

43. HiTaTa 2003, Vortrag 1

„Die Flotte in Selbstbild und öffentlicher Wahrnehmung“

Selbst- und Spiegelbild der kaiserlichen Flotte und der Reichsmarine

Sebastian Schröder, M.A.

Oberleutnant zur See

II. Wachoffizier

Minenjagdboot „Überherrn“

Gliederung

Einleitung

 Problemanalyse

 Vorgehensweise

Der Anfang wird gemacht

Eine Kontinentalmacht fährt zur See

Ein Platz an der Sonne

 Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes

Der Traum zerbricht

Die ungeliebte Republik

Zusammenfassung

Literaturverzeichnis

Anmerkungen

Einleitung

Problemanalyse

Im Folgenden blicken wir zurück in eine Welt, die über 100 Jahre hinter uns liegt. Im Mittelpunkt sollen zwei oder vielleicht genauer drei deutsche Marinen stehen, die in ihrem Wesen recht unterschiedlich waren. Dennoch dienten in ihnen viele Soldaten und vor allem Offiziere nacheinander. In meiner Darstellung werde ich das Selbstbild dieser Flotten und ihr Spiegelbild, d.h. ihr gesellschaftliches Ansehen, eingehender untersuchen. Hierbei verwende ich „Marine“ und „Flotte“ trotz ihrer unterschiedlichen Begriffsbreite synonym. Da mir Unterschiede im Selbstverständnis zwischen „Flotte“ und „Marine“ in den drei thematisierten Marinen vernachlässigbar erscheinen.

Während das Selbstbild einer Marine maßgeblich, wenn auch nicht nur, durch ihr Offizierkorps und dessen verantwortliche Spitze bestimmt ist, scheint die Frage nach dem Personenkreis, der sich für ihr Spiegelbild verantwortlich zeichnet, weit schwieriger zu beantworten. Die Problematik des Selbstverständnisses einer Flotte stellt zunächst die Frage nach ihren Aufgaben und Aufträgen. In dem von mir untersuchten Zeitraum war diese Auftragserteilung durch dazu legitimierte staatliche Organe nicht immer erschöpfend und präzise. In solchem von politischer Spannung und Zielkonflikten geprägten „Fahrwasser“ bemühte sich die Marine aus eigenem Antrieb heraus und bisweilen auch verdeckt um einen selbstgewählten Kurs. Welches Bild von sich und ihrem Auftrag hatte die Marine selbst (nach Selbsteinschätzung), welches Bild von sich präsentierte sie mit welchem Methoden nach außen (das eigentliche Selbstbild) und wie wurde das präsentierte Bild in der Öffentlichkeit aufgenommen und wiederum zurückprojiziert – (das Spiegelbild)? In diesem Zusammenhang drängt sich die Frage, nach der Zusammensetzung der für die „öffentliche Meinung“ maßgeblichen Gruppen, ihrer Artikulationsmöglichkeiten und deren Nachvollziehbarkeit für uns heute, auf. Hinzu kommt, dass die Auffassung in der deutschen Öffentlichkeit über die „Marine“ im Allgemeinen und der „deutschen Marine“ im Besonderen natürlich nicht nur ein Spiegel von Bildern aus dieser deutschen Marine waren, sondern das Vorbild der „Royal Navy“ stark prägte.

Dies soll Ihnen den Facettenreichtum der in der gestellten Aufgabe liegenden Möglichkeiten verdeutlichen. Hier galt es einzugrenzen. Im Kommenden wird

es somit nicht um die Darstellung der vormaligen deutschen Marinen als Ausfluss und Mittel der zeitgenössischen Außen- und Sicherheitspolitik gehen, sondern es wird im Kern nach dem Wechselverhältnis von Selbstdarstellung und Öffentlichkeitswirksamkeit in Deutschland gefragt. Die Grenzen der historischen Erkenntnis über die tatsächliche Verbreitung von Bildern über die Marine in der deutschen Öffentlichkeit konnte ich für meinen Vortrag nicht überschreiten. Eigenständige empirische Sozialforschung hätte meine Möglichkeiten überdehnt. Dennoch bin ich zuversichtlich, dass der Vortrag hinreichend Anregungen für kontroverse Auseinandersetzungen im Anschluß bieten wird.

