



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

Fünfzehntes Kapitel. England und die deutsche Flotte

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

Fünfzehntes Kapitel

England und die deutsche Flotte

I

Manche meinen, das Deutsche Reich hätte zu unserer Zeit ein auf richtiges Freundschaftsverhältnis mit England erlangen können, und nur Verschümmnis der deutschen Staatskunst, insbesondere aber unser Flottenbau, habe die Aussicht verschertzt. Sollte sich dieses Bild in deutschen Köpfen festsetzen, so könnte man darin zunächst die Regel bestätigt finden, daß der Sieger die Geschichte schreibt; und der Besiegte würde sie in diesem Falle fälschen, um der angelsächsischen Welt herrschaft in seinem historischen Gewissen huldigen zu können.

Nun bestreiten aber die Engländer, den Krieg gegen uns gewollt zu haben. Wer also in Deutschland den Flottenbau für den Krieg verantwortlich macht, kann für diese Schuld nicht einmal den Gegner ins Feld führen. Die Selbstbezeichnung folgt einer falschen Spur: die geschichtliche Wahrheit liegt vielmehr in einer der letzten Kundgebungen Bismarcks aus dem Jahr 1898, zu einer Zeit, da wir noch keine Flotte besaßen: „Er bedauere, daß die Beziehungen zwischen Deutschland und England nicht besser seien, als sie eben sind. Bedauerlicherweise wisse er kein Mittel dagegen, da das einzige ihm bekannte, das darin besteht, daß wir unserer deutschen Industrie einen Zaun anlegen, nicht gut verwendbar sei.“

Ohne auf den Stand eines armen Ackerbauandes zurückzusinken, konnten wir England nicht zum Freund und Gönner gewinnen. Aber ein Mittel zu wesentlicher Verbesserung der Beziehungen bestand in der Schaffung einer deutschen Flotte, welche den Angriff auf den deutschen Handel für England zu einem gewagteren Gedanken machte, als er dies zur Zeit jener Bismarckschen Äußerung war. In diesem Sinn hat die deutsche Flotte trotz verschiedentlichem Versagen der deutschen Politik ihre Aufgabe bis in den Juli 1914 gelöst, und es ist nicht ihre Schuld, daß sie ihren friedebewahrenden Zweck nicht noch besser und

länger erfüllen konnte. Es ist für mich schwer verständlich, daß Herr v. Bethmann Hollweg die „sogenannte Flottenpolitik“, die er selbst acht Jahre als Kanzler gegengezeichnet hat, auch jetzt noch beschuldigt¹⁾. Um so schwerer verständlich, als er selbst wie Richnowsky und andere Sachverständige des Auswärtigen Amtes in den dem Krieg vorangehenden Jahren eine fühlbare Entspannung der deutsch-englischen Beziehungen festgestellt und anerkannt haben, daß der deutsche Flottenbau, je mehr er sich seiner Vollendung näherte, die Verbesserung unseres Verhältnisses zu England mindestens nicht verhindert hat. Der Ausbruch des Krieges aber entsprang nicht einer Verschlechterung der deutsch-englischen Beziehungen; man kann sogar eine besonders tragische Verknüpfung darin sehen, daß Deutschland und England 1914 einander näher gerückt waren, als zur Zeit der deutschen Flottenlosigkeit 1896 oder der deutschen Flottenschwäche 1904, als es Fürst Bülow gelang, die gefährliche Zone zu überbrücken. Die deutsche Flotte hat ihrer Zweckbestimmung gemäß den Frieden beschützt. An dieser klaren Tatsache rütteln heute Interessenten; dazu kommt jener Zug der Selbstvernichtung im deutschen Wesen, der immer gern das Ungünstige glaubt und froh ist, heute als unvernünftig schelten zu können, was gestern vernünftig schien.

Bis zum Anfang der neunziger Jahre hatte Englands alter Wohlstand das weltwirtschaftliche Parasitendasein des Deutschtums wenig gespürt. Zwar wurde die Stärke unserer industriellen und Handelsentwicklung schon durch die Änderung unserer Zollpolitik 1879 eingeleitet, aber erst nach einem Jahrzehnt inneren Aufbaus gegen außen hin so fühlbar, daß sich in England eine allgemeine Stimmungsänderung vorbereitete. Deren erster wirtschaftlicher Rückstoß war das „Made in Germany“, ihr erster politischer Ausbruch folgte der Krügerdepesche. 1896/97 kam ich aus Asien und Amerika mit dem Eindruck heim, daß England unserer zukünftigen Entwicklung möglichst den Weg versperren würde. Um die Mitte der neunziger Jahre hatten sich die tonangebenden Klubs beider Hauptparteien, die Sachverständigen der englischen Gesellschaft für Außenpolitik, in der Überzeugung geeinigt, daß Deutschland der kommende Feind wäre. Das entsprach dem seit Jahrhunderten geübten Staatsgrundsatz der Engländer.

Es verging, wie immer, ein gewisser Zeitraum zwischen dem Front-

¹⁾ Deutsche Allgemeine Zeitung vom 27. November 1918.

wechsel der politischen Drahtzieher und seinem öffentlichen Ausdruck. Es folgte dann die groß angelegte Bearbeitung der englischen Öffentlichkeit, deren Richtung gewiesen wurde etwa durch das Lösungswort „Germaniam esse delendam“, unter welchem Feldruf die Saturday Review schon 1897 folgende vielbeachteten Sätze schrieb:

„Bismarck hat längst erkannt, was schließlich nun auch das englische Volk einzusehen beginnt, daß es in Europa zwei große, unversöhnliche, entgegengesetzte Kräfte gibt, zwei große Nationen, welche die ganze Welt zu ihrer Domäne machen und von ihr Handelstribut einfordern möchten. England . . . und Deutschland . . ., der deutsche Handlungsreisende und der englische Hausierer . . . wetteifern miteinander in jedem Winkel des Erdballes . . . Eine Million kleiner Quängeleien schafft den größten Kriegsfall, den die Welt je gesehen hat. Wenn Deutschland morgen aus der Welt vertilgt würde, so gäbe es übermorgen keinen Engländer in der Welt, der nicht um so reicher wäre. Völker haben jahrelang um eine Stadt oder um eine Erbfolge gekämpft; müssen sie nicht um einen jährlichen Handel von fünf Milliarden Krieg führen?“

Liest man solche prophetischen Stimmen, die nicht vereinzelt blieben, sondern nur Wortführer eines tausendstimmigen Haßchores sind, mit der ganzen Schwere, die sie nach der heute vollzogenen Entscheidung besitzen, so fühlt man unmittelbar, daß es den Engländern nicht angenehm sein konnte, den ihrem Volk einzuhämmernden Haß so nackt und widerwärtig stets nur durch die tatsächlich entscheidende Handelseifersucht selbst zu begründen. Sie brauchten Vorwände. Da aber zur Zeit, da die Öffentlichkeit mit jenen Gedanken durchsetzt werden sollte, das erste Flottengesetz noch nicht eingebracht war, fehlte der Vorwand der Flotte damals gänzlich. Die Lenker der britischen Öffentlichkeit mußten infolgedessen angebliche deutsche Transvaalgelüste zur Hilfe nehmen. Nach deren Fortfall bedienten sie sich dann der deutschen Flotte, welcher sie, für den englischen Zeitungsleser berechnet, schon zu einer Zeit groteske Angriffspläne unterschoben, als sie noch lediglich auf dem Papier stand.

Mit dem Flottengesetz wurde der erste Grund dafür gelegt, daß der englische Vernichtungswille sich abkühlte, weil er nach vollzogenem Flottenbau nicht mehr so billig zu befriedigen sein würde. Auf der anderen Seite ist selbstverständlich, daß die Tatsache des Flottenbaues von England als Unbequemlichkeit für die Erhaltung seiner

Monopolstellung zur See empfunden wurde und daß der Flottenbau insofern zunächst unsere diplomatische Lage erschwerte. Es erhob sich die Frage, ob England nicht gerade, weil wir eine Flotte bauten, sie im Keim zu ersticken und also einen Präventivkrieg wünschen würde? Dieser Gefahr standen wir in der Tat 1904/5 nicht ganz fern; damals war einerseits die Ernsthaftigkeit unserer Marinearbeit erkannt, andererseits unsere Kraft noch schwach. Nur das Unvorbereitetsein Frankreichs bzw. der englischen Armee verhinderte damals den Zusammenstoß. Das war die Gefahrenzone, die wir nach Bülow und meiner Ansicht zu durchlaufen hatten; im Jahre 1914 war sie aber im wesentlichen überwunden. Unsere Marine war zu achtbar geworden, als daß England sie noch ohne sehr schwerwiegende Anlässe anzugreifen wünschte. So wich die Buxertonart der neunziger Jahre mit der Zeit einer vorsichtigeren und nüchterneren Auffassung, je beachtenswerter die deutsche Macht zur See wurde, und in diesem Sinn wirkte die deutsche Flotte seit 1912 mehr und mehr als ein Faktor in der Richtung der Friedenserhaltung; kein englischer Staatsmann hat sich, wenn er ehrlich war, jemals über die friedliche Grundrichtung unserer Politik und die reine Abwehrbedeutung unserer Flotte im Zweifel bewegt.

Der Flottenbau hat auch Chamberlain nicht abgehalten, 1901 ein Bündnis mit uns zu suchen, womit er allerdings im Kabinett ziemlich vereinzelt blieb. In Wirklichkeit aber stand die Flotte niemals einem Bündnis im Wege, wenn es je ernsthaft von England ins Auge gefaßt worden wäre. Aber auch schon das flottenlose Deutschland der neunziger Jahre hat, wie mir Caprivi 1893 mitteilte, sich vergeblich um ein Bündnis mit England bemüht.

England fand es nicht nötig und zweckmäßig, förmliche Bündnisverträge mit anderen Mächten zu schließen, wie wir etwa mit Rumänien oder Italien. Es begnügte sich damit, zu den Mächten, die es für seinen Hauptzweck gebrauchen konnte, ein allgemeines Vertrauensverhältnis herzustellen, ohne sich die Hände zu binden, was innenpolitisch bequemer und außenpolitisch wirksamer war. Vor dem deutschen Flottenbau, nämlich schon vom Beginn der Handelseifersucht an, wurde auch der Grund zur Ententen- und Einkreisungspolitik gegen Deutschland gelegt.

Die Annäherung der französischen Diplomatie an England begann

1898/9 mit dem Abkommen über Faschoda, das in Deutschland so viel mißverstanden wurde, und schon im Januar 1901 bestand innerhalb des britischen Kabinetts Stimmung für Anschluß an Frankreich und Rußland unter englischen Opfern in Marokko, Persien und China¹⁾. Mit allen den Mitteln, welche die deutsche Staatskunst verschmähte, bearbeitete seitdem die Entente die gesamte Öffentlichkeit ihrer drei Völker, um sie unter Zurückdrängung ihrer wechselseitigen Gegensätze gemeinsam auf die Front gegen Deutschland herüberzuschieben. Die in den neunziger Jahren hervorgetretenen Gründe, welche den Engländern eine Niederwerfung oder doch Einschnürung Deutschlands empfahlen, dauerten eben fort, und es konnte von unserem Flottenbau nicht verlangt werden, daß er die Grundmotive der englischen Politik änderte. Es war genug, wenn die Flotte der Reichsleitung Handhaben bot, den Spielraum Deutschlands trotz der Einkreisung dadurch offener zu halten, daß ihr bloßes Dasein den Abstand zwischen Kriegsneigung und Kriegsentscheidung bei den Engländern dauernd vergrößerte.

Im Spätjahr 1904 gab England einen eindrucksvollen Beweis für die Hintansetzung der überlieferten Russenfeindschaft hinter die Deutschenfeindschaft anlässlich des leichtfertigen Umschwenkens beim Huller Zwischenfall²⁾. Nachdem Japan als britischer Vasall die Russen gebeugt hatte, sah England die Stunde kommen, wo sein bloßer Druck auf den Knopf Frankreich und Rußland gegen Mitteleuropa in Bewegung zu setzen vermöchte. Diese großartige Offensivpolitik gegen uns war aber nur bedingt kriegerisch. Eine friedliche Abschnürung Deutschlands wäre Eduard VII. und seinem Kreis wohl lieber gewesen als das Würfelspiel des Kriegs. Der deutsche Flottenbau hat nun die Bedingungen einer deutsch-britischen Verständigung für uns von Jahr zu Jahr verbessert, indem er die eigene Kriegsneigung Englands zurückdrängte und den nüchtern denkenden englischen Politikern die Oberhand gab. Während im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts der Riesenaufschwung der deutschen Industrie sich hauptsächlich deshalb noch ohne Machtunterlage vollziehen konnte, weil Frankreich und Rußland nicht „fertig“ waren, hat sich 1914 umgekehrt gezeigt, daß England der am meisten mit dem Krieg zögernde Teil der Entente geworden

¹⁾ D. Hammann, Zur Vorgeschichte des Weltkrieges (1918), 124; H. von Eckardstein, Diplomatische Enthüllungen zum Ursprung des Weltkrieges (1918), 17.

