ein Schiff im Frieden schwamm, dann traten ja seine Eigenschaften der Solidität und Gefechtskraft gar nicht in die Erscheinung, dann war es gleichgültig, ob es einen dicken oder dünnen Panzer trug. In die Erscheinung dagegen trat und bot deutscher Nörgelsucht willkommenen Anlaß, ob wir z. B. schwere Geschütze mit kleinerem Kaliber führten als die Engländer: nicht sichtbar war, daß wir, abgesehen von unseren wirkungsvolleren Geschossen, mit dem kleineren Kaliber praktisch dieselbe Durchschlagskraft erreichten, wie die Engländer mit ihrem größeren, daneben aber andere sehr wichtige Vorteile erzielten. Die Solidität meiner Arbeitsweise war ja manchem schon dem Naturell nach zuwider und solchen, die aus fremdländischen Blendangaben gern Wunschlisten zusammenstellten, in den Tod verhaßt. Wenn unsere dem Feind schmählich ausgelieferten Schiffe jetzt wissenschaftlich untersucht worden sind, so werden die Engländer bei der Durcharbeitung des Ganzen wie der hundert Einzelheiten sich gewundert haben, welchen Gegner sie auf ihrem eigenen Gebiet, dem Schiffsbau, an den Deutschen hatten. Die Engländer haben nicht annähernd die gewissenhafte und intelligente Arbeit gehabt wie wir. Da die Engländer aber keine Deutschen sind, so werden sie nur widerwillig zugeben, daß das Fremde besser war, als ihr Eigenes. Ich überwinde mich schwer, dies zu betonen. Aber wenn unser Volk aus seinem Schicksal lernen soll, so muß es auch die Selbstmörderecke in

seinem Wesen erkennen. Denn erst nach der Schlacht am Skagerrak haben viele begriffen, welche Waffe sie an der deutschen Flotte besaßen. Es war versäumt worden, rechtzeitig die geschichtlichen Folgerungen aus ihrem Besitz zu ziehen.

Als die deutschen Armeen 1870 mit einem minderwertigen Gewehr in den Krieg zogen, sagte man der Truppe: „Das Chassepot ist nur auf weitere Entfernung überlegen. Da lauft ihr drunter weg, und dann von 400 Meter seid ihr die Überlegenen.“

Man hatte der deutschen Marine nur die Wahrheit beizubringen, um sie im August 1914 mit unbezwinglichem Überlegenheitsgefühl in die Schlacht ziehen zu lassen. Statt dessen wurde in den höheren Stellen der Marine zum Teil ein Sport damit getrieben, alle Mängel an Einzelheiten zu kritisieren. Dies trug in das Offizierskorps einen für den Ernstfall bedenklichen Zug hinein: es wurde mehr gezweifelt als geglaubt. Daß wir an der einen oder andern Stelle etwas noch hätten besser machen können, ist selbstverständlich. Aber man betrachte das Endergebnis als Ganzes. Das vermochte unser Deutschland von 1914 nicht. Es hielt es nach dem Spruch auf dem Schießplatz zu Meppen:

„Hast du im Leben hundert Treffer,
Man sieht's, man nickt, man geht vorbei,
Doch nie vergißt der kleinste Kläffer,
Schießt du ein einzigmal vorbei.“

Das deutsche Volk hat im Grunde ja so viel Glück gehabt bei seinem späten, aber zielbewußten und darum noch rechtzeitigen Flottenbau. Aber das letzte, entscheidende Glück blieb ihm versagt, und dazu trug seine eigene Neigung bei, am Heimischen zu kritteln und das Fremde zu bewundern. Mit aus diesem Grund ist die Flotte nicht rechtzeitig eingesetzt worden, woraus sich die später zu schildernden Folgen ergaben.

2

Flottenbau ist angewandte Taktik, aber zugleich auch eine Geldfrage. Wir durften uns keine einzige größere Fehl Ausgabe erlauben, sollte Deutschland eine brauchbare Flotte erhalten. Den Arbeitserfolg der beteiligten Marineoffiziere und des weitverzweigten treuen Beamtenstabes kann nur der gerecht würdigen, der unsere geldliche Fesselung berücksichtigt. Keine fremde Marine hat aus einem Mindestmaß von

Mitteln ein solches Höchstmaß von Leistung herausgeholt. Wie wir 1898 den Grundsatz dauernder Erhaltung des Schiffsbestandes hauptsächlich durch den Verzicht auf jede neue Steuer erkaufte haben und den Reichstag mit dem Hinweis auf die bereits vorrätigen Geldmittel entwaffnet haben, so konnten wir auch später niemals aus dem Vollen schöpfen. Wir standen an Flottenausgaben nicht nur hinter England, sondern durchweg auch weit hinter Amerika, ja, zeitweilig selbst hinter Rußland und Frankreich zurück, erreichten aber durch günstigere Auswertung der Geldmittel, daß wir die zweitstärkste Flotte daraus bauten. Freilich gibt es ja heute Patrioten, die es der deutschen Marine als Schuld anrechnen, daß sie mit den bewilligten Mitteln soviel erreicht hat¹⁾.