Vorgehensweise

Hilfreich zur Bewältigung der gestellten Aufgabe erscheint ein chronologischer Ansatz. Dieser bildet den Rahmen, in den die ausgewählte historische Darstellung mitsamt ihrer Analyse eingebettet wird. Auf eine Darstellung der Epochenentwicklung der Marinen kann hierbei weitestgehend verzichtet werden. Da diese schon häufig Gegenstand der Betrachtung gerade auch auf der HiTaTa waren, erlaube ich mir sie als im Wesentlichen bekannt voranzusetzen.

Wenn ich somit, nach knapper historischer Einleitung, schwerpunktmäßig meine Ausführungen im Jahre 1871 beginnen lasse, scheint es mir geboten, als chronologisches Ende das Jahr 1928 auszumachen. Hier sehe ich eine Zäsur. Denn mit Admiral Raeder an der Marinespitze und den sich rasch wandelnden gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen werde ich die Jahre 1928 bis 1935 als Entstehungsphase der von mir nicht mehr zu betrachtenden Kriegsmarine.

Eine starke Flotte war und ist nicht ohne nachhaltigen gesellschaftlichen Rückhalt denkbar. Da dieser in einer eher kontinental geprägten Gesellschaft nicht von sich aus gewachsen war, musste er erst entwickelt bzw. an vorhandene Ansätze angeknüpft werden. Hierbei wirkte auch die Flotte aktiv auf die Gesellschaft ein. Von besonderem Interesse wird im Gegenzug die Reaktion der Gesellschaft auf die Marine und deren innermaritime Auswirkungen sein.

Der Anfang wird gemacht

Als Geburtsstunde der deutschen Flotte gilt gemeinhin das Jahr 1848. Während Prinz Adalbert von Preußen zur Bildung einer „ächte[n] Repräsentantin der wiedergeborenen Einheit des Vaterlandes“ in Form einer Kriegsflotte aufrief und hierin das einstimmige Begehren der „gesamte[n] Nation“ sah, schufen die das Paulskirchenparlament dominierenden gesellschaftlichen Kräfte erste Ansätze des hierfür notwendigen legislativen Rahmens. Den Flottenbau gewollt und später begeistert begleitet haben seit diesen Tagen die kommenden Führungsschichten: Bürgertum und Industrie, aber auch Akademiker, die an späterer Stelle noch mehr Beachtung finden werden.¹ Das Scheitern des demokratisch verfassten Gesamtstaates von 1848 wirkte sich auch nachteilig auf das Projekt einer gesamtdeutschen Flotte aus. Dem Marinegedanken allgemein wurde nach dem Enthusiasmus nun wieder Desinteresse zuteil.

Gerade die alten und besonders die preußischen Eliten leisteten kraftvollen und dauerhaften Widerstand und hemmten die Entwicklung einer Flotte. Denn unter den Waffenträgern bildete das adlige Offizierkorps des Heeres den ersten Stand und hierbei die „Garde du Corps“ das anzustrebende Ideal. Die zunächst gesamtdeutsche, dann preußische und später nordbündische Flotte konnte vor diesem Hintergrund nicht im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen. Ihre Präsenz im Bewusstsein und ihr Ansehen im Volk kann allenfalls als gering bewertet werden. So schien eine Karriere in der wenig geliebten Flotte derart unattraktiv, dass die preußische Marine über einen ernsthaften Bewerbermangel klagen musste. Noch 1862 hielten lediglich drei junge Männer den Dienst als Marineoffizier für ausreichend anziehend, um sich um die Aufnahme als Kadett zu bemühen. Zwar stiegen in der folgenden Zeit die Bewerberzahlen allmählich an, doch löste dieses nicht die Personalprobleme. Drei Jahre später, als Alfred Tirpitz in die Flotte eintrat, bewarben sich neben ihm 23 Aspiranten. Von diesen bestanden lediglich 10 die Aufnahmeprüfung. In Tirpitz Erinnerungen lesen wir dazu, dass die Marine gezwungen war, neben den erfolgreichen fast ebenso viele durchgefallene Bewerber in die eigenen Reihen aufzunehmen² – ein Problem nur von vorangegangenen Marinen? -