²⁾ Oben S. 160.

war. Ohne deutsche Flotte hätten wir zwischen den drei Ententemächten unsern Handelswettlauf damals nicht mehr lange fortführen können. Infolge der Flotte aber war die unveränderte deutsch-englische Grundspannung weniger gefährlich geworden. Sie ist nach dem übereinstimmenden Urteil der Eingeweihten in der Zeit vor dem österreichischen Ultimatum an Serbien weniger gefährlich gewesen als in den langen Jahren vorher.

Von spätestens 1903 ab war es aber englischer Staatsgrundsatz, eine militärische Schwächung Frankreichs durch Deutschland, wie überhaupt eine kriegerische Verschiebung des europäischen Gleichgewichts zugunsten der stärksten Festlandsmacht, Deutschlands, nicht mehr zu dulden. Es war der unglücklichste Augenblick der deutschen Politik, als sie im Juli 1914 diese Grundtatsache vergaß und die furchtbare Bestätigung erbrachte für das beißende Wort jenes französischen Offiziers zu einem deutschen Lazarettarzt: „Vos armées sont terribles, mais votre diplomatie, c'est — un éclat de rire.“

2

In den ersten Jahren der Einkreisungspolitik nahm England den deutschen Flottenbau noch nicht ernst. Man war überzeugt, daß mit den geringen ausgeworfenen Summen keine erstklassige Flotte gebaut werden könnte. Man hielt unsere Technik für zu unentwickelt, unseren Mangel an organisatorischer Erfahrung für zu groß und war daran gewöhnt, daß schon zahlreiche preussische und deutsche Flottenpläne ein Stück Papier geblieben waren. Mit anderen Augen wurde unser Flottenprogramm zuerst angesehen im Jahr 1904. Damals führte man, mir unerwünscht, Eduard VII. alles, was wir an Schiffen überhaupt besaßen, bei der Kieler Woche vor, und der Kaiser feierte in seinem Trinkspruch „die wiedererstarkende Seegeltung des neugeschaffenen Deutschen Reiches“. König Eduard antwortete kühl und wechselte bei der Besichtigung unserer Schiffe mit dem Ersten Lord der Admiralität Selborne bedeutungsvolle Blicke und Worte, die mir unangenehm auffielen. Es wurde den Engländern unheimlich, daß wir mit geringen Mitteln so viel schufen und eine organische Entwicklung innehielten, deren Planmäßigkeit ihre eigene übertraf. Das geduldige „Stein-auf-Stein-Tragen“ der deutschen Arbeitsweise trat ihnen auch hier als gefährlich entgegen.

Die gegen uns gerichtete Konzentrierung britischer Geschwader, die darauf folgte, wurde im Februar 1905 unterstrichen durch eine Rede des Zivillords der Admiralität Lee, der ohne jeden greifbaren Anlaß erklärte, die britische Flotte würde gegebenenfalls den ersten Schlag zu führen wissen, noch ehe man auf der anderen Seite der Nordsee Zeit gehabt hätte, die Kriegserklärung in der Zeitung zu lesen. Das Verhalten Englands 1904/5 bewies, daß England damals starke Neigung hatte, mit einem kriegerischen Schlag der ganzen Weltstellung Deutschlands den Garaus zu machen. Die damalige Geneigtheit zum Kriege wird dadurch begreiflich, daß derselbe für England noch gar kein Risiko in sich schloß. Unser in den Anfängen stehendes Flottenunternehmen aber hoffte die Admiralität dadurch zu entwerten, daß sie 1905 zum Bau der Dreadnoughtklasse überging, in der Annahme, daß die deutsche Marine ähnliche Riesenschiffe nicht durch den Nordostseekanal würde schleusen können.

Diese Kette politischer und maritimer Drohungen, denen eine wilde Aufhebung der öffentlichen Meinung zur Seite ging, erzeugte in weiten Kreisen Deutschlands berechtigtes Befremden. Einerseits lag in den maritimen Maßnahmen Englands zwar die Anerkennung, daß unser Flottenbau ernst genommen würde. Auf der anderen Seite aber war das nun schon fast ein Jahrzehnt währende Verlangen nach unserer politischen Niederbeugung bekannt und der damalige Stand unserer Flotte zu klein, als daß er Maßnahmen, wie die Ansammlung britischer Geschwader in der Nordsee, erklären konnte. Es lag vielmehr klar die Absicht zugrunde, uns bange zu machen und, wenn möglich, unsern Trieb zu weltpolitischer Selbständigkeit im Keim zu ersticken.

Ich wurde infolgedessen in den Jahren 1905/6 von den verschiedensten Seiten bestürmt, eine starke Erhöhung der deutschen Flottenmacht durchzuführen, um uns gegen die britische Kriegsdrohung besser zu rüsten und den Engländern damit politisch eine Lehre zu erteilen. Auch der Kaiser stand stark unter dem Eindruck eines dahinzielenden Verbefeldzuges des Flottenvereins und wünschte von mir, ich sollte im Reichstag fordern, daß das Lebensalter unserer großen Schiffe herabgesetzt würde. Dieses Lebensalter war, und zwar nur infolge eines parlamentarischen Mißverständnisses, im Flottengesetz mit 25 Jahren höher angenommen als bei den fremden Marinen und führte zu einer beträchtlichen Überalterung unserer Schiffe.

Trotzdem habe ich mich der Einbringung einer solchen Novelle widersetzt und Anfang 1906 in diesem Zusammenhang auch ein Abschiedsgesuch eingereicht. Die Novelle, die ich 1906 einbrachte und die vom Reichstag glatt angenommen wurde, enthielt nur die sechs großen Kreuzer, die 1900 vom Reichstag gestrichen, aber sofort von mir als Nachforderung für 1906 angekündigt worden waren¹⁾. Ferner konnte ich nicht umhin, vom Reichstag die erhöhten Mittel zu fordern, welche der Übergang zum Dreadnoughtbau verursachte, zu dem uns, wie alle anderen Marinen der Welt, die Engländer zwangen. Und endlich mußten die Mittel für die durch diese Größensteigerung der Schiffe notwendig gewordene Erweiterung des Nordostseekanals bewilligt werden.

Meine Zurückhaltung gegenüber dem auf mich ausgeübten Druck, mehr zu fordern, wirkte außenpolitisch beruhigend und verstärkte das Vertrauen des Reichstags. Jene Mehrforderungen hätten 1904/5 nach Lage der Verhältnisse sehr wahrscheinlich eine unmittelbare Kriegsgefahr heraufbeschworen, uns dagegen keinen sofortigen Gewinn gebracht und die damalige Verdauungskraft der Marine überstiegen. Das Ziel aber, auf das ich aus technisch-organisatorischen wie aus etatspolitischen Gründen zuzustreben hatte, war, möglichst stetig zu bauen. Am vorteilhaftesten erwies es sich, wenn wir jährlich drei große Schiffe auf Stapel legten. Dieses Bautempo von drei großen Schiffen im Jahr, das sogenannte „Dreiertempo“, war durch den Bauplan des Flottengesetzes nicht gegeben. Unser Streben ging deshalb dahin, dem Flottengesetz Novellen in dem Sinn aufzupropfen, daß dadurch das Dreiertempo stabilisiert würde. Der leichteste Weg dafür war seit 1906, das Lebensalter unserer Schiffe nach dem Vorbild der fremden Marinen zu verkürzen, also die Ersatzbauten zu beschleunigen. Geschah dies aber, so gelang die Stabilisierung des Dreiertempos auch nur annähernd; denn es drängten sich dann infolge des ursprünglichen Flottengesetzes die Ersatzbauten für eine Anzahl von Jahren so nahe aneinander, daß zeitweilig je vier und zeitweilig je zwei Schiffe auf Stapel gelegt werden mußten. Dieses Auf- und Abschwanzen der Bauzahlen gehörte zu den Schönheitsfehlern des gesetzlichen Bauprogramms, die aber bei dessen überwiegenden Vorteilen in Kauf genommen werden mußten, denn der Reichstag hätte 1898/1900 niemals das Dreiertempo gesetzlich

¹⁾ Vgl. oben S. 103.

festgelegt, während er dem Geschwadergrundsatz die gesetzliche Prägung gab.

Der Zeitpunkt, an welchem wir die Herabsetzung der Lebensdauer fordern mußten, war das Etatsjahr 1908. Nachdem sich im Sommer 1907, schon bevor wir uns im Reichsmarineamt über die Novelle schlüssig geworden, ein wahrer Wettlauf zwischen den Parteien des Zentrums und des Freisinn für die Bewilligung einer Marinenovelle erhoben hatte, ging unsere Forderung ohne jede Schwierigkeit über die Bahn. Zum erstenmal stimmte der Freisinn jetzt nicht nur für die Schiffe als solche, sondern auch für den Grundsatz der gesetzlichen Bindung.

Diese Novelle brachte keine Vermehrung der nach dem Flottengesetz verfügbaren Schiffszahl, aber eine erhebliche Verjüngung und damit Erhöhung der Kampfkraft. Der Schiffersatz beschleunigte auch den Dreadnoughtbau, der das Vertrauen zu den älteren Schiffsklassen erschüttert hatte.

Nach der Novelle von 1908 hatte sich der Bauplan nun so gestaltet, daß vier Jahre hindurch — 1908—1911 — je vier Schiffe, dann sechs Jahre hindurch — 1912—1917 — je zwei Schiffe auf Stapel kamen, während von 1917 an das Dreiertempo dauernd wurde. Um eine allzulange Ausdehnung der Periode des Zweiertempos zu verhüten, welche bau- und etatspolitisch starke Bedenken hatte, faßten wir im Reichsmarineamt zunächst unverbindlich ins Auge, 1915 oder 1916 das Zweiertempo durch Einschaltung von einem oder zwei neu zu fordernden Schiffen zu unterbrechen. Diese mögliche (noch keineswegs beschlossene) künftige Neuforderung wäre dann überhaupt die einzige und zwar höchst unbeträchtliche Erweiterung des Schiffsbestandes gegenüber dem ursprünglichen Flottenplan von 1900 geworden; denn, wie ich schon bemerkte, hatten wir 1906 nur die Vorlage von 1900 wiederhergestellt und 1908 überhaupt die Schiffszahl nicht vermehrt.

Diese Ressortermägungen, mit denen ich bei ihrer außenpolitischen Tragweite den Leser nicht ganz verschonen konnte, ergaben also kurz folgendes Bild:

1. Wir überschritten weder 1906 noch 1908 den ursprünglichen, der ganzen Welt bekannten Flottenplan von 1900.

2. Die von uns 1908 wiederhergestellte Schiffslebensdauer entsprach dem allgemeinen Ansatz aller Marinen.

3. Es kam uns auf das Dreiertempo an, und wenn nun auch wegen der großen Zahl der aus der vorgesehlichen Bauzeit vorhandenen überalterten Schiffe vorübergehend vier Jahre lang vier Schiffe im Jahr gebaut wurden, so glich sich das aus durch eine darauffolgende Periode, in welcher jährlich stets oder doch überwiegend nur zwei Schiffe gebaut wurden.