Sparfamkeit bedingt genaue Arbeit und kaufmännische Grundsätze. Das Reichsmarineamt erwarb eine gewisse Berühmtheit für Drücken der Preise, Geländekäufe von weiter Hand und dgl. Nie wieder wird Deutschland eine so große Schöpfung so billig erhalten. Dies reiche Volk, das im Kriege die Milliarden nicht mehr zählen durfte, hat in den Zeiten seines Glückes die Millionen, ja selbst die Tausende zaudernd in der Hand herumgedreht, mit deren Hingabe an die Wehrkraft es am sichersten die Dauer des Friedens und seiner Wohlfahrt hätte sichern können. Seit dem Rücktritt des Fürsten Bülow, der der Marine volles Verständnis bewiesen hatte, verfiel sie chronischem Geldhunger. Ich habe um die notwendigsten Mittel mich müde kämpfen müssen, weniger mit dem Parlament, das steigende Einsicht bewies, als mit dem Reichsschatzsekretär und dem Reichskanzler, die, der eine durch Ressortfanatismus, der andere durch politische Träume verblindet, in diesen für die Rüstung Deutschlands entscheidenden Jahren vieles Wünschenswerte unterdrückten, weil Deutschland kein Geld dafür bereit hätte. Das Unaufschiebbar habe ich auch damals durchgesetzt; für das andere hoffte ich schweren Herzens und mit dem Bewußtsein, im Ausbau unseres Wehrschutzes behindert zu sein, auf spätere Ergänzung. Für Nebendinge war jetzt weniger Raum als je; aber neuen Entwicklungen, wie z. B. dem Ubootbau, habe ich trotzdem, sobald sie kriegsbrauchbar waren, alle Kraft zugewendet, so daß wir auch hierin bei Kriegsausbruch sämtliche fremde Marinen überflügelten hatten.

¹⁾ Vgl. den Anhang.

Das Interesse gewisser politischer Kreise daran, die Leistungsfähigkeit der Marine herabzusetzen, hat während des Krieges zu einem Verleumdungsfeldzug gegen meine frühere Amtstätigkeit geführt, durch den mir die Neigung der Menschen, und namentlich der Deutschen, Kritik höher zu bewerten als Schöpfung und das Geleistete als selbstverständlich, das noch Fehlende als Unterlassung zu betrachten, lebendig nahegerückt wurde. Ich bin mir auch in den Zeiten der Beliebtheit immer darüber klar gewesen, daß auf augenblickliches Hosianna leicht das morgige Crucifige folgt. Daß das Vertrauen in die Marine künstlich erschüttert worden ist, bedauere ich nicht meinetwegen, sondern um des Volkes willen, möchte aber mit diesen vermutlich rasch verblässenden Streitigkeiten den Leser nicht aufhalten. Ich verweise auf den Anhang dieses Buches, der beigelegt ist, um denen, welchen es Freude bereitet hat, die treue Leistung einer Generation herunterzureden, nicht durch mißdeutbares Schweigen das Feld ganz allein zu überlassen.

Schon im Frieden war ich gewöhnt, mir Rückständigkeit vorwerfen zu lassen; die Öffentlichkeit immer aufzuklären, hielt ich angesichts des Auslandes nicht für richtig. Meine von früh an bewährte Methode, die Kriegsbrauchbarkeit einer neuen Erfindung vor ihrer allgemeinen Einführung abzuwarten, bewahrte vor Rückschlägen und begründete hauptsächlich unsere Erfolge, setzte mich aber selbstverständlich den Vorwürfen der Erfinder und ungeduldiger Patrioten aus. Ich greife zwei Beispiele heraus, das Uboot und das Luftschiff. Ich habe es abgelehnt, für Uboote Geld wegzuworfen, solange sie nur in Küstengewässern fahren, also uns nichts nützen konnten; sobald aber seefähige Boote gebaut wurden, war ich der erste, der sie in großem Stil förderte und trotz dem auferlegten Geldmangel darin bis an die Grenze unserer technischen Leistungsfähigkeit ging.

Die Frage, wie die Uboote verwendet werden sollten, konnte praktisch erst beantwortet werden, wenn das Instrument selbst da war. Es galt also zunächst, Boote für Fernverwendung zu konstruieren, und sobald dies möglich war, davon so viele zu bauen wie wir konnten. Dies ist geschehen und somit nichts versäumt worden.

Was man mit der so geschaffenen Waffe anfangen würde, mußten die besonderen Kriegsnotwendigkeiten ergeben. Hätten die Engländer das bisherige Seerecht nicht gänzlich zu ihren Zwecken über den

Haufen geworfen, so hätte der Ubootshandelskrieg von einem anderen Gesichtspunkt aus betrachtet werden können. Sobald die Fernverwendung der Uboote ermöglicht war, lag der Handelskrieg in der Luft; es bedurfte keines besonderen Waters dieses Gedankens. Die Hoffnung auf die Hochseeflotte aber machte die Uboote zunächst zu Hilfsorganen der Flottenleitung. Als dann die Umstellung auf den Handelskrieg erfolgte, war hierfür alles geschehen, was im Frieden überhaupt hatte vorbereitet werden können. Von der Marine zu erwarten, daß sie alle Entwicklungen des Krieges vorhersehend und überlegte, ist dasselbe, wie wenn man von der Armee verlangen würde, sie hätte die Landabwehr schon im Frieden vorbereiten müssen¹⁾.

Von den Luftschiffen habe ich als Seeoffizier, der noch die Kraft des Windes und die Lücke der Böen auf Segelschiffen kennengelernt hatte, mir niemals viel versprochen, worin mir der Krieg recht gegeben hat. Meine Erwartung stellte ich viel mehr auf die Entwicklung des Flugwesens. Bei dem Zeppelinrausch, der durch Deutschland ging, hielt ich mich zurück, ohne doch ganz als Stimmungsverderber erscheinen zu dürfen. Ich rücke als Probe für die rings andrängende Verlockung zu übereilten Einführungen auf diesem wie auf vielen andern Gebieten einen Brief nebst meiner Antwort hier ein.