Die vorherrschende Meinung sowohl beim Heer als auch in weiten Teilen der Öffentlichkeit zur Flotte dieser Tage fasst eine Bemerkung General von

Moltkes treffend zusammen. Rückblickend äußerte er, sich auf den deutsch-dänischen Krieg von 1864 besinnend: „Bei dem damaligen Zustand unserer Flotte war der Sitz der dänischen Regierung unerreichbar.“³

Ursächlich für diesen Umstand sind vor allem zwei Faktoren: der eher bescheidene Einfluss des Bürgertums als Lobby für einen Flottenaufbau und die fehlende maritime Erfahrung angesichts drängender aktueller militärischer Notwendigkeiten.

Eine Kontinentalmacht fährt zur See

Die von den verbündeten deutschen Heeren errungen Siege in Frankreich, brachten 1871 die Reichseinheit und schufen im Herzen Europas eine neue Großmacht. Von diesen militärischen Erfolgen fiel für die Kriegsflotte weder Glanz noch Gloria ab. Selbst ihr tatkräftigster Förderer, Prinz Adalbert, hatte das Heerlager dem weitgehend defensiven Marinealltag vorgezogen. Und dennoch billigte die neue Verfassung des Reiches der Marine die Rolle eines sichtbaren Repräsentanten der Reichseinheit zu. Sie verankerte die Flotte in das staatliche Gefüge des Reiches ohne dass die deutsche Gesellschaft vorerst von ihr eingehende Notiz nahm. Ja teilweise war selbst Ablehnung zu spüren, wie die Haltung der Kieler Professorenschaft zeigt. Letztere wurde im Jahre 1872 um eine aktive Beteiligung an der Ausbildung von Kadetten der neuerrichteten Marineakademie ersucht. Der überwiegende Teil der Professoren lehnte das Ansinnen der Marine schlichtweg ab. In weiten Teilen der Öffentlichkeit herrschte die Meinung vor, wir haben keine Kolonien, wofür brauchen wir eine Flotte?⁴

Die Berufung der preußischen Generale Stosch und Caprivi an die Spitze der Marine lässt auf den ersten Blick alte Ressentiments der politischen Führung und die fast schon traditionelle Rückstellung der Flotte gegenüber dem Heer vermuten. Allerdings lässt sich hieran weit plausibler das bereits thematisierte Personalproblem verdeutlichen. - Es gab auch in diesen Tagen zu Wenige in den blaubetuchten Reihen, denen diese verantwortungsvolle Aufgabe übertragen werden konnte.

Im Rahmen der durch Bismarck bestimmten kontinentalen Ausrichtung, versuchte die junge Marine ihr Aufgabengebiet vorsichtig zu erweitern. Nach ihrem Selbstverständnis sollte sie nicht als bloße Küstenmarine sondern auch auf hoher See operieren können. Zahlreiche Auslandsreisen demonstrierten