Trotz dieser Sachlage versprach die Verjüngung der Schiffe und wohl noch mehr der Umstand, daß wir ebenfalls Dreadnoughts bauen konnten, unserer Flotte einen so wesentlichen Zuwachs an Kampftüchtigkeit, daß die britischen Fachleute, an ihrer Spitze Admiral Fisher, unsere Novelle scheinlich betrachteten. Wir hatten bei der Schaffung unserer Seemacht niemals auf den britischen Beifall gehofft. Die Flottenpanik (navy scare) aber, welche Fisher jetzt in Szene setzte, verließ nach unserem Gefühl doch gegen die guten Sitten im internationalen Verkehr, da die Admiralität und mehrere Mitglieder des Kabinetts nicht davor zurückscheuten, ihr Land mit übertriebenen und sogar mit wissenschaftlich falschen Angaben über unsere Baupläne aufzuregen¹⁾. Der Zufall hatte es gefügt, daß die Engländer gerade in jenem Jahr auch nur vier Schiffe auf Stapel legten. Die britische Regierung ergriff den hierin liegenden Agitationsstoff, um die Stapellegung von vier weiteren, im ganzen also acht Dreadnoughts im Jahr 1909 ihrem Publikum mundgerecht zu machen. Man gebrauchte gerne den Trick, die im Bau befindliche deutsche Flotte möglichst in ihrem erst 1920 zu erreichenden Endzustand, die britische hingegen in ihrem zeitigen Zustand von 1908 einander gegenüberzustellen. Der britische Steuerzahler, dem die tatsächliche erdrückende Überlegenheit der britischen Flotte nicht mit derselben Anschaulichkeit bewußt sein konnte wie der britischen Admiralität, wurde durch eine ebenso geschickte wie gewissenlose amtliche und Presseagitation mit Unruhe erfüllt und dadurch zu größeren Geldopfern willig

¹⁾ Es wurde im Frühjahr 1909 das törichte Märchen in die Welt gesetzt, wir bauten über die im Etat bewilligten Summen hinaus heimlich mehr. Diese von völliger Unkenntnis unserer Verfassungsverhältnisse zeugende Unwahrheit wurde von Asquith, dem Ersten Lord der Admiralität Mac Kenna usw. trotz unseren wiederholten Dementis im Parlament Jahre hindurch immer wieder vorgetragen. Winston Churchill räumte mit dieser unehrlichen Methode auch formell auf, indem er in seiner ersten öffentlich gehaltenen Rede als Erster Lord der Admiralität (9. November 1911) „sich freute bezeugen zu können, daß die Erklärungen des deutschen Ministers über den Bauplan durch die Ereignisse genau bestätigt werden“.

gemacht. Invasionsangst und nervöse Furcht vor deutschen Kriegsschiffen, Zeppelin und Spionen begann die Gesellschaft und die Massen Englands zu durchdringen.

Der deutsche Botschafter in London, Graf Wolff-Metternich, sah diese zunehmende Deutschenfurcht mit wachsender Sorge. Er hatte sich bis dahin auf den richtigen Standpunkt gestellt, daß die Engländer sich an unser Flottengesetz gewöhnen mußten und auch gewöhnen würden. Die Folgezeit hat bewiesen, daß auch unser vier Jahre lang anhaltendes Viererbautempo für England keinen Kriegsgrund gebildet hat. Die Engländer hatten sich nach dem Urteil unserer Diplomaten im Jahr 1914 an unseren Flottenbau einschließlich beider Novellen von 1908 und 1912 tatsächlich gewöhnt und damit abgefunden. Der Krieg mit seinen unberechenbaren Möglichkeiten stand ihnen als eine zu ernste Angelegenheit vor Augen, und die wissenden Männer in London waren sich im Klaren darüber, daß es für uns politisch, militärisch und wirtschaftlich ein vollkommener Wahnsinn gewesen wäre, England anzugreifen. Admiral Fisher hat es auch im Frühjahr 1909 unserem Marineattaché gegenüber offen ausgesprochen, daß die „Flottenpanik“ nichts weiter wäre als eines der üblichen Manöver, um das Parlament und die Nation für die Annahme größerer Wehrvorlagen vorzubereiten. Die hieraus folgende Trübung des Urteils im britischen Publikum und den wachsenden Einfluß der kriegstreiberischen Northcliffepresse hatten wir dabei als bedauerliches, aber nicht entscheidendes Übel in Kauf zu nehmen. Einen Kriegsgrund bildete die Deutschenhege ebensowenig für uns, wie unser Flottenbau für das britische Kabinett, und gegenüber dem Germaniam esse delendam der früheren Jahre war es in gewisser Weise schon ein Fortschritt in der Sicherung des Friedens, wenn sich das englische Publikum mit dem Gefühl durchdrang, daß auch Deutschland nicht waffenlos dastände. Zugleich aber hoffte man, uns durch lautes Geschrei vor unserem eigenen Mut bange zu machen und gegen unsere Flotte einzunehmen, das sicherste Zeichen, daß der von uns betretene Weg richtig war.

Es ist begreiflich, wenn auch nicht ganz entschuldbar, daß Graf Metternich unter dem starken Druck der ihn umgebenden englischen Kreise im Jahre 1908 begann, das sichere Urteil über die wirklichen, tieferliegenden Gründe der englisch-deutschen Eifersucht zu verlieren. Begreiflich ist es, weil ihm aus englischem Mund nunmehr einstimmig

die Behauptung entgegenscholl, nur der deutsche Flottenbau wäre an der Trübung der guten Beziehungen schuld. Nicht ganz entschuldigbar ist es, weil Graf Metternich einmal die Vorgeschichte der deutsch-englischen Spannung aus den Zeiten unserer Flottenlosigkeit kennen, anderseits sich von der rein defensiven Linie unserer Marinepolitik sowohl aus der Gesamtsituation wie aus den Stärkeverhältnissen der beiderseitigen Flotten heraus überzeugt halten konnte und mußte. Aber es ist deutsch, sich vom Gegner überzeugen zu lassen, daß er eigentlich recht hat; der Deutsche kann sich unübertrefflich in die vorgetragenen Argumente, aber äußerst schwer in die wahren Beweggründe des anderen versehen.

Die Berichte unseres Londoner Botschafters veranlaßten Fürst Bülow, im Winter 1908/9 in eingehende Erwägungen mit mir einzutreten. Ich habe seit Januar 1909 in diesen Erörterungen mit dem Kanzler mich bereit erklärt, daß der englischen Regierung unsererseits mitgeteilt würde, wir gäben uns dauernd mit einem Stärkeverhältnis der beiderseitigen Flotten zufrieden, welches für alle Zeiten eine gewisse Überlegenheit der britischen Flotte festlegen würde. Ich nannte zunächst als Ausgangspunkt für Verhandlungen ein Stärkeverhältnis von 3:4, erklärte mich im weiteren Verlaufe bereit, ein Verhältnis wie 2:3 anzunehmen und legte mich schließlich auf die Verhältniszahl von 10:16 fest. Diese Zahl ist zuletzt von der britischen Admiralität unter Winston Churchill vorgeschlagen und von mir sofort angenommen worden. Wenn sich Churchill dabei auch gewisse Hintertüren offen hielt, welche in Wirklichkeit der englischen Flotte eine größere Übermacht als 16:10 verbürgten, so sah ich darüber hinweg in der Überzeugung, daß die planmäßige Vollendung des Flottengesetzes die von uns jederzeit allein angestrebten Verteidigungszwecke erfüllen würde.

Mit dieser Festlegung eines Stärkenverhältnisses der Flotten erhielt die britische Admiralität den Latbeweis dafür, daß wir grundsätzlich keine Angriffsflotte schaffen wollten. Nach der Ansicht aller Autoritäten der Seekriegswissenschaft beträgt die numerische Überlegenheit, die bei sonst gleichen Verhältnissen dem Angreifer zur See den Erfolg wahrscheinlich macht, etwa 30 vom Hundert. Diesen Vorsprung, und einen noch wesentlich größeren, räumten wir den Engländern ein. Eine mehr bindende Verbürgung dafür, daß uns Angriffsabsichten fernlagen, konnten wir nicht geben.

Daß es den Engländern aber angenehmer war, wenn wir auch nicht einmal eine um 50 oder 100 vom Hundert schwächere Flotte besessen hätten, lag auf der Hand. Einmal wies die Seekriegsgeschichte, vielleicht zufälligerweise, zahlreiche Beispiele dafür auf, daß auch der an sich Schwächere, wenn ihm besondere Umstände und das Schlachtenglück hold sind, siegen kann. Vor allem aber war das politisch Wichtigste an der deutschen Flotte die weltpolitische Bündnisfähigkeit, die sie dem Deutschen Reich verlieh; und wenn auch die Bündnispolitik Deutschlands sich von der britischen Staatskunst hatte in die Hinterhand drängen lassen, so konnten sich diese Verhältnisse doch einmal ändern. Ein anerkennendes Lob Englands konnten wir uns also nur dadurch erwerben, daß wir auf den Flottenbau überhaupt verzichteten. Das unermüdliche Bestreben der britischen Staatskunst ging deshalb in jenen Jahren darauf aus, uns die Flotte überhaupt zu verleiden und das Flottengesetz, wenn möglich, zu durchlöchern und dadurch zum Fall zu bringen.

Der grundsätzliche Irrtum, in welchem sich Bethmann-Hollwegs Flottenideen bewegten, war nun der Glaube, daß gewisse Abstriche an unserer Flottenentwicklung, sozusagen kleine Gefälligkeiten, welche wir auf maritimem Gebiet den Engländern erwiesen, an der politischen Grundgestaltung unseres Verhältnisses irgend etwas ändern könnten. Ein paar Schiffe mehr oder weniger waren den Engländern einerlei. Die Gründe ihres Ubelwollens lagen wesentlich tiefer, als in den von ihnen mit großer Meisterschaft wachgehaltenen Diskussionen über die alljährlichen Flottenetats.

Bethmann-Hollweg schien mit mir darin einig, daß das Flottengesetz, die Grundlage unserer gesamten weltpolitischen Aussichten, unangetastet aufrechterhalten werden müsse. Ich meinerseits war mit dem Kanzler darin einig, daß von unserer Seite alles getan werden mußte, um eine Verbesserung der Beziehungen zu England anzustreben. Ich habe den Kanzler von den ersten Tagen seiner Amtsführung an darin unterstützt, den Engländern in den von ihnen angeregten Einzelfragen entgegenzukommen. Insbesondere habe ich den Kaiser in diesem Sinne beeinflusst und meinerseits nichts unterlassen, um die seit 1908 angeregten Verhandlungen über eine Flottenverständigung im Gang zu erhalten.

Bei diesen zuerst durch private Unterhändler gepflogenen und von

englischer Seite mehrfach stark verschleppten Unterhaltungen gewann ich je länger, desto bestimmter den Eindruck, daß es der englischen Regierung mit einer wirklichen Flottenverständigung nicht ernst war, sondern daß es ihr nur darauf ankam, unser Auswärtiges Amt immer tiefer in die Legende einzuwickeln, daß die deutsche Flotte an allem schuld und ohne sie den Deutschen das Paradies auf Erden sicher wäre. Sie arbeitete hierin mit unleugbarem Geschick, wie jeder bezeugen wird, der die Denkungsart unseres damaligen Auswärtigen Amtes und die Verkennung der politischen Psyche Englands von seiten des Kanzlers erfahren hat. Eine Hauptsäule der Anschauung, daß einer deutschen Weltpolitik Arm in Arm mit England nur die entscheidliche deutsche Flotte im Wege stünde, wurde der deutsche Botschaftsrat in London, v. Kühlmann.

Daß es der englischen Regierung mit einer zweiseitigen Flottenverständigung nicht ernst war, ging einmal daraus hervor, daß unsere Zustimmung zu ihren Einzelforderungen gar keine spürbaren Folgen zurückließ¹⁾, sodann vor allem daraus, daß der Kernpunkt jeder dergartigen Verständigung, die beiderseitige Flottenbegrenzung durch die oben erläuterte Verhältniszahl, von ihnen erst 1913 anerkannt worden ist, obwohl Lloyd George schon 1908 mit dieser Aussicht gewinkt hatte. Trotzdem war zu spüren und ist von allen Beteiligten angenommen und ausgesprochen worden, daß wegen unseres Flottenbaues ein Krieg mit England nicht zu befürchten war und die Kriegsgefahr mit jedem Jahr unwahrscheinlicher wurde, im selben Maße, wie der Respekt vor der deutschen Flotte wuchs und damit der Krieg auch für den Zingoteil des englischen Volkes immer unprofitabler wurde. Rücksichtslose Stimmen, wie die der Saturday Review und des Zivillords Lee, wurden immer weniger vernehmbar. So stieg in London namentlich seit 1912 die Neigung zu einer mehr geschäftlichen Behandlung des deutsch-englischen Verhältnisses, wovon das 1914 zur Unterzeichnung fertige englisch-deutsche Kolonialabkommen nur einen Beleg unter anderen darzustellen scheint. Wenigstens ist es von seinen deutschen Vätern als ein ernsthaftes Geschäft aufgefaßt worden.

¹⁾ Hierzu zählt z. B. die englische Anregung, die beiderseitigen Flottenbauten durch die Marineattachés beaufsichtigen zu lassen. Ich habe dem Kaiser 1909 die Einwilligung dazu abgerungen, um hier, wie in allen überhaupt in Frage stehenden Punkten das Odium der Ablehnung von uns abzuwälzen.

