



## **Erinnerungen**

**Tirpitz, Alfred von**

**Leipzig, 1919**

2. Sparsamkeit und Geldnöte. Meine Rückständigkeit. Uboote und Luftschiffe.

---

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

seinem Wesen erkennen. Denn erst nach der Schlacht am Skagerrak haben viele begriffen, welche Waffe sie an der deutschen Flotte besaßen. Es war versäumt worden, rechtzeitig die geschichtlichen Folgerungen aus ihrem Besitz zu ziehen.

Als die deutschen Armeen 1870 mit einem minderwertigen Gewehr in den Krieg zogen, sagte man der Truppe: „Das Chassepot ist nur auf weitere Entfernung überlegen. Da lauft ihr drunter weg, und dann von 400 Meter seid ihr die Überlegenen.“

Man hatte der deutschen Marine nur die Wahrheit beizubringen, um sie im August 1914 mit unbezwinglichem Überlegenheitsgefühl in die Schlacht ziehen zu lassen. Statt dessen wurde in den höheren Stellen der Marine zum Teil ein Sport damit getrieben, alle Mängel an Einzelheiten zu kritisieren. Dies trug in das Offizierskorps einen für den Ernstfall bedenklichen Zug hinein: es wurde mehr gezweifelt als geglaubt. Daß wir an der einen oder andern Stelle etwas noch hätten besser machen können, ist selbstverständlich. Aber man betrachte das Endergebnis als Ganzes. Das vermochte unser Deutschland von 1914 nicht. Es hielt es nach dem Spruch auf dem Schießplatz zu Meppen:

„Hast du im Leben hundert Treffer,  
Man sieht's, man nickt, man geht vorbei,  
Doch nie vergißt der kleinste Kläffer,  
Schießt du ein einzigmal vorbei.“

Das deutsche Volk hat im Grunde ja so viel Glück gehabt bei seinem späten, aber zielbewußten und darum noch rechtzeitigen Flottenbau. Aber das letzte, entscheidende Glück blieb ihm versagt, und dazu trug seine eigene Neigung bei, am Heimischen zu kritteln und das Fremde zu bewundern. Mit aus diesem Grund ist die Flotte nicht rechtzeitig eingesetzt worden, woraus sich die später zu schildernden Folgen ergaben.

## 2

Flottenbau ist angewandte Taktik, aber zugleich auch eine Geldfrage. Wir durften uns keine einzige größere Fehl Ausgabe erlauben, sollte Deutschland eine brauchbare Flotte erhalten. Den Arbeitserfolg der beteiligten Marineoffiziere und des weitverzweigten treuen Beamtenstabes kann nur der gerecht würdigen, der unsere geldliche Fesselung berücksichtigt. Keine fremde Marine hat aus einem Mindestmaß von

Mitteln ein solches Höchstmaß von Leistung herausgeholt. Wie wir 1898 den Grundsatz dauernder Erhaltung des Schiffsbestandes hauptsächlich durch den Verzicht auf jede neue Steuer erkaufte haben und den Reichstag mit dem Hinweis auf die bereits vorrätigen Geldmittel entwaffnet haben, so konnten wir auch später niemals aus dem Vollen schöpfen. Wir standen an Flottenausgaben nicht nur hinter England, sondern durchweg auch weit hinter Amerika, ja, zeitweilig selbst hinter Rußland und Frankreich zurück, erreichten aber durch günstigere Auswertung der Geldmittel, daß wir die zweitstärkste Flotte daraus bauten. Freilich gibt es ja heute Patrioten, die es der deutschen Marine als Schuld anrechnen, daß sie mit den bewilligten Mitteln soviel erreicht hat<sup>1)</sup>.