diesen Anspruch auch nach außen. Zudem kündeten sie von der gewachsenen Bedeutung des Reiches, das zusätzlich seinen Seehandel geschützt wissen wollte. Der stetig wachsende Außenhandel mobilisierte zunehmend jene gesellschaftlichen Kräfte, welche sich bereits 1848 für die Marine ausgesprochen hatten. Industrie und Handel hofften, dass die neue deutsche Seemacht ihre weitreichenden Interessen weit besser schützen würde, als dies bislang der Fall war. Denn ein dauerhafter Schutz deutscher Handelsströme konnte gerade in den Anfangsjahren des Kaiserreiches nicht ohne weitreichende Zusammenarbeit mit Großbritannien gewährleistet werden. Viel spricht dafür, dass sich diese deutsche Flotte bis Mitte der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts als Juniorpartner der britischen verstand.⁵ Und obwohl deutsche Kriegsschiffe an immer mehr Küsten den Anspruch des Reiches als Großmacht mit Überseeinteressen unterstrichen und so beispielsweise 1872 Gelder deutscher Händler in Haiti einforderten, wirkte ihr Engagement zwar ambitioniert doch sowohl für die traditionellen Seemächte als auch für andere Beteiligte wenig bedrohlich.⁶ So urteilte 1881 ein liberianischer Chief: „American, english ships very bad, german ships no fear, Germans no fight.“⁷

Trotz dieser Aktionen der Marine, die erste Ansätze von einem grundlegenden Einstellungswandel im Selbstbild der kaiserlichen Marine beinhalteten, änderte sich die Einstellung zu einer und das Bild von einer deutschen Flotte in der Bevölkerung erst allmählich und noch nicht nachhaltig. Selbst- und Spiegelbild korrespondierten miteinander.

Ein Platz an der Sonne

Als dann 1888 ein neuer, ein junger Kaiser den Thron des Reiches bestieg, kündeten sich rasch weitreichende Veränderungen an. Sowohl unter den Kritikern als auch unter den Bewunderern Wilhelms II. herrscht zumindest über einen Sachverhalt Einigkeit: das Maritime erhielt mit ihm seinen einflussreichsten Fürsprecher in Deutschland. Zu keiner Zeit sollte das Interesse an Flottenfragen mehr den politischen Alltag dominieren, als in den wilhelminischen Tagen.

Fast befreiend wirkte für viele der Abtritt Bismarcks von der politischen Bühne im Jahre 1890. Der Eiserne Kanzler stand für die Schaffung der deutschen Großmacht auf dem Kontinent- aber auch nur dort. Lange Zeit stemmte er

sich gegen den, vielfach geforderten Erwerb deutscher Kolonien, ohne letztlich ihre Einrichtung verhindern zu können. Nach seinem Abtritt schien die Zeit reif, – um das zeitgenössische Vokabular zu bemühen - die „Überlegenheit“ deutscher Kultur in die Welt hinauszutragen und sich den lange verwehrt „Platz an der Sonne“ auch in Konkurrenz zu Großbritannien zu erstreiten. Hierzu war eine schlagkräftige Flotte unabdingbar. Das Reich hatte seiner Zukunft auf dem Meer entgegenzufahren und damit den ihm „gebührenden“ und für die sichere Zukunft als notwendig erachteten Platz unter den Großen der Welt einzunehmen.⁸

Wenn Wilhelm II. als Promotor einer deutschen Seemacht gelten kann, so muß Alfred von Tirpitz als Staatssekretär des Reichsmarineamtes als ihr Konstrukteur ausgemacht werden. Und mehr noch: er prägte die strategische Ausrichtung der Flotte, ihre Zusammensetzung und das Denken in der Marine bis weit über seine Amtszeit und die Zeit des Ersten Weltkrieges hinaus.

Ja es ist bemerkenswert und klingt für heutige Ohren geradezu paradox, dass die von ihm projektierte Flotte, im Kriegsfall mit England den globalen Machtanspruch des Deutschen Reiches in einer Entscheidungsschlacht in der Nordsee dauerhaft durchsetzen sollte - während sie gleichzeitig ihre zwischenzeitlich erreichte globale Präsenz mehr und mehr reduzierte.⁹ Die deutsche Flotte zog sich in die Nordsee zurück. Ist das nicht eine „seltsame Weltpolitik“?¹⁰ - Doch damit greife ich bereits weit vor.

Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes

Wohin der Weg der deutschen Flotte führen sollte, war am Ausgang des 19. Jahrhunderts keineswegs gewiss. Die Gedanken Mahan´s und der „Jeune École“ spalteten nicht nur die Marinespitze in zwei gegensätzliche Lager. Schließlich setzte sich Tirpitz durch, der sich den Ideen Mahan´s verbunden fühlte. Für seine Kritiker bedeutete dies keinesfalls Unterordnung. Eine Minderheit sollte mit seinen Ideen bis zuletzt unversöhnlich bleiben, so beispielsweise auch Admiral von Moltzahn. Vorerst überdeckten Publikationsverbote und die Androhung von Dienstenthebung die Artikulation dieser Gruppe. Innermaritime Angelegenheiten hatten in der Öffentlichkeit auch damals nicht ohne Steuerung von oben diskutiert zu werden.¹¹

Zudem hatte die Marine nach außen hin Geschlossenheit zu demonstrieren, wenn es ihr gelingen sollte, die in allen Zeiten „drei“ kriegsnotwendigen Dinge

zu erlangen: Geld, Geld und nochmals Geld. Den Abgeordneten des Reichstages kam hierbei eine Schlüsselstellung zu. Ohne hinreichend schlüssige Überzeugungsarbeit unter ihnen bestand Gefahr, dass Tirpitz' Bild einer deutschen Seemacht an den Finanzen scheitern würde. Sein Streben galt langfristig der dauerhaften Unabhängigkeit der Marine vom Budgetrecht des Parlaments durch Beschlüsse eben dieses Parlamentes.

Wie wichtig Tirpitz die Beeinflussung der Meinung der Abgeordneten nahm, zeigt das im Juni 1897 eingerichtete „Nachrichtenbureau“ des Reichsmarineamtes. Hiermit schuf Tirpitz ein Mittel für eine moderne Öffentlichkeitsarbeit, welche das Selbstbild prägen sollte.

Als werbewirksames Instrument zum Transport seiner Ideen, erwiesen sich Veröffentlichungen im Auftrag des Reichsmarineamtes. So gingen die Übersetzung und der kostengünstige Vertrieb des Werkes Mahan's unmittelbar auf das Betreiben Tirpitz' und seines Bureaus zurück. Gerade im Vorfeld des zweiten Flottengesetzes wurde die rege publizistische Tätigkeit in Form einer Kampagne gebündelt. Schriften wie „Ausgaben für Flotte und Landheer; ihre Stellung im Haushalt der wichtigsten Staaten“ (1898) und „Die Steigerung der deutschen Seeinteressen“ (1899) sollten dazu beitragen Parlamentarier für seine Sache einzunehmen.¹² Darüber hinaus konnten Redakteure von Zeitungen für ihre Berichterstattung auf die Unterstützung des Nachrichtenbureaus bauen. Hier erhielten sie beispielsweise statistische Informationen über den Stand deutscher Marinerüstung im internationalen Vergleich. Diese Maßnahmen flankierte der „persönliche“ Kontakt zwischen Marineoffizieren und führenden Abgeordneten sowie Einladungen zu Flottenschauen, die mit maritimen Können faszinieren sollten.

Vor allem die Wirkung des gedruckten Wortes blieb nicht auf die kleine Gruppe von Parlamentariern beschränkt. Sie erreichte den weitgrößten Teil der Bevölkerung und war gerade deshalb auch parlamentarisch relevant. Das Binnenland musste für eine größere Flotte mobilisiert werden. Deshalb beeindruckten in den Schulen des Reiches Großformate des Nachrichtenbureaus bereits die Jugend. Die Begeisterung der Kinder sollte zukünftige Generationen prägen und auch ihre Eltern erreichen. Doch hiermit nicht genug. Zusätzlich warben Massenveranstaltungen und Bilderschauen für maritime Belange und kündeten von der nunmehr gewachsenen Bedeutung der See.¹³ Als Sammelbecken für maritime Massenbegeisterung entwickelten

sich die „Deutsche Kolonialgesellschaft“, teilweise der „Alldeutsche Verband“ und vor allem der 1898 gegründete „Deutsche Flottenverein“.