3

Die einzige wirkliche Krisis der deutsch-englischen Beziehungen zwischen 1904 und 1914 trat im Sommer 1911 ein infolge der Art, wie die politische Reichsleitung versuchte, den zwischen uns und den Franzosen schwebenden Marokkostreit zu liquidieren. Der damalige Staatssekretär des Auswärtigen Amtes v. Kiderlen-Wächter, dem, wie so vielen deutschen Diplomaten, das Organ gerade für England abging, hat zwar nicht durch Nachlaufen, aber durch saloppe Geschäftsbehandlung Schaden gestiftet. Auf seine Anregung entsandte am 1. Juli 1911 der Reichskanzler das Kanonenboot „Panther“ nach der marokkanischen Hafenstadt Agadir und ließ die britische Regierung, welche nach dem Zweck fragte, mehrere Wochen lang ohne Antwort und im unklaren. Die Folge war, daß am 21. Juli Lloyd George eine im englischen Kabinett festgelegte Rede ablas, worin er Deutschland warnte, es würde im Fall einer Herausforderung die britische Macht an Frankreichs Seite finden.

Ich hatte von der Entsendung des „Panther“ im Augenblick der Abreise in die Sommerfrische außerdienstlich Kenntnis erlangt. War es schon Anzeichen einer gewissen Desorganisation der Reichsleitung, daß der Staatssekretär der Marine vor einer weltpolitisch so schwerwiegenden Schiffsbewegung nicht gehört wurde, so war ich mir anderseits der Fehlerhaftigkeit dieser Demonstration auf dem Atlantik von demselben Augenblick an bewußt, in dem ich erfuhr, daß wir England nicht vorher verständigt hätten. Glaubte Kiderlen, nicht ohne eine militärische Geste auskommen zu können, so mußte diese zu Land und ausschließlich gegen die Franzosen gerichtet erfolgen. Ich wäre zwar grundsätzlich gegen eine solche Geste gewesen. Ein Fähnlein ist leicht an die Stange gebunden, aber es kostet oft viel, es mit Ehren wieder niederzuholen. Einen Krieg wollten wir ja nicht machen. Die größte Fehlrechnung aber beging die Reichsleitung darin, daß sie sich in den ersten Juliwochen über ihre Absichten in Dunkel hüllte. Kiderlen hat nachträglich versichert, daß der Kanzler niemals daran gedacht habe, marokkanisches Gebiet zu fordern. Nach Lloyd Georges Drohrede aber sah es so aus, als ob er nur vor dem erhobenen Schwert Englands zurückgewichen wäre. Unser Ansehen erlitt in der ganzen Welt einen Stoß, und auch die deutsche öffentliche

Meinung stand unter dem Eindruck der Schlapppe. „England stopped Germany,“ war das Schlagwort der Weltpresse.

Es war seit Übernahme der politischen Leitung durch Bismarck die erste schwere diplomatische Niederlage, die uns um so härter traf, als das tönernen Gebilde unserer damaligen Weltstellung noch nicht sowohl auf Macht, als größtenteils auf Prestige ruhte. Bei Delcassés Entfernung (1905) hatte es sich noch als wirksam erwiesen; jetzt aber empfangen wir den Beweis, wieviel davon schon verbraucht war. Wenn wir die Ohrfeige einfach einsteckten, steigerten wir die Kriegsfreudigkeit Frankreichs, seinen „neuen Geist“ bedenklich und setzten uns bei der nächsten Gelegenheit einer noch tieferen Demütigung aus. Es war also nicht richtig, die erlittene Abfuhr zu verschleiern, wie die Reichsleitung wünschte, sondern sie offen anzuerkennen und unsere Folgerungen daraus zu ziehen. Für einen Staat, der sich bewußt ist, daß die Wohlfahrt seiner Bürger nicht auf Beschönigungen, sondern auf Macht und Prestige beruht, gibt es in solchen Lagen, wenn er den Krieg vermeiden will, nur ein Mittel, sein Ansehen wiederherzustellen: das ist, zu zeigen, daß er sich nicht fürchtet, und zugleich für die nähergerückte Möglichkeit des Ernstfalles den Schutz vor einer Niederlage zu verstärken. Wir mußten das tun, was Bismarck in ähnlichen Fällen getan hatte, nämlich in aller Ruhe und ohne aufreizendes Beiwerk eine Wehrvorlage einbringen.

Mit diesen Gedanken fuhr ich im Herbst nach Berlin und stellte dem Kanzler vor, daß wir einen diplomatischen Echec erlitten hätten und ihn durch eine Flottennovelle heilen müßten. Der Kanzler bestritt den Echec, über welchen Ausdruck er sich zum Marinekabinettschef sehr gekränkt aussprach, und fürchtete von einer Novelle den Krieg mit England.

Die von mir erwogene Novelle ging nicht auf eine eigentliche Vermehrung unserer Flotte aus, sondern auf die Erhöhung ihrer Kriegsbereitschaft. Ein wunder Punkt unserer Wehrkraft zur See lag in dem allherbstlichen Rekrutenwechsel, der bei unserer kurzen Dienstpflicht die Schlagfertigkeit der Flotte für eine bestimmte Jahresperiode lähmte. Den Weg, um ohne wesentliche Vermehrung der Schiffszahl die Kriegsbereitschaft zu erhöhen, fanden wir in der Aktivierung eines Reservegeschwaders, so daß wir künftig über drei statt zwei stets in Dienst gehaltene Geschwader verfügten.

Durch die hierdurch gewonnene Möglichkeit, die Mannschaften während ihrer Dienstzeit nahezu geschlossen auf demselben Schiff zu belassen, vereinfachten wir nebenbei den mächtig überanstrengten Betrieb der bloßen Bordausbildung und machten das Offizierkorps freier für die zurückgedrängten höheren Aufgaben und für die große Seefahrt. Eine stärkere Schonung der Personalkräfte, die sich vorzeitig in einseitigem Dienst aufrieben, erwies sich insbesondere nötig, um den in höhere Stellen aufrückenden Männern die erforderliche Frische zu bewahren. Diese organisatorische Reform machte baupolitisch ein Mehr von nur drei großen Schiffen binnen zwanzig Jahren notwendig und erzielte mit einer verschwindenden Geldsumme eine Qualitätsverbesserung der Marine.

Kein Kenner der britischen Politik konnte glauben, daß England durch ein Mehr von drei Schiffen in zwanzig Jahren zum Krieg gereizt werden könnte, wenn es nicht ohnehin dazu entschlossen war. Auch unser Botschafter Graf Metternich sah hierin selbstverständlich keine Kriegsgefahr.

Vom Jahr 1909 an bis gegen Ende des Weltkrieges ist ein Mangel an Schätzungsvermögen die Signatur der außenpolitischen Leitung gewesen. So begann der Kampf der Reichsbureaucratie gegen die Flottenreform unter der Furcht, wir reizten dadurch England zum Krieg. Ein willkommeneres Stichwort konnten wir den Engländern gar nicht bieten.

Die Agadir- und Kongoverhandlungen wurden vom Auswärtigen Amt als diplomatischer Erfolg frisiert, trotz dem Rücktritt des Kolonialsekretärs v. Lindequist und anderen Erscheinungen, die gegen eine solche Trübung der nationalen Urteilskraft protestierten. Ich habe mich damals bereit finden lassen, mit der Novelle bis zum völligen Abschluß der Marokkosache zu warten, um der Regierung ihre Verhandlungen nicht zu erschweren. Der Kaiser, der ohne mein Vorwissen auch öffentlich für eine Flottenverstärkung eintrat, entschied auf Vortrag des Kanzlers Anfang Oktober im aufschiebenden Sinn. Um durch eine Behrvorlage einen politischen Eindruck zu erzielen, hätte sie zu Beginn der Herbsttagung kommen müssen und dadurch die unser Ansehen weiter schädigende Marokkodebatte (im November) verhindern können. Eine solche Debatte wäre besser überhaupt vermieden worden. Ihr Verlauf aber machte meines Erachtens ein weiteres Hinzögern innen- wie außenpolitisch unmöglich. Wir mußten jetzt aussprechen, was wir

beabsichtigten, und konnten es um so mehr, als England vollends nach der Erledigung der Marokkoverhandlungen aus der Novelle einen Kriegsgrund nicht machen konnte¹⁾.

So beauftragte denn auch der Kaiser am 14. November den Kanzler, die Novelle in den Etatsentwurf für 1912 einzuarbeiten. Bethmann erklärte sich am 16. mir gegenüber bereit, ließ sich jedoch, wie es schien, einen Vorbehalt offen. Er drängte sodann den Kriegsminister zum Einbringen einer Heeresvorlage, was an sich erfreulich war, aber zugleich die Flottenvorlage in den Hintergrund schieben sollte, und schützte die kommenden Reichstagswahlen vor, um den Etat für 1912 ohne die Flottenvorlage veröffentlichen zu lassen. Dies kam innenpolitisch einem Preisgeben der Novelle gleich und würde außenpolitisch unser Prestige nach allem Borgefallenen tief herabgedrückt haben. Aus London schickte Kühlmann Anfang Januar eine Denkschrift, worin dieser wenig glückliche Diplomat das Gelingen der von ihm betriebenen Kolonialverständigung mit England ebenso irrtümlicherweise vom Nicht-einbringen der Novelle abhängig machte, wie er später (1916) durch die Fehlprophezeiung der Kriegserklärung Hollands die Entschlüsse der Reichsleitung in der Ubootsfrage beeinflusst hat.

¹⁾ Vom reinen Ressortstandpunkt aus konnte ich ein Verzögern der Novelle um ein Jahr zugeben. Ich muß hier des dritten Vorteils gedenken, den die Novelle neben der verbesserten Kriegsbereitschaft und der Freimachung des Ausbildungs-personals hatte: die Durchbrechung des Zweiertempos. Wenn das Zweiertempo, wie 1908 vorgesehen, sechs Jahre ununterbrochen währte, so entstand 1918 plötzlich eine Mehrforderung von 60 Millionen infolge des erst dann wieder einsetzenden Dreiertempos. Infolge des uns vom damaligen Schatzsekretär auferlegten Zwanges, die ganze Mehrausgabe auf Steuern zu nehmen, wären wir angesichts des Steuerelends des Reiches in die allerbedenklichste Lage gekommen. So war die Überbrückung des Dreiertempos durch Alternieren mit dem Zweiertempo in der Periode 1912/7 von hohem Wert. Vgl. oben S. 175. Dafür bedurfte ich der Novelle aber noch nicht für das Etatsjahr 1912. Ein anderer Wunsch, den ich im Herbst 1911 vertrat, betraf die Vorziehung der Ersatzbauten für die Großen Kreuzer, was unsre Ausichten im Krieg tatsächlich erheblich verbessert hätte, da die Engländer gerade in dieser Schiffsklasse schwach waren. Bethmanns Widerstand veranlaßte mich aber, diese Forderung fallen zu lassen, um wenigstens die Reform der Kriegsbereitschaft durchzusetzen. Vgl. unten S. 185. Indem mir der Kanzler diese für den Krieg bedauerliche Einschränkung abrang, bevor Haldane kam, und diese Einschränkung dann bei den Verhandlungen mit Haldane nicht mehr verwertete, hat er ein wesentliches Verhandlungsobjekt aus der Hand gegeben. Siehe S. 188.

Im Januar schlug der Reichskanzler ohne Rücksprache mit mir dem Kaiser vor, die Novelle nicht in Gesetzesform, sondern mit jährlichen Bewilligungen zu machen. Nachdem der Kaiser diese neue Abwürgung der Novelle abgelehnt hatte, ging der Kanzler auf die Forderung zurück, daß die Bildung des dritten Geschwaders stufenweise erfolgen und das Bautempo bis 1917 nur jedes zweite Jahr ein drittes Schiff enthalten sollte.

Ich war durch den Kampf mit den vielerlei Überraschungen, neben denen noch entsprechende finanzpolitische Finessen des Schatzsekretärs Bermuth hergingen, schon so zurückgedrängt, daß ich die vom Kanzler geforderten Verzichte annahm, jedoch verlangte, daß keine weiteren Abstriche mehr vorgebracht würden. Der Kanzler wich einer solchen Zusicherung aus. Ich erbat nun am 13. Januar 1912 vom Kaiser eine Entscheidung, um dies innen- wie außenpolitisch so nachteilige und beim besten Willen nicht geheimbleibende Hin- und Herzerren zu beendigen. Der Kaiser verlangte darauf vom Kanzler ein klares Eintreten für die Novelle, worauf der Kanzler wieder ohne endgültigen Entschluß Zeit zu gewinnen suchte. Am 25. Januar wurde die Marinevorlage ihrem Inhalt nach festgesetzt und am 7. Februar in der Thronrede angekündigt. Am Tag darauf traf der englische Kriegsminister Haldane, von der Reichsregierung geladen, in Berlin ein. In dem innenpolitischen Ansturm gegen die unerläßliche Verbesserung unserer Seerüstung begann eine neue Phase, charakterisiert durch den Hinzutritt eines ausländischen Eideshelfers.