Berlin, 27. 8. 1912.

Euer Erzellenz!

entschuldigen, wenn ich Ihre Ferien störe; aber es handelt sich um eine dringende, wichtige Sache! Förderung unseres Luftschiffbaues. Das neue Marineluftschiff wird einen ungeheuer großen Fortschritt darstellen. Da scheint mir die Zeit gekommen zu sein, wo man zum systematischen Bau einer Luftflotte übergeht; denn mit der heutigen Art nutzen wir unsern Vorsprung nicht aus. Der Schöpfer der deutschen Flotte sollte auch der Schöpfer der deutschen Luftflotte sein und werden! Man braucht einen festen Bauplan mit allem Zubehör, wenn wir an der Spitze bleiben wollen, unter Umständen niedergelegt in einem Gesetze. Die Kosten sind nicht zu groß, mit 30 Millionen Mark können in 3 Jahren 18—20 Z-Schiffe gebaut nebst 9—10 Hallen zu je 2 Schiffen für diese, samt den Kosten der Indiensthaltung für 250

¹⁾ Vgl. im übrigen den Anhang.

bis 300 Tage. Diese Berechnung stützt sich auf folgende Jahresausgabe von 10 Millionen Mark.

1. Bau von 6 Schiffen	4,50 Mill.
2. Bau von 3 Hallen hierfür	3,00 Mill.
3. Indiensthaltung per Schiff per Tag M. 800.—, also für 6 Schiffe zu 300 Tagen	1,44 Mill.
4. Sonstiges	1,06 Mill.
	<u>10,00 Mill. Mark.</u>

Also könnte mit 30 Millionen Mark ungemein viel für den Frieden und unsere Sicherheit geschehen. Das Geld dafür ist vorhanden, zunächst schon im Überschuß von 1911, von dem durch die Wehrvorlage nicht alles gebraucht wird; 1912 läßt sich auch gut an und gibt sicher einen Überschuß ab.

Ein systematisches Vorgehen würde einen großen Wurf darstellen, sonst geht es wie bei der Flotte bis 1898 . . .

Indem ich Euer Exzellenz gute Erholung wünsche, bin ich in hochachtungsvoller Begrüßung

Euer Exzellenz
ergebener
M. Erzberger,
M. d. R.

St. Blasien, 6. 9. 12.

Sehr verehrter Herr Erzberger!

Für Ihren Brief vom 27. August d. J., der mich außerordentlich interessiert hat, sage ich Ihnen meinen besten Dank. Mit großer Freude habe ich daraus ersehen, daß Sie in gleicher Weise wie für Heer und Marine auch ein warmes Interesse für die Nutzbarmachung der Luftschiffahrt im vaterländischen Wehrinteresse besitzen. Ich fürchte freilich, so schnell wie Sie es in Ihrem Briefe ausführen, wird sich die neue Waffe doch nicht vorwärts schieben lassen. Nach Erledigung der Wehrvorlagen des letzten Jahres wird man nicht mit Unrecht verlangen, daß die geforderten Zeppelins bezüglich ihrer Verwendung auf hoher See und an der Küste erst mal erprobt werden. Wäre das nicht notwendig, würde man einen begründeten Vorwurf gegen die Regierung erheben, daß sie eine größere Forderung für die Luftschiffahrt, wie Sie

in Ihrem Briefe skizzieren, nicht bereits im vorigen Jahre bei den Wehrvorlagen gestellt hat. — Eine eingehende Erprobung, verbunden mit Bereitstellung und Ausbildung des erforderlichen Personals ist auch nach meiner festen Überzeugung unbedingt erforderlich, wenn wir nicht schwere Rückschläge erleiden sollen. Eine militärische Verwendung in großem Stil wird noch manche große Schwierigkeit mit sich bringen, aber kommen wird es vielleicht dazu, nur nicht von heute auf morgen, wie es Ihr patriotisches Herz erstrebt und vor Augen sieht.

Mit freundlichem Gruß

Ihr sehr ergebener

v. Tirpitz.

3

Betriebsame Zivilisten und Geschäftshäuser, denen es nicht sowohl auf Kriegsbrauchbarkeit als auf Massenslieferungen ankam, bildeten nur den einen Flügel meiner Kritiker, der andere setzte sich aus Fachmännern zusammen.

Um gerecht zu sein, muß ich bemerken, daß die unheimlichen Sprünge, mit welchen die Technik zur Zeit unseres Flottenbaues vorwärts eilte, auch unter den Fachleuten notwendig lebhaftere Kontroversen und schwierige Kompromisse verursachte. Jedes Vorausbestimmen auf längere Zeit erwies sich als bedenklich. Jedes Schiff war in dem Augenblick, wo es fertig wurde, schon veraltet, und die Kritiker bedachten nicht immer, daß es bei Baubeginn noch nicht anders ausfallen konnte. Auch in der Geschichte der fremden Marinen findet man innere Kämpfe, sobald die Entwicklung vorangeht. Immerhin war bei uns durch dieerspaltung der Admiralität beim Regierungsantritt Wilhelms II. eine Ursache innerbehördlicher Reibungen geschaffen worden, die mich im Lauf der Jahre stärker zermürbt haben, als etwa das Parlament oder die hervorbringende Arbeit. Ich stand im Feuer nach allen Seiten.

