



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

1. Notwendigkeit eines deutschen Stützpunktes in China. Eine unmögliche Wahl. Bei den Russen. Tsingtau, nicht Amoy.
-

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

Achtes Kapitel

Tsingtau

1

An der Aufschließung Chinas für den Welthandel beteiligte sich deutsche Arbeit an führender Stelle, durfte aber bei der Mandschureregierung auf kein besonderes Verständnis dafür rechnen, daß Deutschland ein freundschaftliches Interesse an der Aufrechterhaltung der chinesischen Unabhängigkeit besaß. Der Mangel eines Stützpunktes schob uns, von allem andern abgesehen, schon darum in's Hintertreffen, weil der einzige Machtfaktor, der die deutsche Arbeit schützte und auf die fremdenfeindlichen Behörden Eindruck machte, unser fliegendes Geschwader, mit Sein oder Nichtsein von den Hongkonger Docks und damit von der britischen Gnade abhing. Sollte der deutsche Handel immer mehr aufhören, ein Zwischenträger zwischen englischen und chinesischen Erzeugnissen zu sein, und deutsche Waren auf den asiatischen Markt werfen, so bedurfte er ebenso wie unser Geschwader eines eigenen Hongkongs.

Die drei mir aufgegebenen Orte waren Amoy, ein dichtbevölkertes Inselchen mit Vertragshafen nordöstlich von Hongkong, die nördlich davon gelegene öde Samsabucht und die Tschusaninseln an der östlichen Spitze Chinas bei Schanghai. Tsingtau (Kiantschou), von dem auf Grund Nitchthofenscher Empfehlung früher einmal die Rede gewesen war, wurde mir als „fallen gelassen“ bezeichnet, weil es zu weit nördlich und außerhalb der großen Handelsstraße läge; auch mein Amtsvorgänger hatte 1895 Tsingtau für unbrauchbar erklärt. Außerdem wurden Auswärtiges Amt und Reichsmarineamt bei ihrer Vorliebe für Amoy durch politische Gründe bestimmt; man fürchtete nämlich russischen Einspruch gegen eine Festsetzung im Norden, während auf die Tschusaninseln ein britisches Vorkaufsrecht bestand.

Noch vor eigenem Augenschein gelangte ich durch Befragung zahlreicher Techniker und Kaufleute, sowie aus der Literatur, zu der Über-

zeugung, daß alle drei mir aufgegebenen Orte ungeeignet wären und daß für den auch hier zu spät gekommenen Deutschen, nachdem die Briten schon in den Vierziger Jahren die ganze Küste abgesehen hatten, außer Vertragshäfen und Tschusan überhaupt nur noch die ungefaßte Perle Tsingtau in Frage käme. Ein Stützpunkt mußte für die Flotte brauchbar sein, wirtschaftliches Aufblühen verheißen und eine spätere Verteidigung ermöglichen. Hauptbedingung war mir die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit; eine rein militärische Basis zu schaffen schien mir nicht geraten.

In der Samsabucht fand ich bei späterer Ortsbesichtigung eine schmale Einfahrt, in welcher ein gefährlich starker, wirbelreicher Strom herrschte; grüne Inseln, die in der riesigen Bucht lagen, verwandelten sich bei Eintritt der Ebbe in steile Felsenzinnen. Rings war das öde Gaff von Gebirgen umgeben, die nur mit Sauntieren beschritten wurden. Wie sollte diese Fieber- und Typhusbucht je mit der Halbmillionenstadt Futschou in Wettbewerb treten können, welche nicht weitab jenseits der Berge am Minfluß den Handel aufnahm!

Die Tschusan-Inseln eigneten sich zur Verteidigung so wenig wie Samsabucht oder Amoy. Vor allem aber: sie lagen vor Schanghai ähnlich wie Helgoland vor Hamburg. Der Handel strebte an ihnen vorbei. Verwicklungen mit England waren außerdem wahrscheinlich, wenn wir darauf losgingen.

Amoy, ein englisches „Settlement“, das wegzunehmen uns kein Recht zustand, versprach wirtschaftlich geringen Nutzen. Es war noch Ausfuhrort für Kulis nach Manila; sein Leehandel im Sinken; seine für die Segelschiffe wichtige Lage zu den Monsuns durch die Dampfschiffahrt mehr und mehr entwertet; das Ganze im Rückgang.