4

Die Vorerwägungen, die der Einladung eines britischen Staatsmannes nach Berlin zwecks unmittelbarer Verhandlungen vorangingen, sind mir nicht bekannt.

Vom Kanzler über seine Ziele und Erwartungen im unklaren gelassen, konnte ich erst aus dem Gang der Verhandlungen mit Haldane und namentlich ihrem Londoner Nachspiel klar den Geisteszustand erkennen, worin sich das englische Kabinett bei diesen Verhandlungen befand. Der Nachlässigkeit Kiderlens war der brutale Gegenschlag Lloyd Georges und auf diesen eine meiner Empfindung nach mangelhafte Haltung unsererseits gefolgt. Unsere Beflissenheit in diesem Stadium der Dinge erzeugte in England nur das Gefühl, mit uns leicht fertig werden zu

können. Wenn wir jetzt die Engländer nach Berlin einladen, so mußten wir ja wohl bereit sein, etwas zu opfern, um nicht die neue Verlegenheit einer unfruchtbaren Aufforderung auf uns zu laden. Bethmanns Abgeneigtheit, die Novelle vor dem Reichstag zu vertreten, zeigte den Engländern den Punkt, wo man uns einschüchtern und vielleicht sogar am ganzen Flottenbau irremachen, sowie den Spalt innerhalb der Reichsleitung vertiefen könnte. Die Engländer nahmen also das unerwartete Geschenk dieser Einladung an. Der Vertrauensmann Sir E. Greys, der wegen seiner 1906 im preussischen Generalstab ausgeübten Erkundungstätigkeit als deutscher Vertrauensmann betrachtete Kriegsminister Haldane, wurde nach Berlin entsandt, mit dem Auftrag, uns die Novelle und überhaupt den Flottenbau möglichst zu verleiden. Da man die Bündnisfähigkeit des Kanzlers gegen die deutsche Flotte begriffen hatte, und da Haldane überhaupt nicht als Bittender, sondern als Gebetener kam, so erübrigte es sich für das britische Kabinett, ihm ernsthaft englische Anerbietungen an uns mitzugeben. Haldane brachte aber immerhin ein Scheingeschenk mit, von dem zu sprechen sein wird.

Trotzdem das offenkundige Widerstreben des Kanzlers gegen die Novelle sie außenpolitisch schon stark entwertet hatte, bot sie für eine geschickte Verhandlungskunst immer noch ein geeignetes Mittel, um eine Verständigung auf der Grundlage realen Lebens und Nehmens in Vorschlag zu bringen, selbst wenn der englische Wille nicht groß war, mit uns wie mit Gleichberechtigten zu verhandeln.

Am 4. Februar hatte der Kaiser auf privatem Weg das Foreign Office wissen lassen, Deutschland wäre bereit, in der Frage der Flottennovelle entgegenzukommen, wenn es gleichzeitig ausreichende Bürgschaften für eine freundliche Orientierung der englischen Politik erhielte, in dem Sinne, daß beide Mächte übereinkämen, an keiner Kombination oder kriegerischen Verwicklung teilzunehmen, die gegen eine von beiden gerichtet wäre. Ein solches Abkommen würde gleichzeitig eine Verständigung über die Rüstungsausgaben ermöglichen.

Für die Verhandlungen mit Haldane selbst stellte der Kaiser folgende Grundsätze auf: 1. die Flottennovelle ist zunächst aufrechtzuerhalten, 2. England soll klarlegen, welches Programm es a) auf Grund der Novelle, b) auf Grund des bisherigen Flottengesetzes verfolgen wollte, 3. Erörterung eines deutsch-britischen Bündnis- bzw. Neutralitätsvertrags, auf Grund dessen die Ausführung der deutschen Novelle ver-

langsam werden könnte, 4. Forderung, daß England das Stärkeverhältnis 2:1, den „Zwei Riele zu einem“-Standard aufgabe zugunsten eines für uns annehmbaren Stärkeverhältnisses¹⁾. Der Kanzler wurde beauftragt, festzustellen, ob Haldane von seiner Regierung zu Vorverhandlungen ermächtigt wäre, oder ob er in privater Eigenschaft käme, um zu sondieren. Je nachdem sollte der Kanzler im Namen des Kaisers oder nur in seinem eigenen sprechen. Außerdem mahnte der Kaiser, unsere Trümpfe dürften nicht vorzeitig verspielt, insbesondere müßte das Recht jedes Staates, seine Wehrmacht selbst zu bestimmen, zum Ausdruck gebracht und die Flottenvorlage bis zum Empfang englischer Gegenleistungen voll aufrechterhalten werden. Gerade wenn wir innerlich zur Nachgiebigkeit entschlossen waren, mußten wir auch meiner Ansicht nach, um überhaupt etwas zu erreichen, zurückhaltend auftreten, um so mehr als Haldane, ein geistig hochstehender, äußerst geschickter Lawyer, zu jenen britischen Staatsmännern gehörte, die das Gefühl hatten, mit unseren deutschen Politikern zu spielen.

Aber das anderthalbstündige Gespräch, das Bethmann am Nachmittag des 8. Februar mit Haldane führte, besitzen wir Berichte aus der Umgebung des englischen Staatsmanns¹⁾. Wenn sie richtig sind, so versicherte der Kanzler den britischen Minister seines unausgesetzten Strebens, zu einer Verständigung mit England zu kommen, und zeigte unverbindlich Neigung, auf Haldanes Anregung eingehend, den Bau der Novellenschiffe auf eine längere Reihe von Jahren zu verteilen. Seinerseits brachte er die Neutralitätsformel in Vorschlag. Haldane wich aus, stellte die „unbedingte Loyalität gegen die Ententen mit Frankreich und Rußland“ in den Vordergrund und will nach seinem Bericht den Kanzler nachdrücklich auf Englands etwaige militärische Pflichten gegenüber Frankreich, Belgien usw. hingewiesen, sowie sehr stark vor einer deutschen Novelle gewarnt haben, die England mit dem „Zwei Riele zu einem“-Standard beantworten müßte. Auf die Neutralitätsformel ließ er sich nicht ein, stellte höchstens die nichtsagende Bindung, keine „unprovokierten Angriffe (!)“ zu unternehmen,

¹⁾ Vgl. oben S. 178.

²⁾ The Vindication of Great Britain, London 1916, und daneben The Manchester Guardian vom 1. September 1917. Während der Korrektur wird mir noch eine dritte Version aus dem „Daily Chronicle“ von 1918 in deutscher Wiedergabe bekannt.

in Aussicht. Haldane hielt also an der überlieferten Politik Englands uns gegenüber fest.

Der Kanzler beging bei diesem Eröffnungsgespräch den Fehler, daß er seinem Unterredner den Novellenentwurf mit den von ihm selbst gewünschten Abstrichen bekanntgab. Hätte er die ursprüngliche Novelle zur Verhandlungsgrundlage gewählt, so würde er uns ein weit größeres Kompensationsobjekt in die Hand gelegt haben. Um dagegen seiner eigenen Friedensliebe eine Folie zu geben, hielt es Bethmann für klug, im Gespräch mit dem Engländer von den Ressortvertretern der deutschen Wehrkraft, den „Flottenmenschen“, etwas abzurücken. Dies machte auf Haldane einen vorzüglichen Eindruck und erleichterte es ihm, den vom Kanzler selbst aufgezeigten Spalt in der deutschen Regierung zu verbreitern und eine „Kriegspartei“ zu erdichten, gegen die der Kanzler ankämpfen mußte.

Am 9. Februar wurde Haldane vom Kaiser empfangen, der dem ursprünglich zwischen Haldane und mir geplanten Gespräch beizuwohnen wünschte. Der Audienz ging ein Frühstück voraus, an dem auch der Kanzler teilnahm. Während des Frühstücks wurde nicht politisiert, doch lag eine ziemliche Spannung über dem Ganzen. Beim Eintreten hatte mich der Kanzler gebeten, das Flottenstärkenverhältnis von 2:3 nicht von mir aus zu erwähnen. Weshalb er das wünschte, weiß ich nicht; vielleicht fand er es noch zu ungünstig für England. Im übrigen wurde ich vom Kanzler über den Stand der Verhandlungen, insbesondere die Neutralitätsformel, nicht unterrichtet und spielte bei der nachfolgenden Audienz, vor welcher sich Bethmann entfernt hatte, teilweise nur die Rolle des Zeugen, da der Kaiser selbst das Gespräch leitete.

Zu Eingang der Verhandlung erklärte Haldane, im Namen des britischen Kabinetts und mit Zustimmung des Königs zu reden, während er im Widerspruch hierzu am Schluß betont hat, die Besprechung bedeutete lediglich eine private Information¹⁾. Haldane begann damit, uns ein großes afrikanisches Reich in Aussicht zu stellen. Während der Kaiser noch im Januar die kolonialen Anerbietungen mit großem und nicht unberechtigtem Mißtrauen angesehen hatte, war es in der

¹⁾ Der Bericht des Manchester Guardian vom 1. September 1917 teilt mit, daß Haldane vorher „volle Instruktionen vom Kabinett bekommen hatte“: er sollte nicht über einen Vertrag verhandeln, durfte aber reden und uns einwickeln, wie er wollte, und war beauftragt, über den Verlauf an das Kabinett zu berichten.

Zwischenzeit gelungen, seinen Ehrgeiz durch das Bild eines mächtigen Erwerbs zu reizen, ohne die Schwierigkeiten und Vorbehalte dieser Verlockung genügend zu beachten.

Das Übermaß von Angebot kolonialer Besitztümer, die den Engländern selbst nicht gehörten und über die sie gar nicht verfügen konnten, war auf das Temperament des Kaisers berechnet. Auf mich machte es einen peinlichen Eindruck, weil das Mittel zu grob, die Absicht zu deutlich war. Schon einmal, von 1898 ab, hatte England versucht, uns durch das Angebot portugiesischer Kolonien zu ködern, während es gleichzeitig die Portugiesen darin bestärkte, diese Kolonien überhaupt nicht zu verkaufen. Bei dem jetzigen scheinbaren Schacher handelte es sich darum, uns Aussichten nicht nur abermals auf portugiesische, sondern auch auf französische und belgische Gebiete zu eröffnen. Damit konnte England nicht nur uns am Leitseil führen, sondern nunmehr auch den Franzosen und Belgiern unsere Begehrlichkeit beweisen und ihre Abhängigkeit von England verstärken¹⁾. Ich bewunderte Haldane in dem Augenblick, als er bei diesem Zukunftsbild für England in schlichter Bescheidenheit „nur“ die Kap-Kairo-Bahn beanspruchte. Damit hatte England Afrika! Wenn zu dem englischen Geschick im Unterhandeln auch noch die endgültige Überlegenheit an Macht hinzukam, dann wehe Deutschland, und ich muß bei Haldane an das Wort jenes Amerikaners denken, der zu einem deutschen Admiral geäußert hat, wenn er die ihm beiderseits bekannten leitenden Staatsmänner Deutschlands und Englands vergliche, und er stellte sich beide an einem Verhandlungstisch

¹⁾ Bezüglich Portugals vgl. die Erklärung des Ministerpräsidenten vom 15. März 1912. Daß es der Entente mehr darauf ankam, z. B. die Belgier gegen uns mißtrauisch zu stimmen, als etwa deutsche Kolonialwünsche zu befriedigen, bewies der französische Botschafter in Berlin im April 1914. In ihrem Wunsch, mit den Westmächten, insbesondere mit England, zu einer Verständigung zu gelangen, hatte die Reichsleitung zwischen der Opferung der deutschen Flotte und kolonialen Plänen hin- und hergeschwankt. In dem erstaunlichen Gespräch, welches Jagow zu dem eben erwähnten Zeitpunkt mit dem Vertreter Frankreichs hatte, eröffnete er ihm als seine Privatansicht die Meinung, Deutschland, Frankreich und England sollten gemeinsam den belgischen Kongo wirtschaftlich entwickeln. Cambon hatte nichts Eiligeres, als eine solche Auffassung demonstrativ abzulehnen und Jagows Harmlosigkeit zur Aufreizung Belgiens gegen Deutschland auszuschlachten, vielleicht in Erinnerung an Bismarcks meisterhafte Ausnützung der freilich erheblich schwerer wiegenden Benedettischen Unklugheiten betreffs Belgiens.

vor, dann würde er sich wundern, wenn wir am Schluß der Verhandlungen noch Potsdam behielten.