Nach Annahme des Flottengesetzes war das Oberkommando der Marine verstimmt darüber, daß das Gesetz mit seiner Schlachtflotte so gar nicht jenem unter Mitwirkung des Oberkommandos angefertigten Entwurf einer Auslandsflotte entsprach¹⁾. Ich hatte andererseits

¹⁾ Vgl. oben S. 79f. An der Marineakademie wurde noch einige Zeit hindurch für den Kreuzerkrieg und gegen die Hochseeflotte gelehrt, bis ich durchgriff, da es nicht anging, daß unsere Baupolitik von der höchsten Bildungsstätte bekämpft wurde.

Einwände gegen die politische Betätigung des Oberkommandos, die sich in den Delagoa- und Manilaangelegenheiten ausgewirkt hatte; es genügte wohl, wenn zwei Marinestellen, Reichsamt und Kabinett, an der Politik beteiligt waren. Das mir beim Amtsantritt gegebene, eigentlich selbstverständliche Versprechen, daß ich bei der politischen Verwendung der Auslandsschiffe gehört würde, war nicht gehalten worden. Ich verlangte nun die Zuweisung der Auslandsschiffe ans Marineamt, bin damit aber beim Kaiser nicht durchgedrungen. In diesem Zwist spielte man die Kommandogewalt des Obersten Kriegsherrn gegen mich aus, die geschmälert würde, wenn der vom Parlament abhängige Staatssekretär zu umfassende Befugnisse erhielte. Gegen diesen Einwand konnte ich schwer etwas sagen und war, um vorwärts zu kommen, genötigt, das Beste aus ihm zu machen. So habe ich, wobei es mehrfach zu meinem Abschiedsgesuch kam, die Zerschlagung des Oberkommandos in Berlin durchgeführt, indem ich im Kaiser die Überzeugung befestigte, daß seine eigene Kommandogewalt ein Oberkommando auf der einen Seite, das Reichsmarineamt auf der andern Seite in der bisherigen Befugniszuteilung schwer neben sich ertrüge. Ein Teil der Befugnisse ging nun ans Reichsmarineamt über, der Rest wurde teils den gouvernementartigen Marinestationen in Kiel und Wilhelmshaven, teils dem neugebildeten Admiralstab überwiesen¹⁾. Diese Zerspaltung geschah in Ermangelung des unerreichbaren Besseren, der Vereinheitlichung der Marine in einer Admiralität, wie sie in England stets und bei uns bis 1888 bestand.

Ich hatte Caprivi in seiner letzten Amtszeit von der Teilung der Admiralität abgeraten. Caprivi teilte meine Ansicht. In den folgenden Jahren meiner taktischen Arbeit hatte ich auf Organisationsverschiebungen innerhalb der nun einmal zerspaltenen Behörden zu große Hoffnungen gesetzt, da ich damals noch nicht klar genug erkannte, daß der Mangel kriegsmäßiger Arbeit mehr an Personen als an Organisationen lag. Als ich dann den Flottenbau zu leiten hatte, war es für mich und die

¹⁾ Der Admiralstab wurde in schematischer Analogie zum Generalstab gebildet. Ich weiß nicht, ob es ein Glück für die Armee war, daß der Generalstab in Nachwirkung von Moltkes Größe dauernd so selbständig herauswuchs. Vielleicht ist der Generalstab dem technischen Verständnis dadurch zu sehr entfremdet und das Kriegministerium zu wenig mit dem Krieg befaßt worden. Für die Marine war jedenfalls eine solche Abspaltung des Admiralstabs unrichtig, eine Epigonenidee, aus der eine eigentlich nicht lebensvolle Sammelbehörde entstand.

Mehrzahl der urteilsfähigen Offiziere klar, daß dem Marineamt während der Schöpferzeit andere Befugnisse unerläßlich waren als im Beharrungszustand. Welche unumschränkte Gewalt räumten die Amerikaner nicht Goethals ein, als er den Panamakanal bauen sollte. Da aber mit der Vielköpfigkeit unserer Marine nun einmal gerechnet werden mußte, war eine Vielteilung immer noch erträglicher als der Dualismus zwischen einem Oberkommando in Berlin mit Kommandogewalt über die ganze Marine und dem Marineamt. Es konnte nicht ausbleiben, daß bei diesem Fechten ringsherum mir Herrschsucht und Abfall von meinen eigenen früher beim Oberkommando betätigten Ansichten vorgeworfen wurde. Richtig ist, daß ich das Durcheinanderlaufen der Kräfte von meinem jeweiligen Standort und Werk aus mit verschiedener Front abzuwehren hatte, wobei der Fluch der Vielspältigkeit immer wieder an anderer Stelle zutage trat.

Letzten Endes hängt die Leistung von Behörden von den Menschen ab, die in ihnen arbeiten. Eine große schöpferische Aufgabe kann nur lösen, wer die Überzeugung von der Richtigkeit seiner Ziele aus der eigenen Brust schöpft und auch den Weg zum Ziel in den Hauptlinien selbst findet oder ihn sich doch völlig zum geistigen Eigentum gemacht hat. Ratschläge und Anregungen strömen hinzu und nichts wäre falscher, als ihnen nicht volle Beachtung zu schenken. Aber die Entscheidung muß an der Stelle bleiben, welche die Schwierigkeiten der verantwortlichen Ausführung fühlt.

Die Marine war ein ungewöhnlich feingliederiger Organismus. Der fortwährende Austausch der für die Zentralbehörden ausgesuchten Herren zwischen Marineamt, Admiralstab und Front nahm dem Gedanken, daß der Admiralstab als marinestrategische Behörde die Entwicklungsfragen besser beurteilen könnte als das Marineamt, seine sachliche Berechtigung.