Dass die Tirpitzsche Sicht durchaus in Übereinstimmung mit weiten Kreisen des deutschen Bürgertums stand, belegt vor allem die nachhaltige Unterstützung aus Industrie und Universität. Es liegt auf der Hand, dass die Großindustrie ein reges Interesse am Ausbau der technologieintensiven Flotte zeigte und Tirpitz' Wirken mittels Spenden und eigenständiger Agitation unterstützte. Bemerkenswerter ist die Haltung der Akademiker. Der bereits vom Historiker Heinrich von Treitschke geforderte Aufbruch in die Moderne, schien um die Jahrhundertwende fast jeden der Rang und Namen in den Wissenschaften genoss ergriffen zu haben. So setzten sich namhafte Vertreter für den Bau einer deutschen Schlachtflotte ein.¹⁴ Fast 240 dieser sogenannten „Flottenprofessoren“ gaben den Ideen Tirpitz' eine „wissenschaftliche“ Untermauerung. Sie beeinflussten die Zuhörerschaft in den Hörsälen. Sie legten ihr gesamtes Ansehen in die Waagschale für eine deutsche Schlachtflotte. So urteilte der Soziologe Max Weber, der eher am Rande dieses Kreises stand, von der „Allgemeinen Zeitung“ Anfang des Jahres 1898 um die Beurteilung der Flottenvorlage gebeten: „Für eine Vorlage, welche durch die unerwartete Geringfügigkeit ihrer Forderung fast ebenso sehr wie durch die kluge Sachlichkeit ihrer Vertretung die Gegner in offenbare Verlegenheit versetzt hat, noch besonders einzutreten, erscheint mir unnötig.“¹⁵

Angeführt vom Kaiser schien die gesamte wilhelminische Gesellschaft bis in die letzten Winkel des Reiches dem Tirpitzschen Idealbild einer deutschen Weltmachtsflotte zustreben zu wollen. – Der Flottenverein zählte bereits in seinem Gründungsjahr 78.000 Mitglieder. Zehn Jahre später würden es über eine halbe Million sein. Die „Kieler Bluse“ prägte als Knabenanzug die Straßen an den Sonn- und Feiertagen. Und noch heute erweist sich die damals implementierte „Kieler Woche“ als wahrer Publikumsmagnet.¹⁶ Schließlich hielt das Maritime breiten Einzug in die Kunst. Die deutsche Marinemalerei erreichte ihren Höhepunkt und hier begeisterten vor allem die Arbeiten des Dreigestirns: Stöwer, Saltzmann und Bohrdt ihre Betrachter.¹⁷

Der Erfolg der Kampagne „von oben“ ist jedoch nur erklärbar mit der Bereitschaft „von unten“, die Bilder von der Weltmacht „Deutschland“, in deren Faust der Dreizack gehört, bereitwillig aufzunehmen. Gerade auch das nationalliberale Bürgertum suchte den nach außen starken Staat, der durch

diese Richtung der Kraftentfaltung innere Spannungen im Deutschen Reich überdecken und ablenken sollte.