Ich begann meinerseits mit der Erklärung, daß ich eine Verständigung sehr begrüßen würde. Als Haldane im weiteren Gespräch den Zweimächte-Standard als britische Überlieferung bezeichnete, schlug ich vor, zu einer Vereinbarung im Sinne eines Flottenstärkenverhältnisses wie 2:3 zu kommen; also ich bot das an, was früher Lloyd George und später Winston Churchill vorgeschlagen haben. Dies lehnte Haldane in höflicher Form ab: England müßte mit seiner Flotte jeder möglichen Kombination gewachsen sein. Auf meine Gegenbemerkung, daß dann unsere Armee auch jeder Kombination gewachsen sein müßte, während sie doch kaum an Zahl so stark wäre, wie jede ihrer beiden Nachbarmächte, erwiderte Haldane, das wäre etwas ganz anderes. Eine maritime Konzession unsererseits stellte er nicht als eine Notwendigkeit hin, die er verlangen wollte, meinte aber, daß der Geist des ganzen Abkommens unter der Novelle leiden müßte. Er kam zunächst mit einer gewissen Verlangsamung im Bau der drei Schiffe heraus: ob wir sie nicht auf zwölf Jahre verteilen wollten? Ich versuchte ihm die Schwierigkeiten klarzumachen, die sich für uns aus einer weiteren Änderung der Vorlage ergäben, da wir mit Rücksicht auf die versöhnliche Stimmung in England unser Programm schon jetzt wesentlich vermindert hätten. Es schien mir bei der Verhandlung im Grundsatz richtig, nur soweit zurückzugehen, als unerlässlich war, weil ein weiteres Nachgeben ja stets offen blieb. Ich führte auch aus, daß Haldane bedenken müßte, wie Seine Majestät doch durch die Thronrede gebunden wäre. Haldane gab dies zu und meinte, wir müßten bei unserer Verpflichtung unser drittes aktives Geschwader haben. Forderungen für Indiensthaltung und Personal der Flotte wären England gleichgültig. Er wolle nur mehr der Form wegen — es handele sich ja nicht um die Summe ¹⁾ — ein Zeichen unseres Entgegenkommens haben. Sollte ich mich nun damit begnügen, ein allgemeines maritimes Entgegenkommen für den Fall einer politischen Verständigung in Aussicht zu stellen, oder war es richtiger, das Maß unseres Entgegenkommens schon in dieser Unterredung zu bestimmen? Ich tat das letztere, als Haldane selbst vorschlug, wir möchten, „um die Verhandlungen zu schmieren“, das Tempo des

¹⁾ Die Novelle brachte ein Mehr von nur 9 Millionen im Jahr!

Zuwachses verlangsamten oder wenigstens das erste der drei Schiffe streichen. Er skizzierte von sich aus schriftlich denselben Vorschlag, den ich mir schon vorher für mich als mögliches Zugeständnis aufgezeichnet hatte. Ich opferte also das Schiff.

Für ein wirkliches solides Neutralitätsabkommen hätte ich die ganze Novelle dahingegeben, wie ich den Kaiser vorher hatte wissen lassen. Ich war mir ja in allen diesen Jahren der schweren Verantwortung voll bewußt und sah immer die Möglichkeit vor Augen, auf dem Gebiete der Flottenrüstung, welche ich niemals als Selbstzweck betrachtet habe, Kompensationen gegen wirkliche weltpolitische Ebenbürtigkeit und für die Freiheit der Meere einzuräumen. Dieser friedliche Eventualzweck des Flottenbaus war zwei Jahre später seiner Erfüllung schon erheblich näher, wie das Eingehen Churchills auf die Formel 10:16 bewies. Aber auch schon Anfang 1912, als unsere Flotte schwächer war als zwei Jahre danach, konnte ich nicht genau wissen, wie groß die Möglichkeit eines politischen Abkommens war. Der Kanzler hatte mir niemals klar gesagt: „Das und das ist das konkrete Ziel, welches wir erreichen wollen,“ man tappte beim Zusammenarbeiten mit ihm stets mehr oder weniger im Dunkeln, und so habe ich das dritte Schiff gegen meine eigentlichen Verhandlungsgrundsätze ohne jeden Gegenwert dahingegeben, um nicht Verhandlungen zu hemmen, die möglicherweise einen Erfolg versprechen konnten.

Dadurch, daß der Kanzler die ursprüngliche Novelle schon preisgegeben hatte, besaß ich eigentlich keine Kompensationsobjekte mehr für kleine Geschenke, die in kolonialer Zukunftsmusik ausbezahlt wurden. Militärische Werte durfte ich grundsätzlich nur noch für tatsächliche und in gewissem Sinne endgültige Bürgschaften opfern, entweder für maritime (Verhältniszahl 2:3) oder für politische (Neutralitätsabkommen). Ohne solche positiven Gegenwerte die Novelle fallen zu lassen, das wäre ein einseitiges Zurückweichen gewesen. Gerade das mußten wir aber am meisten vermeiden, wenn wir nicht wieder in das Zeitalter der englischen Drohungen, wie 1896 oder 1904/5, zurückfallen und uns eine Schraube ohne Ende anlegen wollten. Wir mußten gerade den Engländern gegenüber auf der Basis von Gleich zu Gleich verhandeln, wenn wir trotz den im Juli 1911 begangenen Fehlern eine fortschreitende Festigung unsres gegenseitigen Verhältnisses wollten.

Es war mir deshalb ungewiß, ob ich nicht in Wirklichkeit schon

zu weit gegangen wäre, indem ich als Beweis unseres Entgegenkommens einen Teil der schon verkürzten Novelle opferte. Mein Zweifel löste sich bald in Klarheit über die wahren englischen Ziele auf. Denn nachdem Haldane diese Konzession ohne Gegengabe eingesteckt und sich von ihr befriedigt erklärt hatte, ging er weiter und berührte schließlich vorsichtig die Frage, ob denn das Flottengesetz selbst ausgeführt werden müßte? Hier griff der Kaiser ein, und so zog Haldane seinen Fühler zurück. Es blieb trotzdem die Gewißheit bei mir bestehen, daß die eigentlichen englischen Wünsche nicht gegen die Bagatelle der drei Novellenschiffe, sondern gegen das Gesetz selber gerichtet waren. Haldane gab im Gespräch gelegentlich selber zu, daß die Vermehrung der Flotte um die drei Novellenschiffe materiell überhaupt keine Rolle spielte.

Nachdem wir scheinbar zu einer völligen Einigkeit gekommen und nur deutscherseits etwas geopfert war, erklärte, wie bemerkt, Haldane das Ganze zunächst für eine persönliche Information. Ich habe indes, obwohl die späteren Verhandlungen in London sich zerschlugen, an der Opferung des Schiffes festgehalten, um an unserem guten Willen keinen Zweifel zu lassen.

Ein wirklich geschäftsmäßiges Verhandeln mit Haldane war durch die Gegenwart des Kaisers erschwert. Als das Gespräch auf den für uns entscheidenden Punkt, das politische Abkommen, glitt, wick Haldane aus: eine Neutralitätsklausel wäre nicht möglich wegen der englischen Beziehungen zu Frankreich.

Als wir das Schloß verließen, sprach sich Haldane befriedigt von der Unterredung aus. Ich hatte ihr entnommen, daß 1. die Novelle tatsächlich den Engländern Nebensache, ihr eigentliches Ziel aber wäre, unsere Flottenentwicklung zu lähmen, daß 2. hierfür englischerseits kein Abkommen angeboten würde, das eine ehrliche Flottenverständigung auf Grund der von Lloyd George 1908 angeregten Verhältniszahl bedeutet hätte. Vielmehr sollte starr der unsere Flotte entwertende „Zwei Kiele zu einem“-Standard von uns grundsätzlich anerkannt werden, was auf die Dauer einem Abbau unseres Flottengesetzes gleichgekommen wäre. Nahmen wir den „Zwei Kiele zu einem“-Standard an, so brauchte England nur einige Jahre hintereinander sich mit dem Bau von vier oder gar drei Schiffen zu begnügen, um uns dann vertragsmäßig auf den eigenen Bau von zwei bzw. anderthalb Schiffen pro Jahr zurückzudrängen. Damit fiel das Flottengesetz; abgesehen davon, wäre durch

obigen Grundsatz der Risikogedanke unserer Flotte getötet worden, unsere Flotte verlor ihre Daseinsberechtigung und Deutschland seine weltpolitische Allianzkraft. Man glaubte uns ein derartiges Zurückweichen zumuten zu dürfen, da wir anscheinend so sehr nach einer „Verständigung“ um jeden Preis drängten; daß ferner 3. auch die Bethmannsche Neutralitätsformel nicht in Frage kam, sondern 4. unsere maritime Unterwerfung ausschließlich belohnt werden sollte durch die auf die Phantasie des Kaisers und das Erfolgsbedürfnis einzelner Diplomaten berechneten Anwartschaften auf afrikanische Besitztümer der englischen Schutzbefohlenen Franzosen, Belgier und Portugiesen.

Halbane ging also nicht auf geschäftsmäßiger Grundlage vor: er versuchte es zunächst einmal mit Scheinverhandlungen, bereit, uns die Unterwerfung zu verzuckern und uns den Schein eines politischen Abkommens und einer Kolonialerwerbung zu gönnen, wenn wir dafür praktisch in ein Vasallenverhältnis traten.

Englands wirkliches Gesicht entschleierte noch ein wenig deutlicher der erste Lord der Admiralität Winston Churchill, der am 9. Februar, in derselben Stunde, als Halbane mit der ihm vom Kaiser geschenkten Bronzestatue im Arm die Berliner Schloßstreppe herunterstieg, zu Glasgow jene Frühstücksbrede hielt, in welcher er die deutsche Flotte als einen Luxus bezeichnete.

Solange der Gedanke der Luxusflotte herrschte, und solange das Bauverhältnis 2:3, das einst Lloyd George vorgeschlagen hatte, vom englischen Kabinett selbst zurückgewiesen wurde, war es vergeblich, und schuf uns bei der Denkweise unserer Reichsleitung nur diplomatische Nachteile, wenn wir britische Minister nach Berlin einluden, die nichts boten, dafür aber nicht ungeschickt Unfrieden zwischen uns selber säten.

Hätte Halbane sich irgendwie zu einem vernünftigen Flottenstärkeverhältnis geneigt gezeigt, so war ich vorbereitet, ihm zu sagen: wenn das Verhältnis 2:3 sich einmal eingebürgert und eine solide Freundschaft zwischen unsern Ländern Platz gegriffen hat, dann ist der Zeitpunkt gekommen, um auch einen verhältnismäßigen Abbau des Flottengesetzes selbst zu erörtern. Die nur auf Täuschung unserer Illusionisten, nicht auf ein zweiseitiges Geschäft gerichtete Unterhandlungsart des englischen Ministers ließ mich aber naturgemäß mit diesem Gedanken zurückhalten, der erst richtig aufgenommen werden konnte, nachdem England unsere Weltstellung anerkannt und uns greifbare Gegenwerte

angeboten hätte. Wenn es überhaupt möglich war, England zu ernsthaftem Verhandeln zu bringen, statt der bisherigen Scheinverhandlungen, so konnte das nur durch Standhaftigkeit in der Hauptfrage, dem Flottengesetz, erzielt werden.

Welche Folgerungen zog der Kanzler aus dem Mißerfolg dieses seines Verständigungsunternehmens, das von vornherein die englische Seele verkannt und auf unwirklichen Voraussetzungen gefußt hatte? Er suchte einen Sündenbock, und der mußte natürlich im ersten Augenblick ich sein, weil ich die deutsche Flotte nicht blindlings ohne Gegenwerte dahingab.