Mit allen Marinebehörden an Land stellte sich mit der Zeit ein leidlich ausreichendes Arbeitsverhältnis heraus. Auch gelang es, das natürliche Drängen der Nord- und Ostseestationen auf Küstenverteidigung und Küstenkrieg in Schranken zu halten, da es nur auf Kosten der Flotte, d. h. der politisch-militärischen Bedeutung der Marine hätte befriedigt werden können. Nicht so klar lagen die Beziehungen zum Kommando der Hochseeflotte, welches mit deren fortschreitendem Aufbau an Einfluß gewann und das Bestreben entwickelte, alles schwimmende Material bei sich zu vereinigen.

Die Franzosen und Engländer stellten den Chef der Flotte zugleich an die Spitze eines Geschwaders und gaben ihm damit unmittelbar eine „Hausmacht“ in die Hand. Aus unsern Anordnungen zur Zeit des Oberkommandos war dagegen die Einrichtung stehen geblieben, den Flottenchef außerhalb der Geschwaderverbände auf ein besonderes Flottenflaggschiff zu setzen. Wir schwankten, ob jenes fremde Verfahren, für welches die Kriegsgeschichte sprach, oder unsere Einrichtung den modernen Verhältnissen besser entspräche. Ich wollte die Frage durch taktische Versuche klären lassen. Hierbei stieß ich auf unüberwindlichen Widerstand. Die Frage des Flottenflaggschiffes entwickelte sich zu einer Ressort- und Machtfrage.

Sorge bereitete mir in diesem Zusammenhang die zunehmend monopolartige Stellung des Flottenchefs, bei dessen Auswahl nach dem Rücktritt Kösters, eines strammen Lehrmeisters in der Art Friedrich Wilhelms I., das Kabinett sich nicht in allen Fällen nur durch sachliche Gesichtspunkte, mindestens nicht durch große Menschenkenntnis bestimmen ließ. Aus dem Studium der französischen Marine, welche zugänglicher war als die britische, hatte ich gesehen, daß mit Wechsel des Flottenchefs fast stets auch ein Wechsel der taktischen Auffassungen eintrat und ein großer Teil der vorher gewonnenen Erfahrungen verloren ging. Im Sammeln und Fortführen dieser Erfahrungen hatte ich die Haupttätigkeit der Landbehörde des Admiralstabs erblickt; nun wurde aber dessen lebendige Anteilnahme an den Flottenübungen zunehmend durch die Macht des Flottenchefs erstickt. Während ferner bei der Armee ein nützlicher Wettbewerb durch das Nebeneinander der zahlreichen Korpsführer bestand, erstarrte bei der widerspruchsfreien Stellung des Hochseechefs dessen Ansicht leicht zum Dogma, während nützliche Reibung auch hierfür Bedürfnis blieb. Um die schöpferische Kritik wachzuhalten, für welche unsere Kaisermanöver nicht ausreichten, und um den Aufstieg selbständiger Führernaturen zu erleichtern, sowie um gegenüber dem Drill und den schönen Gefechtsbildern das Suchen nach Wahrheit zu beleben, trat ich — vergeblich — dafür ein, die einzelnen Flottenteile wesentlich selbständiger zu lassen und nur für die großen Übungen zusammenzufassen, für diese aber nicht unbedingt den Flottenchef, sondern wechselnde Führer ohne Rücksicht auf das Dienstalter heranzuziehen.

Wenn man mir einen Vorwurf daraus machen will, daß ich nicht

gleich schon im Frieden die Vereinigung der Marine in einer Hand durchgeführt hätte, so überschätzt man meine Macht. Bei der Eifersucht der verschiedenen Spitzen und bei der Natur des Kaisers konnte ich die schädlichen Reibungen, die aus der Vielköpfigkeit des Marineorganismus erwachsen, nur mildern, nicht beseitigen. Für mich gab es nur den Weg, keiner der Immediatstellen überragenden Einfluß einzuräumen, dem Kaiser das Gefühl zu lassen, daß seiner Prerogative nicht vorgegriffen würde, und für den Kriegsfall die Erwartung zu hegen, daß der Monarch eine Oberste Seekriegsleitung schüfe, die alles in einer Hand vereinigte. Die Nation, die von den Behördehalbheiten und den die Produktion hemmenden Kompromissen nichts ahnte, schrieb dem Staatssekretär die Gesamtverantwortung zu, die ich stark empfand. Aber mangels einer einheitlichen Admiralität mußte ich häufig verhandeln statt zu handeln.

Am schwierigsten wurde die Lage für mich, wenn schließlich auch der Kabinettschef v. Soden trotz seinem ritterlichen Wesen und seinem warmen Herzen für das Hochkommen der Marine zeitweilig in Fragen meines Ressorts eine sehr eigenwillige Politik betrieb. Wie mir unter wechselnden Kampfgruppen und Koterien, die bei der außerordentlichen Betätigung des Kaisers in Marinesachen mich kaum je zur Ruhe kommen ließen, zumute war, dafür greife ich ein beliebiges Stimmungsbild aus einem älteren Brief von mir an den Prinzen Heinrich heraus:

„Bezüglich der Großen Kreuzerfrage ist es mir noch nicht gelungen, Seine Majestät zu überzeugen, daß ein Vorgehen in dem von Allerhöchstdemselben gewünschten Sinne einen Zusammenbruch unsres Flottengesetzes bedeutet.... Die meisten nicht verantwortlichen Herren, welche bei dieser Frage mitreden, übersehen die Sachlage nicht.... Es hieße doch wirklich ein gutes Erbe um ein Linsengericht verkaufen, wenn man an dem einen noch ausstehenden Kreuzer die Grundprinzipien des Flottengesetzes modifizieren wollte. Das kann wohl ein Kabinettschef denken, aber nicht ein Staatssekretär, der das wahre Interesse Seiner Majestät überschaut und sich dafür verantwortlich hält. Während früher bei Reichstagsforderungen uns nichts so sehr geschadet hat als eine gewisse Ruhelosigkeit und ewige Änderungen an den Projekten und Auffassungen, so haben wir jetzt gerade nach dieser Richtung ein gewisses Vertrauenskapital gesammelt, was unseren Forderungen sehr zugut kommt. Wir geben der Opposition die schärfsten Waffen in die Hand, wenn wir ihr

die Möglichkeit geben, wieder von der veränderlichen Kriegskunst, dem Zickzackkurs usw. zu sprechen.

