



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

4. Unbeabsichtigt rasches Vorgehen. Grundgedanken des Flottenbaues.

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

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.

Der Kaiser dagegen verlangte sofortige Einbringung der Novelle. Auch das Zivilkabinett drängte: „Bismarck hätte doch die ganze Reichsverfassung in 24 Stunden gemacht; weshalb ich so zögerte?“ Man wünschte die Öffentlichkeit von der „Zuchthausvorlage“ abzulenken, darum sollte die Marine als Objekt für Erörterungen dienen.

Während wir also der Kaiserrede nachstießen, steckte das Marineamt noch in den ersten Vorarbeiten. Die Beschlagnahme deutscher Reichspostdampfer durch die Engländer um die Wende des Jahres trug dann in die bedauerlich überhitzte Burenbegeisterung der deutschen Öffentlichkeit einen Zug eigener nationaler Kränkung hinein und erleichterte die Einbringung der Novelle zu Anfang des Jahres 1900, zu der ich andauernd stürmisch vom Kaiser gedrängt wurde. Auch war namentlich dank der Mitarbeit der Nationalökonomien die öffentliche Meinung in stärkerem Umfang gewonnen, als wir selber erhofft hatten.

Von Rußland wurde die Novelle begrüßt und Fürst Hohenlohe rechnete auch auf Frankreichs stilles Einverständnis. Von England war das Entgegengesetzte zu erwarten, obwohl der Kaiser bei seiner Rückkehr aus England Ende November 1899 den Beifall des britischen Hofes wie der englischen Minister und Marineoffiziere mitzubringen glaubte.

Wir haben bei der Bearbeitung des zweiten Flottengesetzes lange geschwankt, ob wir den Risikogedanken gegen England in die Begründung aufnehmen sollten. Am liebsten hätte ich England aus dem Spiele gelassen. Aber eine so ungewöhnliche Forderung, wie sie hier vorlag, nämlich die Verdopplung unserer kleinen Seemacht, ließ es kaum umgehen, den eigentlichen Grund wenigstens anzudeuten. Eine schweigende Haltung England gegenüber war unsrer Öffentlichkeit doch nicht anzuerziehen, die, der eigenen friedfertigen Harmlosigkeit bewußt, über die Burenbekämpfer glaubte sittliche Entrüstung ausgießen zu dürfen. Da wir uns vergeblich bemühten, das Poltern gegen England abzdämpfen, so empfahl es sich, anläßlich der Flottenberatung mit eigenen Erklärungen den Ton nüchterner zu stimmen.

Ich entschloß mich also in der Begründung zum Flottengesetz den Kampfwert der Flotte, nämlich den einer ehrlichen politischen Defensive, klar auszusprechen und wies im Dezember 1899 auch im Reichstag darauf hin, daß für Umfang und Zusammensetzung der deutschen Marine die schwierigste Kriegslage zugrunde gelegt werden müsse. Diese trete ein, wenn wir dem größten unter den möglichen Gegnern zur See gegen-

überstehen. Für diesen Fall müsse die Flotte so eingerichtet werden, daß ihre höchste Kriegslleistung, in einem Verteidigungskrieg, auf der Nordsee in einer Seeschlacht liege.

Der Laie muß hier unterscheiden zwischen taktischer und politischer Offensive. Jedes Kriegsschiff und daher auch jede Schlachtflotte ist technisch und taktisch immer ein offensives Instrument; auch der Geist ihrer Führung muß, wie Stosch mir in jenem Briefwechsel schrieb, „zur Offensive elektrisiert werden“. Politisch aber bot die beabsichtigte deutsche Flotte angesichts der doppelt und dreifach stärkeren britischen den Engländern jede Friedensgewähr, da es Wahnsinn gewesen wäre, bei einer so geringen Aussicht auf Überwältigung der britischen Flotte einen Krieg vom Zaun zu brechen.

Was wir dagegen anstrebten, war, so stark zu sein, daß auch für die gewaltige Übermacht der englischen Flotte das Anbinden mit uns ein gewisses Wagnis bedeuten sollte. Hierin lag die politische Defensive ebenso wie der taktische Wille zur Schlacht in einem Verteidigungskrieg¹⁾.

Eine gewisse Volkstümlichkeit gewann also der von uns angedeutete Risikogedanke in der Form, daß unsere Flotte nicht größer aber auch nicht kleiner gehalten werden sollte, als nötig wäre, um auch der größten Seemacht den Angriff auf uns als ein gewagtes Unternehmen erscheinen zu lassen. Die Ergänzung dieses Gedankens wäre gewesen, daß eine beachtbare Flotte auch unsre Bündnisfähigkeit steigerte. Was wir über den Risikogedanken unmißverständlich sagten und dachten, ging in defensiver Richtung, wurde aber planmäßig von der englischen Presse verdreht.

Es ist im Jahr 1900 allgemein empfunden worden, daß Deutschland im Begriff stünde, den unvermeidlichen Schritt zur Weltpolitik zu tun und seinem Handel seine Flagge wenigstens in angenäherter Bedeutung folgen zu lassen. Je weniger große Worte dabei fielen, je weniger (nach

¹⁾ Roosevelt hat im Juli 1903 für die amerikanische Flotte gesagt: „Eine erste-klassige Schlachtflotte ist das beste Friedenspfand; eine rein defensive Flotte ist wertlos. Für eine defensive Flotte eintreten ist etwa dasselbe, wie die Stiftung eines Schulpreises für Fechten, bei dem nur parirt werden darf. Eine Flotte muß solange auf Gegner hämmern können, bis er auf's Kämpfen verzichtet.“ Im weiteren Verlauf seiner Rede drückte sich der Präsident freilich auch politisch offensiv aus, was unfremd Risikogedanken fern lag.

dem mir von Bismarck in Friedrichsruh gegebenen Rat) Perspektiven eröffnet wurden, desto besser war es. Während ich es bedauerte, wenn der Wille zur Weltmacht, der ja auf unabsichtlichen Wirtschaftsentwicklungen und natürlichen Kräfteverschiebungen ruhte, durch programmatische Kundgebungen zu sehr in das mißverständliche Licht eines bewußten Entschlusses und Ruckes gestellt wurde, habe ich in Rominten damals dem Kaiser meine Überzeugung unter folgenden Leitgedanken ausgedrückt.