Sparfamkeit bedingt genaue Arbeit und kaufmännische Grundsätze. Das Reichsmarineamt erwarb eine gewisse Berühmtheit für Drücken der Preise, Geländekäufe von weiter Hand und dgl. Nie wieder wird Deutschland eine so große Schöpfung so billig erhalten. Dies reiche Volk, das im Kriege die Milliarden nicht mehr zählen durfte, hat in den Zeiten seines Glückes die Millionen, ja selbst die Tausende zaudernd in der Hand herumgedreht, mit deren Hingabe an die Wehrkraft es am sichersten die Dauer des Friedens und seiner Wohlfahrt hätte sichern können. Seit dem Rücktritt des Fürsten Bülow, der der Marine volles Verständnis bewiesen hatte, verfiel sie chronischem Geldhunger. Ich habe um die notwendigsten Mittel mich müde kämpfen müssen, weniger mit dem Parlament, das steigende Einsicht bewies, als mit dem Reichsschatzsekretär und dem Reichskanzler, die, der eine durch Ressortfanatismus, der andere durch politische Träume verblindet, in diesen für die Rüstung Deutschlands entscheidenden Jahren vieles Wünschenswerte unterdrückten, weil Deutschland kein Geld dafür bereit hätte. Das Unaufschiebbar habe ich auch damals durchgesetzt; für das andere hoffte ich schweren Herzens und mit dem Bewußtsein, im Ausbau unseres Wehrschutzes behindert zu sein, auf spätere Ergänzung. Für Nebendinge war jetzt weniger Raum als je; aber neuen Entwicklungen, wie z. B. dem Ubootbau, habe ich trotzdem, sobald sie kriegsbrauchbar waren, alle Kraft zugewendet, so daß wir auch hierin bei Kriegsausbruch sämtliche fremde Marinen überflügelten hatten.

<sup>1)</sup> Vgl. den Anhang.

Das Interesse gewisser politischer Kreise daran, die Leistungsfähigkeit der Marine herabzusetzen, hat während des Krieges zu einem Verleumdungsfeldzug gegen meine frühere Amtstätigkeit geführt, durch den mir die Neigung der Menschen, und namentlich der Deutschen, Kritik höher zu bewerten als Schöpfung und das Geleistete als selbstverständlich, das noch Fehlende als Unterlassung zu betrachten, lebendig nahegerückt wurde. Ich bin mir auch in den Zeiten der Beliebtheit immer darüber klar gewesen, daß auf augenblickliches Hosianna leicht das morgige Crucifige folgt. Daß das Vertrauen in die Marine künstlich erschüttert worden ist, bedauere ich nicht meinetwegen, sondern um des Volkes willen, möchte aber mit diesen vermutlich rasch verblässenden Streitigkeiten den Leser nicht aufhalten. Ich verweise auf den Anhang dieses Buches, der beigelegt ist, um denen, welchen es Freude bereitet hat, die treue Leistung einer Generation herunterzureden, nicht durch mißdeutbares Schweigen das Feld ganz allein zu überlassen.

Schon im Frieden war ich gewöhnt, mir Rückständigkeit vorwerfen zu lassen; die Öffentlichkeit immer aufzuklären, hielt ich angesichts des Auslandes nicht für richtig. Meine von früh an bewährte Methode, die Kriegsbrauchbarkeit einer neuen Erfindung vor ihrer allgemeinen Einführung abzuwarten, bewahrte vor Rückschlägen und begründete hauptsächlich unsere Erfolge, setzte mich aber selbstverständlich den Vorwürfen der Erfinder und ungeduldiger Patrioten aus. Ich greife zwei Beispiele heraus, das Uboot und das Luftschiff. Ich habe es abgelehnt, für Uboote Geld wegzuworfen, solange sie nur in Küstengewässern fahren, also uns nichts nützen konnten; sobald aber seefähige Boote gebaut wurden, war ich der erste, der sie in großem Stil förderte und trotz dem auferlegten Geldmangel darin bis an die Grenze unserer technischen Leistungsfähigkeit ging.

Die Frage, wie die Uboote verwendet werden sollten, konnte praktisch erst beantwortet werden, wenn das Instrument selbst da war. Es galt also zunächst, Boote für Fernverwendung zu konstruieren, und sobald dies möglich war, davon so viele zu bauen wie wir konnten. Dies ist geschehen und somit nichts versäumt worden.