Über das Schlußgespräch, das Haldane am 10. Februar mit dem Kanzler hatte, sagt der im „Manchester Guardian“ veröffentlichte Bericht: „Haldane war hauptsächlich in der Flottenfrage interessiert, und sein durchgängiges Argument, daß eine politische Verständigung unreal bliebe, solange Deutschland nicht einige Flottenzugeständnisse machte, erleichterte die Niedergeschlagenheit des Kanzlers nicht, der indes entschlossen war, wenn er irgend vermöchte, den Gedanken einer Verständigung mit England nicht an Tirpitz scheitern zu lassen.“

Ich überlasse es dem Leser, dieses Plädoyer an dem oben wiedergegebenen Inhalt von Haldanes Verhandlung mit mir nachzuprüfen, woraus sich ergibt, daß mein Flottenzugeständnis ohne jede Gegengabe blieb und daß Haldane selbst die Novelle als nicht entscheidend behandelte. Auch dem Kanzler gegenüber scheint also Haldane letzten Endes auf den Bruch unseres Flottengesetzes hingesteuert zu haben.

Die Verhandlungen sind dann in London weitergeführt worden. Ihr Verlauf stellte immer klarer heraus, daß es England nur darauf ankam, uns zu einseitigen Zugeständnissen im Flottenbau zu bestimmen, ohne irgendwie Gegenwerte zu geben. Das Auswärtige Amt konnte es gar nicht erwarten, diese einseitige Unterwerfung zu vollziehen und drängte mich jetzt, alle drei Novellenschiffe fallen zu lassen. Diese Forderung kam der Preisgabe der ganzen Novelle gleich; wir konnten dann auch das Personal nicht mehr anfordern, da die ganze Begründung der Novelle bei Wegfall der Schiffe unlogisch wurde. Daß hierin, abgesehen von der militärischen Schwächung durch Unterbinden der Reform nach allem Borgefallenen und besonders, nachdem der Kaiser selbst sich mit Lord Haldane geeinigt hatte, eine unverantwortliche Einbuße an Prestige lag und die schiefe Ebene betreten war, auf welcher es kein Halten mehr gab, wurde vom Auswärtigen Amt nicht gewürdigt. Die

hier nicht im einzelnen zu erzählende weitere Leidensgeschichte der Novelle zeigte, daß unsere Diplomatie sich immer mehr auf den Standpunkt zurückdrängen ließ, daß England eigentlich das Recht hätte, das Maß unserer Rüstungen zu bestimmen. Das Festbleiben des Kaisers verhütete schließlich die Chamade eines Fallenlassens der in der Thronrede feierlich angekündigten Novelle ohne Gegenleistung der Engländer. Der Kanzler muß nach dem ganzen Verlauf der Angelegenheit doch das Gefühl der Unzulänglichkeit unserer Londoner Vertretung gehabt haben, denn unser bisheriger Botschafter wurde von der besten diplomatischen Kraft, die wir besaßen, dem Freiherrn v. Marschall, abgelöst.

5

Fürst Bülow hatte 1908/9, obwohl sehr besorgt um die Besserung der deutsch-englischen Beziehungen, die deutsche Würde vollauf gewahrt. Dagegen forderte die 1912 von uns eingeschlagene Verhandlungsart die Engländer zur Hervorkehrung eines Herrenstandpunktes uns gegenüber heraus, den sie aber in korrekter Weise wieder verließen, als sie bemerkten, daß es doch nicht unsere Meinung wäre, die Unterwerfung anzunehmen. Die seit dieser Wendung im Frühjahr 1912 so fühlbar verbesserten deutsch-englischen Beziehungen brachten selbst Bethmann und Kühlmann in der dem Weltkrieg vorangehenden Zeit dazu, unumwunden auszusprechen, daß der von mir eingenommene Standpunkt der richtige gewesen wäre. Solche Äußerungen beider Staatsmänner sind mir mitgeteilt worden. Am 23. April 1914 in der Frühe hatte der Reichskanzler vor dem Verlassen Korfus ein Gespräch mit dem Botschafter v. Wangenheim, dessen Inhalt dieser einem Begleiter in einer Form mitteilte, welche dieser am gleichen Tage in einem amtlichen Bericht weitergegeben hat. Danach sagte der Kanzler: „Es sei keine Frage, daß 1911/12 die Tirpitzsche Politik die richtige war, und daß wir unser jetziges aussichtsreiches Verhältnis zu England nur dieser Marinepolitik verdanken. Er selbst habe das damals nicht so einschätzen können, bekenne sich aber jetzt zu dem Tirpitzschen Standpunkt.“ Auch noch im Juli 1914 bewies Bethmann durch sein Verhalten, daß er in mir ein Friedensinstrument sah. Als dann das Unglück vom Juli 1914 aus Gründen entstanden war, die von der deutschen Flotte sehr weit ablagen, ist Bethmann-Hollweg freilich auf seine Sündenbocktheorie vom Februar 1912 zurückgeglitten

und hat darin reichen Beifall gefunden, einerseits bei den Engländern, die freilich, da sie ja nach ihrer Behauptung den Krieg nicht gewollt haben, der Sache die Wendung geben müssen, daß sie mich zum Kriegstreiber abstempeln, und andererseits bei der deutschen Demokratie, die nach dem Ausgang des Krieges froh ist, ihr 1900/14 bewiesenes Verständnis für die Notwendigkeit deutscher Machtgrundlagen nunmehr feierlich abzuschwören. Ich versage es mir nicht, eine Probe zeitgemäßer deutscher Geschichtsdarstellung hier einzuschalten. Die „Frankfurter Zeitung“ schreibt (1918, Nr. 330): „War nicht Lord Haldane in Berlin, schlug er nicht einen Vertrag vor, der uns in nur mäßiger Entfernung hinter der englischen Flotte gelassen haben würde? Diesen Vorschlag nahm Bethmann nicht an, und wir wissen auch wohl, warum. Nicht weil er nicht selber gewollt, nicht, weil er diese Lösung nicht als durchaus hinreichend für Deutschlands berechnete Interessen erkannt hätte, sondern aus erbärmlicher Feigheit vor Tirpitz und seinen journalistischen Spießgesellen, vor der frechen, verbrecherischen Propaganda, die das Reichsmarineamt auf Kosten des deutschen Steuerzahlers betrieb.“ Die niedrige Gesinnung, die, abgesehen von der Unwahrheit, aus solchen leider nicht vereinzelt stehenden Pressäußerungen spricht, enthebt England der Mühe, seinerseits den Beweis für seinen Edelmut und die deutsche Schurkerei anzutreten. In Wirklichkeit ist es so gewesen, daß der von Haldane gemachte Vorschlag in letzter Linie die Beseitigung des deutschen Flottengesetzes enthielt, und ich erfahre erst aus der „Frankfurter Zeitung“ die wohl nicht zutreffende Ansicht, daß auch der Kanzler diese Beseitigung des Flottengesetzes „als hinreichend für Deutschlands berechnete Interessen erkannt habe. Da muß ich denn wohl der Messortbock sein, der Haldanes ehrliche Versöhnung zunichte machte¹⁾.

¹⁾ Aus der Tendenz des von Haldane inspirierten Buches „The Vindication“, eine Friedenspartei (Bethmann) und eine Kriegspartei (Bülow, der Kronprinz, ich) zu konstruieren, und aus dem Wunsch, den Kaiser zu Bethmann herüberzuziehen, erklärt sich wohl auch die Gedächtnisschwäche des Buches, der Kaiser hätte „gegen seinen Admiral“ das dritte Schiff gestrichen. In Wirklichkeit verlief das Gespräch so, daß ich Haldane fragte: „Was verstehen Sie unter Schmierereien (lubrication)?“ Er nannte die Kürzung der Novelle und schrieb sie selbst auf. Ich erwiderte: „Das können wir annehmen“. Hierauf stimmte der Kaiser zu. Haldanes Geschichtsvirtum erklärt sich aus bösem Gewissen: um die Schuld Englands am Krieg abzuwälzen, mußte er eine Kriegspartei in Berlin erdichten. Mit der noch

Lut Deutschland seiner selbst wegen wirklich gut daran, alle die beschimpfen zu lassen, die sich einst um seine Sicherheit und seinen Schutz bemühten?

Von ihrem Standpunkt aus ist die Frankfurter Zeitung freilich berechtigt zu fragen, weshalb denn der Kanzler, wenn mein Tun so verhängnisvoll war, nicht die Folgerung zog, mich gehen zu lassen (ich habe es ihm 1911/12 sehr leicht gemacht und mehrfach dem Kaiser meinen Abschied angeboten) oder aber selbst die verantwortliche Gegenzeichnung abzulehnen?

Meinerseits stelle ich eine Frage an diejenigen Deutschen, welche mutmaßen, daß die Engländer 1914 nicht zur Aufrechterhaltung des festländischen Gleichgewichts oder aus alter Handelseifersucht, sondern um der deutschen Flottenpolitik willen in den Krieg eingetreten sind. Meint man, daß die Novelle von 1912 oder die Ausführung des Flottengesetzes den Kriegsentbruch zur Reife gebracht hat?

Die erste Möglichkeit erledigt sich wohl von selbst. Wenn England vor 1912 grundsätzlich den Frieden vorzog, so wird es durch die zwei Schiffe der Novelle doch wohl nicht zum Krieg umgestimmt worden sein. Oder würde England vielleicht die im Juli 1914 entstandene Lage nicht zum Krieg benützt, Belgien und Frankreich nicht verteidigt haben, wenn ich statt eines Novellenschiffes alle drei weggegeben und eine diplomatische Niederlage in Kauf genommen hätte? War aber England ohnehin zum Krieg entschlossen, dann könnte man mir viel eher einen Vorwurf daraus machen, daß ich überhaupt etwas weggab und mich so in gewisser Weise zum Mitschuldigen derjenigen unserer Minister gemacht habe, welche in der Tat in den Jahren vor dem Weltkrieg unsere Rüstungen durch eine unverantwortliche Sparpolitik zu Wasser und zu Lande geschädigt und damit zum Verlust des Krieges beigetragen haben.

Die einzige Frage also, deren Beantwortung freilich mehr eine Sache der Gesinnung ist, bleibt also, ob wir überhaupt kein Flottengesetz beschließen und ausführen durften. Wer ein friedliches Verdorren der deutschen Überseewirtschaft dem Versuch vorzöge, sie durch eine Gleichgewichtspolitik zur See zu schützen, mit dem ist nicht zu streiten, und der unglückliche Ausbruch und Verlauf des Krieges wird ihm vor denen

mehr vergrößerten Darstellung im „Manchester Guardian“ sich auseinandersetzen lohnt nicht mehr. Ich habe 1916/7 zu den Haldanesehen Veröffentlichungen geschwiegen, weil ich damals dem Kaiser selbst eine Erwiderung zu überlassen hatte.

recht geben, welche in diesem Verlauf der Dinge ein unausweichliches Schicksal an Stelle einer Kette vermeidbarer Fehler erblicken. Ich hätte meinem Volk nicht mit ganzer Seele eine Flotte gebaut, wenn ich nicht an seine Eigenschaft, ein wirkliches freies Weltvolk werden zu können, geglaubt hätte. Darin habe ich mich vielleicht getäuscht. Wenigstens legt die Selbstbeziehung unserer Demokratie die Vermutung nahe, daß ich mich über die inneren Kräfte unseres Volkes getäuscht habe. An ihrer Uneinigkeit, nicht an den äußeren Verhältnissen, ist der weltpolitische Anlauf gescheitert, nach meiner Überzeugung, von der mich auch der Lärm der Geschichtsklitterungen niemals abbringen wird. Den Engländern wird, nachdem sie ihr Ziel erreicht haben, dieser innerdeutsche Versuch der Demokratie, sich reinzuwaschen von unserem früheren Streben nach friedlicher Weltgeltung, nur eine gelassene Verachtung abnötigen. Die zukünftigen Geschlechter Deutschlands aber werden die Erfahrung darin nachholen, ob die Angelsachsen es einem zur See ohnmächtigen Deutschland erlauben werden, als Industriestaat zu gedeihen.

Es gibt politische Stubengelehrte, die sagen: Wir hätten uns noch ein paar Jahrzehnte lang, so wie Bismarck, des Flottenbaus und damit jeder Reizung Englands enthalten sollen, bis wir auf dem Festland ganz überragend geworden wären. Möchten diese, die also im wesentlichen an Caprivi's Standpunkt festhalten¹⁾, beachten, was Bismarck selbst über die unvermeidliche deutsch-englische Spannung und ihre Gründe gesagt hat²⁾. Nach seinen dreihundertjährigen Staatsgrundsätzen würde England niemals geduldet haben, daß ein scharfer wirtschaftspolitischer Wettbewerber, am wenigsten aber wir, die überragende Macht auf dem Festland gewönne, ganz abgesehen von der Frage, ob Letzteres überhaupt ein für uns erstrebenswertes Ziel war. England hätte aber um so rücksichtsloser und unbefangener auch kriegerisch gegen jede Ausdehnung unserer Macht auf dem Festland gewirkt, je weniger es selbst uns fürchtete. Darum wurde schon in den neunziger Jahren in England der Gegensatz zu Frankreich und Rußland zurückgeschraubt, der zu uns herausgearbeitet. 1914 dagegen hatte, durch unseren Flottenbau, der die Gefahrenzone fast durchlaufen hatte, gedeckt Deutschland schon nahezu die Stelle der vierten Weltmacht friedlich erobert, ohne daß England einzugreifen noch Gelegenheit gefunden hatte.