Wollen Euere Königliche Hoheit mir gnädigst zugute halten, wenn ich die Feder über diese Sorgen habe fließen lassen, aber ich bin nahe daran zu verzagen, wenn ich die schwierige und gefährliche Lage unseres Staates bedenke, welche ihren natürlichen Einfluß auf das Marineamt ausübt an dem Vorabend einer Novelle, und wenn ich anderseits sehe, wie unverantwortliche Ratgeber die Schwierigkeit in geradezu ungeheurer Weise erschweren und damit im letzten Ende die Interessen Seiner Majestät schädigen...“

4

Das Parlament hat mir nicht so viel Nöte bereitet. Das Unentbehrlichste war durchzusetzen; das Vertrauen des Reichstags zur behördlichen Behandlung von Wehrfragen hob sich entschieden. Durch allseitige Erkundigung und persönlichen Augenschein auf Schiffen, Werften usw. überzeugten sich die Abgeordneten von der Art, wie gearbeitet wurde. Dabei verschwanden fast alle Gegensätze zwischen Reichstag und Regierung. Meine verhältnismäßige Unabhängigkeit vom Parlament ermöglichte es mir im übrigen, Quängelien sich vielfach selber totlaufen zu lassen. Unter einem rein parlamentarischen Regierungssystem dagegen müßten schöpferische Behörden durch die Nationaluntugenden der Kleinlichkeit, der Parteimißgunst und der überfließenden Illusionsfähigkeit geradezu erstickt werden. Insbesondere kann der Parlamentarismus keine Flotten bauen, auch wenn er, wie in Frankreich, viel dafür ausgibt. Den Engländern gelingt es, weil die Eigenschaften der Nation und die große geschichtliche Überlieferung ein festes Fundament gebaut haben. Parlamentarische Körperschaften wollten auch schon zu meiner Zeit bei Laune gehalten sein; sie verursachten viel Beschwichtigungsarbeit und unfruchtbaren Kleinkram, brauchten, wie man gesagt hat, stets „eine Kugel, mit der sie spielen konnten.“ So mußte ich dem Reichstag, um in den Hauptfragen fest bleiben zu können, gelegentlich Unwichtigeres opfern. Betraf dies zu meinem Bedauern einmal persönliche Kompetenzen des Offizierskorps, wie bei der Herabsetzung der Tafelgelder, so erfüllte das die betroffenen Offiziere nicht mit Befriedigung und machte die Front gegen den vom Parlament abhängigen Staatssekretär mobil. Ich habe mich aber stets bemüht, für das Personal aller Kategorien einzutreten.

Im selben Maße wie die Geschwader emporstiegen und sich ein Marinereich an den deutschen Küsten ausbreitete, dem Meer Gelände durch Deichbau abgewonnen, Dörfer enteignet, ganze Stadtanlagen gegründet und mächtige Werkstätten gebaut wurden, wuchs auch die vielgegliederte Familie der Marineangehörigen ins Breite. Wir waren die einzige Reichseinrichtung, die Hunderttausende aus landsmannschaftlicher Sehweise hinweg in einen gemeinsamen Horizont zog. Die Marine wurde ein Schmelztiegel des Deutschtums. Bevor kriegerische Latenlosigkeit der Hochseeflotte den sie durchströmenden Geist ertötet hat, konnte man an ihrem Pulsschlag die aufsteigende Kraft Deutschlands fühlen. Keine Marine der Welt hatte ein so vorzügliches Mannschafpersonal wie wir in unseren Küstenbevölkerungen, an den Rauffahrteifahrern, die durch den Dienst in der Kriegsmarine mehr und mehr den früheren internationalen Charakter abstreiften, und an den Fischern, die, unentbehrlich namentlich als Bemannung unserer kleinen Schiffe, mit erweitertem geistigen Gesichtskreis und beruflichem Ehrgeiz aus der Militärdienstzeit in ihre Dörfer heimkehrten. Als unsere altpreussischen Ostseeleute mit ihrer Anstelligkeit und unsere Nordseeleute mit ihrer schweren Kraft für unser wachsendes Personalbedürfnis nicht mehr ausreichten, griffen wir auf binnenländischen Ersatz zurück; der Dienst auf modernen großen Schiffen erforderte weniger seemännische Fähigkeiten als in der Segelzeit. Die Süddeutschen, unter ihnen die Elsässer, zeichneten sich aus. Für das technische Personal wurde der Dienst auf der Marine unter Anleitung unseres vorzüglichen Ingenieurkorps eine hohe Schule; um unsere Heizer rissen sich die Industrien¹⁾. Dem Offizierkorps trat unsere beste Jugend bei — man gedenke unserer Ubootskommandanten —, und zwar um so froheren Mutes, je größer unsere Zukunftsaufgabe sich abzuzeichnen schien. Wie straff in der Marine gearbeitet worden ist, kann sich der Außenstehende kaum vorstellen. Nie ist dem Staat freudiger und hingebender gedient worden. Wir fühlten uns