Was man mit der so geschaffenen Waffe anfangen würde, mußten die besonderen Kriegsnotwendigkeiten ergeben. Hätten die Engländer das bisherige Seerecht nicht gänzlich zu ihren Zwecken über den

Haufen geworfen, so hätte der Ubootshandelskrieg von einem anderen Gesichtspunkt aus betrachtet werden können. Sobald die Fernverwendung der Uboote ermöglicht war, lag der Handelskrieg in der Luft; es bedurfte keines besonderen Waters dieses Gedankens. Die Hoffnung auf die Hochseeflotte aber machte die Uboote zunächst zu Hilfsorganen der Flottenleitung. Als dann die Umstellung auf den Handelskrieg erfolgte, war hierfür alles geschehen, was im Frieden überhaupt hatte vorbereitet werden können. Von der Marine zu erwarten, daß sie alle Entwicklungen des Krieges vorhersehend und überlegte, ist dasselbe, wie wenn man von der Armee verlangen würde, sie hätte die Landabwehr schon im Frieden vorbereiten müssen<sup>1)</sup>.

Von den Luftschiffen habe ich als Seeoffizier, der noch die Kraft des Windes und die Lücke der Böen auf Segelschiffen kennengelernt hatte, mir niemals viel versprochen, worin mir der Krieg recht gegeben hat. Meine Erwartung stellte ich viel mehr auf die Entwicklung des Flugwesens. Bei dem Zeppelinrausch, der durch Deutschland ging, hielt ich mich zurück, ohne doch ganz als Stimmungsverderber erscheinen zu dürfen. Ich rücke als Probe für die rings andrängende Verlockung zu übereilten Einführungen auf diesem wie auf vielen andern Gebieten einen Brief nebst meiner Antwort hier ein.

Berlin, 27. 8. 1912.

Euer Erzellenz!

entschuldigen, wenn ich Ihre Ferien störe; aber es handelt sich um eine dringende, wichtige Sache! Förderung unseres Luftschiffbaues. Das neue Marineluftschiff wird einen ungeheuer großen Fortschritt darstellen. Da scheint mir die Zeit gekommen zu sein, wo man zum systematischen Bau einer Luftflotte übergeht; denn mit der heutigen Art nutzen wir unsern Vorsprung nicht aus. Der Schöpfer der deutschen Flotte sollte auch der Schöpfer der deutschen Luftflotte sein und werden! Man braucht einen festen Bauplan mit allem Zubehör, wenn wir an der Spitze bleiben wollen, unter Umständen niedergelegt in einem Gesetze. Die Kosten sind nicht zu groß, mit 30 Millionen Mark können in 3 Jahren 18—20 Z-Schiffe gebaut nebst 9—10 Hallen zu je 2 Schiffen für diese, samt den Kosten der Indiensthaltung für 250

<sup>1)</sup> Vgl. im übrigen den Anhang.

bis 300 Tage. Diese Berechnung stützt sich auf folgende Jahresausgabe von 10 Millionen Mark.

1. Bau von 6 Schiffen . . . . .	4,50 Mill.
2. Bau von 3 Hallen hierfür . . . . .	3,00 Mill.
3. Indiensthaltung per Schiff per Tag M. 800.—, also für 6 Schiffe zu 300 Tagen . . . . .	1,44 Mill.
4. Sonstiges . . . . .	1,06 Mill.
	<u>10,00 Mill. Mark.</u>

Also könnte mit 30 Millionen Mark ungemein viel für den Frieden und unsere Sicherheit geschehen. Das Geld dafür ist vorhanden, zunächst schon im Überschuß von 1911, von dem durch die Wehrvorlage nicht alles gebraucht wird; 1912 läßt sich auch gut an und gibt sicher einen Überschuß ab.

Ein systematisches Vorgehen würde einen großen Wurf darstellen, sonst geht es wie bei der Flotte bis 1898 . . .