¹⁾ Oben S. 25.

²⁾ Oben S. 167.

Es gehörten außerordentliche Ungeschicklichkeiten unsererseits dazu, ihm diese Gelegenheit so spät noch zu verschaffen. Ein hervorragender deutscher Staatsmann hat diese Leistung charakterisiert als ein diplomatisches Kunststück erster Klasse, freilich nach der negativen Seite hin. Es gab keinen andern Weg zur Weltmacht als über den Flottenbau. Umsonst wird einem Volk die höchste Wohlfahrt nicht geschenkt. Die Seemacht war eine natürliche und notwendige Funktion für unsere Wirtschaft, deren Welteinfluß mit England und Amerika um die Palme stritt und die anderen Völker schon überholt hatte. Eine solche Lage ist gefährlich, und sie wird unhaltbar, wenn nicht eine achtbare Seemacht das Risiko des Konkurrenten, bei jedem Versuch, den aufstrebenden Nebenbuhler totzuschlagen, stark erhöht.

Freilich wird man deutschen Doktrinären schwerlich Verständnis dafür beibringen können, daß solche Entwicklungen wie die zur Überseewirtschaft und Seemacht sich nicht kommandieren lassen, sondern organisch aus der innersten Volksentwicklung hervorgehen, und daß ein Siebzigmillionenvolk auf enger Scholle ohne überragenden Ausfuhrhandel buchstäblich verhungert.

6

Die Jahre, die auf den Haldanebesuch folgten, brachten eine Verbesserung der deutsch-englischen Beziehungen, die in Deutschland einmütig begrüßt, allerdings, wie sich zeigen sollte, zum Teil etwas falsch bewertet worden ist. Unsere Flottenpolitik hatte 1912 ihre Friedensliebe bewiesen durch die einseitige Opferung des dritten Schiffes und (dies war der springende Punkt) durch das Herabgehen vom Viererbautempo auf das Zweiertempo im Jahr 1912. Militärisch war dies nicht unbedenklich, da es den Vorsprung der Engländer vergrößerte und tatsächlich vom Herbst 1915 ab die Aussichten einer Seeschlacht für uns verschlechterte. Aber dieser durch keine Sophistik wegzudeutende Tatsacheweis unserer Friedensliebe enthielt einen politischen Wert, der Früchte trug und noch weitere getragen hätte, wenn die später zu besprechenden Vorgänge des Juli 1914 nicht die Entwicklung durchschnitten hätten¹⁾.

Mit einer gewissen Behmut denke ich an die kurze Zeit zurück,

¹⁾ Im übrigen lag der beste Beweis, daß nicht wir das Wettrüsten zur See verschuldeten, andauernd in dem Vergleich der Flottenbudgets der verschiedenen Seemächte. Oben S 117.

während welcher Freiherr v. Marschall als Botschafter in London wirkte. Marschall hatte in der Zeit vor den Flottengesetzen im Reichstag gelegentlich als Staatssekretär des Auswärtigen auch Marinefragen behandelt, und ein früherer Beamter des Auswärtigen Amtes erteilt ihm für diese Tätigkeit das Zeugnis, daß kein Minister „vor der Zeit der systematischen Aufklärung, die mit der Berufung des Admirals Tirpitz ins Reichsmarineamt kam, mehr getan hätte, um das Verständnis für die politischen und wirtschaftlichen Nachteile unserer Flottenlosigkeit zu wecken, als Marschall“¹⁾. Die lange Verbannung nach Konstantinopel hatte die staatsmännischen Fähigkeiten dieses bedeutenden Geistes zur vollen Reife gebracht, als ihn der Kaiser (Mai 1912) zum Nachfolger des Grafen Wolff-Metternich auf dem wichtigsten Außenposten des Reiches ernannte.

Im Gegensatz zu seinem Vorgänger bemühte sich Freiherr v. Marschall sofort, die konkreten Zahlen- und Bauverhältnisse der beiderseitigen Marinen, ohne deren Kenntnis ein wirkliches Verhandeln mit England gar nicht möglich war, ernsthaft zu studieren. In diesem Bestreben suchte er auch mich vor seiner Abreise nach London auf, und wir stellten in einem langen Gespräch unser vollständiges Einvernehmen über die zu befolgende Flottenpolitik fest.

Marschall war den englischen Staatsmännern als ebenbürtiger Gegner bekannt geworden auf der zweiten Haager Konferenz von 1907, sowie durch seine erfolgreiche Tätigkeit in Konstantinopel. Er hatte dort die englische Macht an einem ihrer weltpolitischen Brennpunkte zu beobachten Gelegenheit gehabt, und es war ihm gelungen, den Engländern bei der Hohen Pforte den Rang abzulaufen. Sein Auftreten in London unterbrach nun vorübergehend die deutsche Methode, den Engländern nachzulaufen und sich von ihrer Art imponieren zu lassen. Marschall wußte, daß der Brite um so höflicher wird, je bestimmter sein Wettbewerber den eigenen Standpunkt vertritt. Er erklärte, daß Deutschland seine Wirtschaftspolitik nicht durchführen könnte, ohne ein Machtmittel zur See zu besitzen, das uns gegen die Notwendigkeit schützte, vor England auf Schritt und Tritt zurückzuweichen. Als er im Juli 1912 im Buckingham-Palast sein Beglaubigungsschreiben überreichte, würdigte ihn der König einer deutschen Ansprache, worauf Marschall auch seiner-

¹⁾ D. Hammann, Der neue Kurs (1918), S. 125f.

seits durch grundsätzlichen Gebrauch des Deutschen den zuhörenden englischen Ministern Gelegenheit gab, ein bisher von keinem deutschen Diplomaten bei ihnen vermutetes, überraschendes Verständnis unserer Sprache an den Tag zu legen. Bei dieser feierlichen Gelegenheit nun beklagte sich Marschall darüber, daß er seinen sonst so guten und vielversprechenden Empfang durch die englische Presse beeinträchtigt sähe infolge einer neuen Flottenpanikrede Churchills: wenn derlei fortgesetzt würde, fühlte er seine Kräfte umsonst eingesetzt.

Wie mir ein Augenzeuge des Auftritts, unser damaliger Marineattaché Kapitän Widenmann, geschildert hat, war die Wirkung dieses würdigen und festen Auftretens, das auf genauer Übersicht der Verhältnisse beruhte, bedeutend. Niemals hatte in den Jahren der deutsch-englischen Spannung ein deutscher Staatsmann in England ähnliche Beachtung und Rücksicht gefunden, und Admiral Sir John Jellicoe gab im Gespräch mit Dritten dem allgemeinen Gefühl Ausdruck, indem er von Marschall sagte: he looks like a tower of confidence. Sein früher Tod (September 1912) war für das an staatsmännischen Kräften so arme Deutschland ein Verlust von unübersehbarer Wirkung.

Ich möchte mich bei der Erörterung der wachsenden englischen Verständigungsneigung auf diejenigen Anzeichen beschränken, die auf dem Gebiet des Flottenwesens liegen. Der Erste Lord der Admiralität, der 1912 noch gehofft hatte, unserer „Luxusflotte“ durch Haldane den „Zwei Kiele zu einem“-Standard aufzureden, nahm 1913 den von Lloyd George 1908 und von mir 1912 vorgeschlagenen Standard 2:3 in der angenäherten Form 10:16 an. Damit war praktisch das deutsch-englische Flottenabkommen erzielt, und da wir keine Novelle mehr vorhatten, so waren deutsch-britische Flottenerörterungen dem Grundgehalt nach abgeschlossen, dieser Zankapfel nach menschlichem Ermessen beseitigt¹⁾. Ich wünschte diese Entwicklung durch

¹⁾ Vgl. auch unten S. 204. In einer sehr eingewickelten Form hat Churchill noch einmal durch den Vorschlag des Baufestjahres versucht, dem Flottengesetz den Hals zu brechen. Die ungünstige Aufnahme dieses Gedankens in England selbst entthob uns aber der Notwendigkeit, sich mit ihm eingehender zu beschäftigen. Ich erwähne nur nebenbei, daß Bethmann, Kühlmann, das Auswärtige Amt und die Fraktionsvertreter des Freisinns und des Zentrums den Gedanken damals entschieden von der Hand gewiesen haben, den Vorschlag des Baufestjahres ernsthaft zu beachten, wie denn überhaupt von 1912 an, und zwar, wie es schien, für immer, über unsre Flottenpolitik die vollste Einigkeit herrschte.

nichts zu gefährden. Die Zuverlässigkeit deutscher Politik war unsere beste Waffe. Darum habe ich dagegen angekämpft, als Anfang 1914 die deutsche Illusionsfähigkeit bereits wieder die deutsch-englische Entspannung überschätzte. Damals wünschte der Kaiser zur stärkeren Betonung des Auslandsdienstes, die an sich ganz in meiner Richtung lag, die Einbringung eines Nachtragsetats zwecks Bereitstellung von vier weiteren kleinen Kreuzern, die unsere gesteigerten politischen Interessen im Mittelmeer dauernd zum Ausdruck bringen sollten. Ich erhob stärkste Bedenken gegen die plötzliche Einbringung eines Nachtragsetats unter dieser Begründung, der politische Verwicklungen in der Art erzeugen konnte, wie die ohne mein Vorwissen, aber zu meinem Bedauern vollzogene Entsendung der deutschen Militärmission nach Konstantinopel. Ich erbat durch den Kabinettschef meinen Abschied, worauf die Forderung unterblieb. Im Herbst 1914 wollte ich dann meinerseits einen Nachtragsetat für die zeitweilige Ausreise einer Linienschiffsdivision zur Weltausstellung nach San Francisco vorlegen¹⁾ und dabei die fehlenden Mittel für die stärkere Indiensthaltung im Ausland etatsmäßig nachfordern. Für die Einbringung einer neuen Novelle lag nach menschlichem Ermessen auch in fernerer Zukunft kein Anlaß vor. An weitere Vermehrung unserer Schlachtschiffe habe ich nie gedacht, im Gegenteil für den Fall einer Fortdauer des unheimlichen Größenwachtums der Schiffe die Verminderung ihrer Zahl als Möglichkeit im Auge behalten.

In jenem Augenblick nach Halbanes Besuch, als die Engländer angesichts unseres übermäßigen Drängens nach Verständigung vorübergehend glaubten, uns in der Art Portugals behandeln zu können, verweigerte die Londoner Regierung zwar ein Neutralitätsabkommen, wollte aber versprechen, sich nicht an „unprovokierten (!) Angriffen“ gegen uns zu beteiligen. Für diese nichtsagende Freundlichkeit stellten sie zwei Bedingungen an den Kaiser, erstens, daß die Novelle ganz fiele, und zweitens, daß Bethmann Reichskanzler bliebe. Der Kaiser wies diese Forderung als Einmischung in unsere inneren Regierungsver-

¹⁾ Vgl. oben S. 131.

hältnisse formell zurück. Wo zwischen zwei Völkern, die sich bei richtiger Politik saturiert zueinander verhalten, wie z. B. Deutsche und Russen, die Interessen weithin zusammenlaufen, kann das Vertrauen zwischen den Staatsmännern gar nicht groß genug sein. Wo aber unüberbrückbare Gegensätze zwar in Schach gehalten, aber nicht in Gemeinsamkeiten umgebogen werden konnten, wie zwischen Deutschland und England, durfte die Liebe zu einem Mann eine gewisse Temperatur nicht überschreiten, ohne bedenklich zu werden. Doch wurde der Wunsch der Engländer erfüllt, und Bethmann blieb. Als der Kaiser mir jene Zumutung erzählte, fügte er bei, ich wäre in demselben Zusammenhang als ‚a dangerous man‘ bezeichnet worden. Ich erwiderte, daß mir im Leben kein größeres Lob gesagt worden wäre.

Ich kannte damals noch nicht genügend die vom politischen Instinkt anderer Völker abweichende Denkrichtung vieler Deutschen, wonach die vom außenpolitischen Gegner einem Staatsmann bescheinigte „Ungesährlichkeit“ geeignet ist, ihn auch dem eigenen Land zu empfehlen.