In einer Gesellschaft, deren Aufmerksamkeit derart kraftvoll auf maritime Belange und das von Tirpitz geprägte Selbstbild der Marine gelenkt wurde, konnte es nicht ausbleiben, dass auch Kritiker nach Gehör suchten. Die innermaritime Opposition wurde bereits erwähnt. Ihr dauerhaftes Aufbegehren führte schließlich auch zur Entlassung Admiral von Maltzahns. Dieser verstummte hierdurch nicht und publizierte weiterhin im Sinne seiner Überzeugungen. Die gesuchte Unterstützung im eigenen Volk fand er nie. Zu stark zeitigte die Tirpitzsche Öffentlichkeitsarbeit Wirkung und abweichende Vorstellungen konnten hiergegen nicht bestehen.¹⁸

Bereits vor dem Weltkrieg entwickelte sich das Verhältnis zwischen Reichsmarineamt und „Flottenverein“ zunehmend ungünstig. Denn nach der Jahrhundertwende forderte Letzterer zeitweise sehr aggressiv eine deutliche Erhöhung des Bautempos und stand hiermit im Gegensatz zur offiziell vorsichtigeren Haltung. Aus vielen Gründen konnte Admiral Tirpitz nicht für den noch rascheren Aufbau plädieren, sondern mußte den einstigen Verbündeten mit großen Anstrengungen im Zaum halten.¹⁹

Ebenso zum Ärger der Marineführung geriet die Auseinandersetzungen zwischen Seeoffizieren und Marineingenieuren außer Kontrolle. Bereits im Jahre 1907 nutzten Ingenieure die Presse, um auf Spannungen zwischen beiden Gruppen aufmerksam zumachen. Tirpitz billigte dieses Verhalten nicht und fühlte sich in seinem keinesfalls vorurteilsfreien Bild von dieser Gruppe bestätigt. Nennenswerten Reformen zum Spannungsabbau stimmte er deshalb nicht zu. Auf Anregung des Abgeordneten Struwe aus der Freisinnigen Partei diskutierte der Budgetausschuß heftig jene Angelegenheit erneut im Jahre 1912. Auch die Parteinahme Struwes brachte keine grundsätzliche Haltungsänderung der Marinespitze. Ebenso unwirksam verpuffte die ihn begleitende Pressekampagne. Vielmehr erging das Verbot an aktive Marineoffiziere, Briefe an Reichstagsabgeordnete zu senden, die Interna problematisierten²⁰ - ein in jeder Zeit probates Mittel um unerwünschter Kritik zu begegnen – das gezeigte Bild der Marine sollte keine Risse aufweisen.

Die vor allem auf Bestrebungen der Marine hin geförderte Begeisterung für das Maritime, konnte die Frage des Flottenausbaus längerfristig klären. Andere Probleme blieben weitgehend unbeachtet und die Informationspolitik

der Marine tat ihr übriges, um von diesen abzulenken. Ein konzeptionelles Scheitern der seestrategischen Vorstellungen Tirpitz' war bereits 1912 absehbar. Da das Bild von der Marine im Volk zwar mit dem Besuch exotischer Länder und Fernweh verbunden war, allerdings nicht mit den gegebenen Realität übereinstimmte, reimten wenig kaisertreue Untertanen:

„Zwei Knaben zur Marine gehen,
Sie wollen ferne Länder sehen,
Da kamen sie zum Spotte,
Nur auf die Hochseeflotte.“²¹

Der Traum zerbricht

Vom sichtbaren Fehlschlagen der Konzeption Tirpitz' zeugt ferner ein Spottvers aus dem Tagebuch des Matrosen Stumpf. Hiermit lässt sich eine grundlegende Haltung im Volk zur Flotte während des Weltkrieges ableiten: „Lieb' Vaterland magst ruhig sein, die Flotte schläft im Hafen ein.“ Zwar erregte die Skagerrak - Schlacht im Jahre 1916 viel Aufmerksamkeit, doch schadeten neben der defensiven Strategie, die Unruhen von 1917 dem Bild der Marine in der Öffentlichkeit. Zur Ehrenrettung und Zukunftssicherung der Marine für die Zeit nach dem Friedensschluss wurde schließlich die Marineführung 1918 aus eigenem Antrieb aktiv. Entgegen den Waffenstillstandsbemühungen schmiedete sie Pläne, für einen Flottenvorstoß, der die Schlacht erzwingen und damit die Existenzberechtigung der Hochseeflotte eindrucksvoll unter Beweis stellen sollte. Schlussendlich scheiterte die Ausführung dieses Planes an den Gehorsamsverweigerungen der Mannschaften. Doch er demonstriert anschaulich, die kurz vor Kriegsende veränderte Zielsetzung der Marineführung. Im Bewusstsein der unvermeidlichen Niederlage, die ein Fortbestehen der deutschen Seemacht unwahrscheinlich machte, ging es jetzt um die öffentlichkeitswirksame Grundsteinlegung zum Bau einer zukünftigen deutschen Schlachtflotte.²² Dass auch dieses Selbstverständnis auf dem Fundament Tirpitzscher Ideen gründete, ist an der Zielsetzung, im Werdegang und den Ansichten ihrer Betreiber ablesbar.

