



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

1. Die englische Wirtschaftseifersucht und die "Gefahrenzone" des Flottenbaues.
-

[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 einzuhammernden 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 Borextonart 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.