In Tsingtau bestand die Möglichkeit Befestigungen zu schaffen. Eine geschlossene Bucht war da; das nördliche Klima von Vorteil. Das Fehlen einer Wasserstraße, eine arme überbevölkerte Provinz als Hinterland schreckten nicht ab, da überwiegende Anzeichen ungewöhnlicher Entwicklungsfähigkeit vorlagen. Alle Nachrichten wiesen in dieselbe Richtung. Kurz, ich sah mich, wenn Tsingtau nicht mit in Betracht kommen sollte, vor eine unmögliche Wahl gestellt.

Eines Tages traf ich beim Spaziergang am Tschifuer Strand den Kommandanten des „Iltis“, Kapitänleutnant Braun, meinen alten Flaggleutnant, mit dem ich elf Jahre zusammen gearbeitet hatte und der

auch noch auf der Ostseestation meine rechte Hand gewesen war. Wir waren aufeinander eingespielt und er verstand mich sofort, studierte meine Vorarbeiten und kam andern Tags an Bord mit den Worten, es wäre ihm wie Schuppen von den Augen gefallen. Ich freute mich über sein Urteil, das einzig maßgebende, das ich in jener Lage noch einholen konnte, und erwiderte ihm, ich würde ihm eine Ordrer schreiben, er sollte nach Tsingtau gehen, erforschen und melden.

Er ging hinaus, wurde bei dieser Gelegenheit vom Taifun erfaßt und erkrank mit dem „Fltis“. Ich war nun genötigt, die Segelorder nach Berlin zu schicken, in welcher der Befehl für Braun zur Untersuchung der Bucht von Kiautschou enthalten war. Nun sagte ich mir, ich müßte auch einen Schritt weitergehen, und, obwohl ich bei der europäischen Konkurrenz das Aufsehen lieber nicht erregt hätte, fuhr ich selbst mit dem Flaggschiff „Kaiser“ nach Kiautschou.

Vorher traf ich in Tschifu den neuen Gesandten, Herrn von Heyking, der denselben Auftrag, wie ich, hatte, mit seiner Gemahlin; ich forderte ihn zu einer dienstlichen Besprechung unter vier Augen auf und merkte bald, daß ich damit eine Ungeschicklichkeit begangen hatte, da die kluge Frau, die spätere Verfasserin der „Briefe, die ihn nicht erreichten“, der wichtige Mitarbeiter ihres Mannes war. Heyking berichtete, der Kaiser hätte ihm in Potsdam gesagt, nun hätte er seinen besten Gesandten und seinen besten Admiral hinausgeschickt, da würden die beiden doch wohl zu einer Perzeption kommen; worauf er denn zielen wollte? Darauf hätte Heyking erwidert: „Auf Amoy“. Ich fragte den Gesandten: „wie mochten Sie einen Ort nennen, den Sie nicht kennen?“, worauf er sagte: „Ich konnte doch Seine Majestät nicht ohne eine positive Antwort lassen.“

Darauf einigten wir uns, auf keinen bestimmten Ort ohne innere Überzeugung loszugehen, und ich setzte die Punkte, über die wir uns verständigten, schriftlich auf. Jeder sollte die Orte mit seinem Apparat untersuchen und danach wollten wir uns gemeinsam entscheiden, nachdem ich im Dezember meine Schiffe auf dem Hongkonger Dock — man mußte das Dock immer dreiviertel Jahre voraus belegen — hätte überholen lassen, um zu einer Besitzergreifung klar zu sein.

Dann untersuchte ich Tsingtau und ging von da, um den Leuten Erholung im Norden zu gewähren, nach Bladivostok. Einen alten Freund aus Fiume, den Finnen Birenus, traf ich hier als Kommandanten

des russischen Flaggschiffes wieder. Er führte mich bei Zusammenkünften stets in einsame Gegenden, was mein deutsches Begriffsvermögen zunächst nicht verstand. Als ich aber einmal Admiral Merezew, den nachmaligen Generalgouverneur der Mandschurei, bei mir hatte und Birenius als Bekannten behandelte, fragte der Admiral in sonderbarem Ton: „So, alte Bekannte?“ worauf Birenius erblaßte und sich seitdem auffallend von mir zurückhielt. Merezew mißtraute also seinem eigenen Flaggkapitän. Ein andermal hatte ich die internationale Gesellschaft und die Spitzen von Wladiwostok zum Bordfest eingeladen, als ich aus Berlin die Nachricht erhielt, der Zar sei deutscher Admiral geworden. Ich klopfte ans Glas und ließ den Zaren leben; der anwesende französische Admiral und die Seinen blieben kühl, die Russen waren gezwungen, es freundlich aufzunehmen.

