



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

2. Beginn der englischen Flottenhetze. Unsere Marinenovellen von 1906 und 1908. Admiral Fishers Flottenhetze. Erwägungen über ein Flottenabkommen mit England.
-

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

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 Werbefeldzuges 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 dergleichen 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 Zingosteil 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.