



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

3. Die Gründe für die Gesetzesform.

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

Mein Tätigkeitsgebiet gewöhnte mich an große Vielseitigkeit. Je gegliederter aber ein Organismus wird, desto mehr wächst auch der Kopf zu einer differenzierten Funktion heraus und darf, um klar zu bleiben, nichts mehr von der Arbeit der Glieder übernehmen wollen. Ich schuf mir ringsum Spezialisten, bei denen die Materien im allgemeinen gut aufgehoben waren, und achtete nur auf die Verbindung, sodaß, wenn nötig, die Spezialitäten stets an die Spitze herangezogen werden konnten. Ich habe dabei das Hochkommen selbständiger Naturen auf jede Weise gefördert, machte aber je länger, desto bestimmter die eigentümliche Erfahrung, wie spärlich die wirklich schöpferischen Kräfte sind und wie Naturen, die auf zweiten Posten sich bewährt haben, auf ersten völlig versagen können. Man kann sich bei Beförderungen schwer dagegen schützen, daß man gelegentlich aus einem guten Ersten Offizier einen schlechten Kapitän macht.

3

Im Reichsmarineamt versicherte man mir, daß wir die Gesetzesform nicht durchbekommen würden. Derselben Meinung war auch unser zuverlässigster parlamentarischer Freund, der nationalliberale Führer v. Bennigsen, der riet, es mit jährlichen Bewilligungen zu versuchen. Ich bestand aber auf dem Gesetz, entschlossen, das als unwahrscheinlich Bezeichnete zu wagen und im Fall des Mißlingens auszusteiern.

Ich brauchte ein Gesetz, um die Stetigkeit des Flottenbaus nach verschiedenen Flanken zu schützen. Außerlich sprach für die Gesetzesform am meisten der Umstand, daß der Reichstag sich dadurch selber die Versuchung abschneiden sollte, alljährlich neu in technische Einzelheiten einzugreifen, wie früher, wo jedes Schiff zum „Exerzitium von Debatten“ geworden war und im Spiel wechselnder Mehrheiten das Reichsmarineamt nicht das sachlich Wichtigste, sondern das, was gerade durchging, forderte. Mit Parteikoalitionen, die Schiffe als Kompensationsobjekte behandelten, konnte man keinen Flottenkörper aufbauen, der ein Menschenalter geduldigen, einheitlichen Wachstums verlangte.

Ich wußte aber auch in keiner anderen Weise das häufige Eingreifen des Kaisers aufzuhalten, dessen auf Schiffsbau eingestellte Phantasie von allen möglichen Eindrücken und Personen gespeist wurde. Wünsche und Vorschläge sind in der Marine billig und wechseln wie im

Kaleidoskop; wenn der Kaiser mit irgend einem Kapitanleutnant gesprochen oder im Ausland etwas gesehen hatte, war er voll neuer Forderungen, konstruierte, warf mir Rückständigkeit vor, glaubte mich durch Mahnungen aufrütteln zu müssen, und außer durch mehrfache Abschiedsgesuche konnte ich später nur durch die gesetzliche Bindung jene Stetigkeit der Entwicklung sichern, welche die Grundbedingung jedes Erfolges war.

Die dritte Seite, von welcher das Chaos herandrängte, wogegen ich ein Gesetz bedurfte, war die Marine selbst. Gerade wo es sich um Spezialkenntnisse handelt, schwirren die Überzeugungen auseinander. Die deutsche Marine war, als ich das Staatssekretariat antrat, eine Modellsammlung, wenn auch keine so bunte wie die russische Flotte unter Nikolaus dem Zweiten. Auch die englische Marine ist es bis zu einem gewissen Grad; aber dort spielt Geld keine Rolle; hatte man eine Serie falsch gebaut, so warf man sie in die Ecke und baute eine neue. Das durften wir uns nicht erlauben. Außerdem hatte man in England mehr Verständnis dafür, daß Ansichten sich ändern, während der doktrinaire Deutsche sofort erklärte: da hat er etwas Falsches gebaut, Anathema sit. Wenn man dem Deutschen ein System vorseht, glaubt er eher daran. Kleinerer Schwächen der Gesetzesform war ich mir bewußt, aber ich hatte keine Wahl, wenn wir unter den gegebenen Verhältnissen vorwärtskommen wollten.

Die Gesetzesform hatte noch den sehr großen Vorteil, daß wir kaufmännischer vorgehen und nach vielen Richtungen wirtschaftlicher disponieren konnten, wenn wir eine längere Strecke Wegs überblickten. Und Sparsamkeit, in welcher eine große Summe von Vorausberechnung steckte, war für die Wehrmacht in Deutschland eine bittere Notwendigkeit.

Schon Anfang Juni 1897 hatte ich eine Unterredung mit dem damaligen preußischen Finanzminister v. Miquel gehabt, hauptsächlich, um die allgemein politische Seite der Flottenvorlage mit ihm zu erörtern, wobei er mir einige allgemeine Zusicherungen auf Unterstützung gab. Sehr unerwartet kam mir nun am 5. August ein Artikel der „Nordd. Allg. Zeitung“, der, von Miquel inspirirt, ausführte, das an sich erstrebenswerte Gesetz wäre vorläufig nicht zu machen; fortschreitende Entwicklung der Marine sei nötig, müsse aber ohne Beschränkung der parlamentarischen Rechte des Reichstags durchgeführt werden.

Diese Veröffentlichung war ohne Zweifel unzulässig und für das Gesetz gefährlich. Trotzdem vermied ich einen offenen Konflikt. Miquel war wie das ganze Staatsministerium gegen das Gesetz, wollte aber des Kaisers wegen nicht offene und schroffe Opposition machen, versuchte deshalb allgemein abzuwiegeln und mich durch Vorstellung der Schwierigkeiten von meinem Plan abzubringen. Als er sah, daß ich fest zu bleiben entschlossen war, wurde er entgegenkommender.

Die allgemeine Skepsis bei den Spitzen und Gleichgültigkeit bei den Massen des Volks brachte mich auf den Gedanken, um Bismarcks Unterstützung zu werben.