



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

2. Das erste Flottengesetz vor dem Reichstag.

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

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 selbst geahnt 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 hingeorndet 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