„Wenn das Ziel erreicht ist, haben Eure Majestät eine effektive Macht von 38 Linien Schiffen mit Zubehör. Dieser Macht wird nur noch England überlegen sein. Aber auch England gegenüber haben wir durch geographische Lage, Wehrsystem, Mobilmachung, Torpedoboote, taktische Ausbildung, planmäßigen organisatorischen Aufbau und einheitliche Führung zweifellos gute Aussichten.

Abgesehen von den für uns durchaus nicht aussichtslosen Kampferhältnissen dürfte England aus allgemein politischen Gründen vom nüchternen Standpunkt des Geschäftsmannes aus jede Neigung, uns anzugreifen, verlieren und uns ein solches Maß von Seegeltung zugestehen, daß unsere berechtigten überseeischen Interessen nicht leiden werden¹⁾. Von den vier Weltmächten Rußland, England, Amerika und Deutschland sind zwei nur über See erreichbar; darum tritt die Staatsmacht zur See mehr und mehr in den Vordergrund.

Salisbury's Ausspruch, die großen Staaten würden größer und stärker, die kleinen kleiner und schwächer, entspricht der modernen Entwicklung zur Kraftkonzentration, zum Trustsystem. Da Deutschland in Bezug auf Seemacht besonders zurückgeblieben ist, so wird es für uns eine Lebensfrage, das Versäumte nachzuholen. In der Ausbildung Deutschlands zum Weltindustrie- und -handelsstaat liegt offenbar das stärkste Mittel, um den Bevölkerungsüberschuß deutsch zu erhalten. Diese Entwicklung ist unaufhaltsam wie ein Naturgesetz. Wenn man sie eindämmen wollte, so bräche sie durch die Dämme. Bei einer derartigen Handels- und industriellen Entwicklung wachsen die Berührung- und Konfliktpunkte mit andern Völkern, darum ist Seemacht unerläßlich, wenn Deutschland nicht rasch niedergehen soll. Hier reihen sich politische Überlegungen, Bündnis erwägungen, an, die nicht in meine Zuständigkeit fallen.“

¹⁾ Vgl. hierzu Kap. 15.

Im Januar 1900 entwickelte ich dem Kaiser den Gedanken, daß unser Flottenprogramm nie ausreichen würde, um England angriffsweise zu bedrohen. Die Schlachtflotte sei niemals für einen transozeanischen Krieg, sondern ausschließlich für die Verteidigung der heimischen Gewässer bestimmt, und es wäre ein Methodenfehler, vor Verwirklichung der Schlachtflotte die zweite Entwicklungsgruppe der Marine, den Auslandsdienst, irgendwie voranzutreiben¹⁾.

Die geforderten Auslandskreuzer wurden vom Reichstag tatsächlich verweigert, der ja irgend einen Abstrich machen muß²⁾. Der militärische Kernpunkt des zweiten Flottengesetzes war die Verdopplung der Schlachtflotte. Ferner war von Bedeutung der Wegfall einer Geldgrenze.

5

Bei den Verhandlungen über das zweite Flottengesetz spielte eine besondere Rolle der Zentrumsabgeordnete Müller-Fulda, eine etwas „erratische“ Persönlichkeit, die später wenig mehr hervortrat und auch damals meist hinter den Kulissen gewirkt hat. Er regte zu unserer Freude selbst den Fall der Geldgrenze an, die er für eine nachteilige Einschränkung des Budgetrechtes erklärte. Indem wir von einer Geldfestsetzung diesmal überhaupt absahen, fielen alle finanziellen Schwierigkeiten fort. Dem jährlichen Bewilligungsrecht des Reichstags wurde in finanzieller Hinsicht freie Bahn gelassen. Der Reichstag bewies aber die Einsicht, daß er sich in moralischer Hinsicht viel stärker band als bei irgend einer Geldgrenze. Denn er hatte sich auf ein bestimmtes Bauprogramm durch das Gesetz gebunden. Wurden nun die Schiffe größer und teurer, so konnte der Reichstag, der ja die Schiffe als solche kraft Gesetzes bewilligen mußte, unmöglich aus Geld-

¹⁾ Ich benützte die Gelegenheit, um dem Kaiser aufs neue Zurückhaltung mit öffentlichen Äußerungen anzuempfehlen.

²⁾ Da wir mehr wie drei große Schiffe im Jahr infolge der Grenzen der technischen Einrichtungen wie der Personalvermehrung nicht auflegen konnten, wären die gestrichenen 6 Kreuzer doch erst im Jahr 1906 in Auftrag gegeben worden. So machte der Abstrich tatsächlich nichts aus; ich bemerkte aber bei der Ablehnung im Jahre 1900 sofort, wir würden in der gegebenen Frist die Nachforderung einbringen. So entstand die Kreuzernachforderung von 1906. Es war mir lieber, daß 1900 der gesamte Auslandsdienst gestrichen wurde; so blieb ein genügend großer Gegenstand für die Nachforderung, zudem einer, der in gewisser Hinsicht größere Volkstümlichkeit genoß als der Bau einer Schlachtflotte.