¹⁾ Da die modernen Schiffe die Vermehrung des aus den Industriegegenden rekrutierenden Maschinenpersonals besonders stark verlangten und dieses in der Werkdivision verhältnismäßig geschlossen zusammenblieb, so waren günstige Herde für sozialistische Agitation um so mehr gegeben, als die Arbeiter der Werften mit dem Maschinenpersonal der Marine am häufigsten in Berührung kamen. Im Frieden waren hieraus noch keine offenen Schäden entstanden.

als Vorposten eines großen Volkes, das dank seinem Staat sich Freiheit und Ebenbürtigkeit unter den Weltvölkern zu erarbeiten im Begriffe stand.

Bald also waren wir aus dem Größten heraus und konnten die Ziele erweitern. Mit der stärkeren Lösung der Flotte von Kaserne und Heimatküste wäre sie mehr und mehr in die Nation hineingewachsen, die so etwas brauchte; die noch heute nicht weiß, welchen Schatz sie allein an unserem Seeoffizierskorps besaß. Die rein destruktiven Toren, welche jetzt die Auflösung des alten Deutschlands als eine Tat bezubeln, sollen einmal einen Organismus schaffen, der an gediegener Kraft und Hingebung an die Ideale des Ganzen auch nur dieser einen unserer alten Reichseinrichtungen gleicht. Die Gesichtspunkte der Weltpolitik waren doch am schärfsten in der Marine konzentriert; darum mußten wir eine Macht werden in der Nation. Als später zu erörternde Umstände und Personen den durch die Flotte gesicherten Frieden verscherzt und den durch die Flotte verheißenen Sieg versäumt hatten, ist die Nation freilich so gesunken, daß sie sich ihrer eigenen einstigen Kräfte schämt und sich gefällt in Beschimpfung dessen, was lange ihr Stolz und ihre Freude gewesen ist.

Bei meinen Vorschlägen, um die Organisation lebendig zu erhalten, wie überhaupt bei meiner Neigung, den stets wechselnden Bedingungen der maritimen Höchstleistung nachzugehen, stieß ich vielfach auf den Widerstand der Verhältnisse und der Sonderressorts. Ich war nun einmal seit 1897 bei manchen Admiralen als Verwaltungsdirektor und Materialbeschaffer der Marine abgestempelt, obwohl meine eigentliche Entwicklungslinie und Neigung auf dem Gebiete der Flottenführung lagen. So mußte ich in der Folge vieles, was ich nicht billigen konnte, mit ansehen, ohne die Möglichkeit einzugreifen.

Die geistige Einheit, welche in den achtziger und in der ersten Hälfte der neunziger Jahre die gesamte Marine umschlang, ging bis zu einem gewissen Grade verloren. Schwerlich hätten die zu Beginn des Krieges zur Führung berufenen Persönlichkeiten so verhängnisvoll der politischen Leitung in deren Kampfscheu nachgegeben, wenn die eingetretene spezialistische Ressortpolitik das Kapital unserer älteren taktischen Arbeit

hätte voll ausnützen lassen. Als ich am 30. Juli 1914 den Operationsbefehl des Admiralstabes kennen lernte, erschrak ich über das theoretische Spintisieren, das bei der untergeteilten Behandlung der Hauptfragen an gewissen Stellen den Geist der entschlossenen Initiative überwuchert hatte. Trotzdem war die Marine gut; sie hatte ungeheuer, wenn auch nicht immer in der zweckmäßigsten Richtung, gearbeitet. Und so hätte es nur des richtigen Befehls bedurft, um alle Kräfte auszulösen und die Flotte, so wie sie war, zum Siege zu führen.

Mit blutendem Herzen denkt man der Umstände, welche das deutsche Volk, nahe seiner höchsten Vollendung, ins Dunkel zurückgeworfen haben.

Zum Staunen Europas war das Preußen des achtzehnten Jahrhunderts aus einem gleichgültigen Bestandteil des ohnmächtigen deutschen Volkes in wenigen Jahren zur Großmacht geworden dank seiner militärischen Kraftentwicklung und guten Führung durch die Hohenzollernkönige. Ebenso schnell und glücklich schien das Deutsche Reich den verspäteten Schritt zur Weltmacht nachholen zu können durch die rasche und durch viele Umstände begünstigte Bildung einer Seemacht. Daß die Nation als ganze noch nicht reif erschien, um den Ernst und die Notwendigkeit dieses Unternehmens in allen Teilen zu begreifen, ähnelte ebenfalls der Lage Preußens im achtzehnten Jahrhundert, welchem die Gesamtnation noch viel verständnisloser gegenübergestanden hatte. Nun stelle man sich aber vor, was aus der preußisch-deutschen Geschichte geworden wäre, wenn statt eines Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs des Großen eine vielfach gespaltene Militärbehörde unter einer hochwohlwöbllichen Kriegskammer zu entscheiden gehabt hätte! Was uns am meisten fehlte, war die einheitliche Admiralität.