Merezew war ausgesprochener Franzosenfreund. Trotzdem hätte ich mich als Seeoffizier der Lächerlichkeit ausgesetzt, wenn ich im Gespräch das Bedürfnis nach einer deutschen Flottenstation nicht offen zugegeben hätte. Merezew suchte mich auf die Tschusan-Gruppe hinzulenken, von seinem Standpunkt begreiflich, denn dann würden wir hier draußen dauernd gegen England gehangen haben. Ich ermittelte zuverlässig, daß die russische Marine den Erwerb Tsingtaus erwogen, aber als für russische Bedürfnisse überflüssig, ja lästig, wieder aufgegeben hatte. Dasselbe erfuhr ich über Peking, allerdings zugleich, daß der dortige russische Gesandte, trotz dieser Ablehnung durch seine Marine, mit Ansprüchen auf Tsingtau umging.

Heyking und die Berliner Stellen fühlten fortwährend in der Richtung des geringsten Widerstandes vor, die sie bei Amoy oder Samsa vermuteten. Das Oberkommando kam sogar wieder auf die Tschusan-Inseln zurück, wofür einen Augenblick lang der Austausch von Kamerun oder Samoa erwogen wurde. Ich warnte vor einer chinesischen Wiederholung der deutsch-britischen Transvaal-Zusammenstöße, falls wir uns in der Nähe von Schanghai niederließen, und berichtete über Tsingtau als einzig in Frage kommenden Platz, falls wir an der Erwerbung eines Stützpunktes in China festhielten.

Ende November bekam ich aus Berlin den Befehl, vor Amoy zu bleiben, das Dock abzubestellen, die Ablösung bei mir zu behalten und zu einer Aktion fertig zu machen. Auf meine erstaunte Erkundigung drachtete mir Heyking zurück, Berlin hätte angefragt, ob zwischen ihm

und mir Einverständnis erzielt wäre. Er hätte geantwortet: „Ja, Amoy“; die abweisende Haltung Chinas in Eisenbahnfragen gäbe uns zum Eingreifen freie Hand.

Ich lehnte nun die Verantwortung für diese Wahl ab. Jede Aktion hätte außerdem bei ungenügender Betriebsfähigkeit der Schiffe unternommen werden müssen. Die leidlichen chinesischen Befestigungen Amoy's mit Kruppgeschützen und ein paar Tausend Mann Besatzung hätten wir wohl bezwungen; bedenklicher war die Einnahme der volkreichen Stadt; vor allem aber, wenn politische Verstimmungen mit England hinzutraten, konnte uns das Docken verweigert werden, dann hingen wir mit ausbesserungsbedürftigen Schiffen, auf denen das deutsche Ansehen in diesem Teil der Welt beruhte, hilflos in der Luft.

Tage vergingen, und endlich kam der Befehl, ich sollte nach eigenem Ermessen docken gehen. Von Amoy ist nie mehr die Rede gewesen. Mein Bericht, mit dem ich nach dem Untergang des „Itis“ die Lage hatte aufrollen müssen, war in den Streit der Meinungen zu Berlin hineingeplatzt, der Kaiser hatte einen Ortskenner zu sich befohlen, der mir Recht gab. Die technischen Ermittlungen des von mir für Tsingtau erbetenen Wasserbau-Sachverständigen sind in der Öffentlichkeit später als Ausgangspunkt der Erwerbung Kiautschous angesehen worden. Als dann zu Ende des Jahres 1897 mein Nachfolger, der Geschwaderchef v. Diederichs die deutsche Flagge dort hißte, holten die Russen ihr völkerrechtlich legendenhaftes „Recht der ersten Ankerung“ (auf welches gestützt England nicht nur Tsingtau, sondern die ganze Welt beanspruchen könnte, weil überall schon Engländer geankert hatten) hervor, nicht wohl um uns ernstliche Schwierigkeiten zu schaffen, sondern um durch möglichst hochgeschraubten diplomatischen Einspruch sich sonstige Vorteile zu erkaufen. Daß die Russen uns lieber in den englischen Spielraum südwärts verschoben hätten und unsre Festsetzung in der Nähe von Peking, wo sie damals die erste Rolle spielten, weniger gern sahen, ist begreiflich; vor der festen Haltung des Kaisers wichen sie zurück.

2

Die Form der Pachtung hatte ich mir schon in Ostasien so zurechtgelegt, daß sie möglichst wenig nach gewaltsamem Eingriff aussehend und den Chinesen erlaubte, das Gesicht zu wahren; zuletzt habe ich den Pachtvertrag in Berlin gemeinsam mit Herrn v. Holstein aufgesetzt.

Dirpik, Erinnerungen