



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

3. Die Notwendigkeit eines zweiten Flottengesetzes.

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

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 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.