5

Wenn man mir zuweilen eine einseitige und stumpfe Schlachtflottenpolitik vorwarf, so beruhte das auf Verwechslung. Entsprechend dem geschichtlichen Werdegang unseres Reiches waren wir spät in die Welt und auf die See gegangen. Im Getriebe der Welt mußten wir aber Interessenzusammenstöße gewärtigen. Es war wichtig, solche zu vermeiden und sogar etwaige Einschränkungen unserer Tätigkeit hinzunehmen, solange der Unterbau der Macht noch nicht gefestigt war. Erst wenn diese durch unsere Flotte und politische Anlehnung feststand,

Konnten wir uns freier auf den Weltmeeren bewegen und Gleichberechtigung fordern. Unsere und insonderheit meine persönliche Aufgabe lag also zuerst in der Schaffung dieser Seemacht, und dies konnte nur die Schlachtflotte sein. Zu ihrer starken Zusammenhaltung in der Heimat wurden wir auch durch die britischen Drohungen im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts gezwungen. Unter diesen Bedingungen erschienen mir transatlantische Expeditionen, wie der Chinafeldzug, das Vorgehen gegen Venezuela oder die Agadirangelegenheit allgemein, auch abgesehen von ihren besonderen Nachteilen, unerwünscht, denn sie lösten Eifersucht gegen einen Staat aus, der auf der See noch nicht als gleichberechtigt angesehen werden konnte.

In den letzten Jahren vor dem Krieg sah ich die Zeit aber näher kommen, in welcher die Neigung Englands, uns zu überfallen, aufhören und einem geschäftlichen Gebaren auf gleichem Fuße weichen würde. Damit eröffnete sich Aussicht auf freiere Bewegung. Diese hielt ich aber auch aus inneren Dienstgründen für wünschenswert. Der preußische Militärg Geist, auf welchem das ganze nationale Dasein und das höhere wirtschaftliche Leben unseres Volkes sich gründete und auch in Zukunft wird gründen müssen, hat eine schwache Stelle: die Neigung zur Schablone. Es bedarf großer Charaktere und Menschenkennner, wie Moltke, Roon und der alte Kaiser gewesen sind, um den lebendigen Geist in der Maschine wachzuhalten. Dem Preußen muß von Zeit zu Zeit der Zopf abgeschnitten werden, sonst wächst er zu lang. So drohte auch in der Marine ein gewisses Erstarren in fleißiger, korrekter, aber subalternen Arbeit die überanstrengten Offiziere von den großen Gesichtspunkten abzuziehen. Zumal bei unserem Wehrsystem mit der kurzen Dienstzeit geriet der Betrieb unserer Schlachtflotte in den heimischen Gewässern etwas in Gefahr, über angespanntem Drill die auffrischende Berührung mit den überseeischen Völkern und Ländern zu verlieren. Ich wünschte die Offiziere nicht nur im „Kommiß“ auszubilden, sondern wollte es ihnen auch ermöglichen, in der Berliner Gesellschaft und in der großen Welt heimisch zu werden. Insbesondere für die Ausbildung von Geschwaderführern zu freierer, universalerer Denkungsweise war ihr selbständiges Auftreten in der weiten Welt kaum zu entbehren. Ferner forderte auch die Sammlung des Deutschtums auf der ganzen Erde stärker die Unterstützung durch die Flotte, worüber ich früher gesprochen habe. Ich war endlich der

Ansicht, daß es eine Sendung unserer Flotte sei, durch die im Ausland erlangten Anschauungen befruchtend auf den engen Gesichtskreis vieler Deutscher daheim zurückzuwirken. Sie sollte im Verein mit dem stärker an die Heimat zu fessenden Auslandsdeutschtum das Verständnis vertiefen für unsere nationale Existenz, die infolge der Volkszunahme und Industrie nicht mehr zwischen Rhein und Weichsel allein lag, sondern mehr und mehr auch ihre Wurzeln in überseeische Betätigung hatte senken müssen.

Die zweite Entwicklungsgruppe der Marine, der Auslandsdienst, trat also neben der ersten, der Schlagkraft, allmählich wieder in den Vordergrund. Da Stationskreuzer für diesen Zweck nicht ausreichten, war ich im Begriff, die heimische Flotte organisatorisch so zu gestalten, daß ganze Geschwaderteile ohne Schaden für ihre Ausbildung auf längere Zeit transatlantische Verwendung finden konnten. Das war zu erreichen durch eine andere Form der Rekrutenverteilung, derart, daß eines der Geschwader im wesentlichen nur mit Leuten des dritten Jahrganges besetzt war. Ich stieß bei diesem Vorgehen auf Widerstand beim Flottenkommando, das, vom Kabinettschef unterstützt, eine starke Neigung hatte, fest auf seinen Eiern zu sitzen, und sich sogar einem bloß mit zwei Schiffen anzustellenden Versuch widersetzte. Um die Wirkung derartigen Erscheinens unserer neuesten großen Schiffe in überseeischen Ländern praktisch zu zeigen, setzte ich aber im Sommer 1913 beim Kaiser die Reise von zwei Schiffen der „Kaiser“-Klasse nach den Südstaaten Amerikas durch. Die friedliche Kultursendung unserer Schiffe gelang mit so schlagendem Erfolg, daß reichlichere Reisen unserer Schlachtflotte auf die Dauer nicht hätten verhindert werden können. Da ein modernes Schlachtschiff zugleich die beste Industrieausstellung in kleinem Maßstab darstellt, so war ich auch zu der Annahme berechtigt, auf diesem Weg unseren schaffenden Ständen neue Verbindungen zuzuführen. Eine solche Weiterentwicklung unserer Flotte hätte von selbst dazu geführt, in den Kolonien geeignete Plätze als Stützpunkte für unsere Kreuzer etwas auszugestalten. Außer Tsingtau hatte ich hiervon bisher abgesehen, da die Zeit noch nicht reif war und die Geldmittel für die Flotte nicht zersplittert werden durften.