Indem ich Euer Exzellenz gute Erholung wünsche, bin ich in hochachtungsvoller Begrüßung

Euer Exzellenz  
ergebener  
M. Erzberger,  
M. d. R.

St. Blasien, 6. 9. 12.

Sehr verehrter Herr Erzberger!

Für Ihren Brief vom 27. August d. J., der mich außerordentlich interessiert hat, sage ich Ihnen meinen besten Dank. Mit großer Freude habe ich daraus ersehen, daß Sie in gleicher Weise wie für Heer und Marine auch ein warmes Interesse für die Nutzbarmachung der Luftschiffahrt im vaterländischen Wehrinteresse besitzen. Ich fürchte freilich, so schnell wie Sie es in Ihrem Briefe ausführen, wird sich die neue Waffe doch nicht vorwärts schieben lassen. Nach Erledigung der Wehrvorlagen des letzten Jahres wird man nicht mit Unrecht verlangen, daß die geforderten Zeppelins bezüglich ihrer Verwendung auf hoher See und an der Küste erst mal erprobt werden. Wäre das nicht notwendig, würde man einen begründeten Vorwurf gegen die Regierung erheben, daß sie eine größere Forderung für die Luftschiffahrt, wie Sie

in Ihrem Briefe skizzieren, nicht bereits im vorigen Jahre bei den Wehrvorlagen gestellt hat. — Eine eingehende Erprobung, verbunden mit Bereitstellung und Ausbildung des erforderlichen Personals ist auch nach meiner festen Überzeugung unbedingt erforderlich, wenn wir nicht schwere Rückschläge erleiden sollen. Eine militärische Verwendung in großem Stil wird noch manche große Schwierigkeit mit sich bringen, aber kommen wird es vielleicht dazu, nur nicht von heute auf morgen, wie es Ihr patriotisches Herz erstrebt und vor Augen sieht.

Mit freundlichem Gruß

Ihr sehr ergebener

v. Tirpitz.

3

Betriebsame Zivilisten und Geschäftshäuser, denen es nicht sowohl auf Kriegsbrauchbarkeit als auf Massenslieferungen ankam, bildeten nur den einen Flügel meiner Kritiker, der andere setzte sich aus Fachmännern zusammen.

Um gerecht zu sein, muß ich bemerken, daß die unheimlichen Sprünge, mit welchen die Technik zur Zeit unseres Flottenbaues vorwärts eilte, auch unter den Fachleuten notwendig lebhaftere Kontroversen und schwierige Kompromisse verursachte. Jedes Vorausbestimmen auf längere Zeit erwies sich als bedenklich. Jedes Schiff war in dem Augenblick, wo es fertig wurde, schon veraltet, und die Kritiker bedachten nicht immer, daß es bei Baubeginn noch nicht anders ausfallen konnte. Auch in der Geschichte der fremden Marinen findet man innere Kämpfe, sobald die Entwicklung vorangeht. Immerhin war bei uns durch dieerspaltung der Admiralität beim Regierungsantritt Wilhelms II. eine Ursache innerbehördlicher Reibungen geschaffen worden, die mich im Lauf der Jahre stärker zermürbt haben, als etwa das Parlament oder die hervorbringende Arbeit. Ich stand im Feuer nach allen Seiten.

Nach Annahme des Flottengesetzes war das Oberkommando der Marine verstimmt darüber, daß das Gesetz mit seiner Schlachtflotte so gar nicht jenem unter Mitwirkung des Oberkommandos angefertigten Entwurf einer Auslandsflotte entsprach<sup>1)</sup>. Ich hatte andererseits

<sup>1)</sup> Vgl. oben S. 79f. An der Marineakademie wurde noch einige Zeit hindurch für den Kreuzerkrieg und gegen die Hochseeflotte gelehrt, bis ich durchgriff, da es nicht anging, daß unsere Baupolitik von der höchsten Bildungsstätte bekämpft wurde.