



Erinnerungen

Tirpitz, Alfred von

Leipzig, 1919

5. Urteile über "meine Flottenpolitik".

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

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 Schmierern (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 Kriegentschluß 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 Haldanesischen 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 Berachtung 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.