Da ihre konzeptionelle Ausrichtung sowohl im Schlachtflottenbau als auch im U-Bootkrieg sichtbar gescheitert war und an ihr zusätzlich der Makel der Revolution klebte, stellten weite Teile der deutschen Öffentlichkeit 1919 die

Marine grundlegend in Frage. Wie tiefgreifend diese Frage die Bevölkerung und ihre Repräsentanten ergriff, zeigen auch die Verhandlungen zum Frieden von Versailles. Zeitweise unterbreitete hier die deutsche Delegation das Angebot, zukünftig ganz auf eine deutsche Schlachtflotte zu verzichten. Hiermit hoffte man Härten alliierter Forderungen auf anderen Gebieten abzumildern.²³

Dieses grundsätzliche Zweifeln wurde bald zumindest teilweise relativiert. Die Selbstversenkung des in Scapa Flow internierten Stolzes deutscher Seegeltung führte nochmals zu einem Aufwallen der Begeisterung. Angeführt von Admiral von Trotha begrüßte eine Menge Schaulustiger euphorisch die Beteiligten nach ihrer Freilassung im Jahre 1920. Selbst eine Ehrenformation des Heeres stand Spalier und Politiker jeglicher Couleur nahmen Anteil an den opulenten Feierstunden. Unter dem Eindruck des „Freitodes“ der deutschen Flotte urteilte der spätere Außenminister Gustav Stresemann 9 Monate zuvor, dass Admiral Reuter als Befehlshaber der internierten Flotte „nichts anderes getan hat, als was ihm seemännisches Gesetz, Ehre und Pflicht gebot.“²⁴ Der, wie Gerhard Bidlingmaier noch 1967 formulierte, „Makel der Revolution“ war damit öffentlichkeitswirksam getilgt.²⁵ Es kam wieder etwas Farbe in das Selbstbild.

Die ungeliebte Republik

Nach Einrichtung der neuen staatlichen Ordnung musste die junge Reichsmarine ihren Platz in der Weimarer Demokratie erst finden. Ihr eigentlicher Auftrag blieb für Jahre nicht klar definiert und gerade das Offizierkorps gab Gedanken an einen Neuaufbau der Schlachtflotte nie auf. Deshalb sollte das maritime Interesse im Volk erhalten bleiben. Die verbliebene Restflotte diente, so die marineinterne Überzeugung, lediglich als Grundstein. Die aufoktroyierte Beschränkung auf das Küstenvorfeld und die Bewältigung polizeihöheitlicher Aufgaben sollte möglichst rasch überwunden werden. Zumal eine wirksame Sicherung deutscher Handelsinteressen mit dieser Marine erneut undenkbar erschien.²⁶

Das ungebrochene Fortschreiben maritimer Öffentlichkeitsarbeit in die Weimarer Gesellschaft hinein war schwer möglich. Der Verlust ihrer herausgehobenen Stellung in der Gesellschaft und unter den Teilstreitkräften führte auch zur Zentralisation der offiziellen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

in der „Nachrichtenstelle des Reichswehrministeriums“. Hier strebte man nach einer kontinuierlichen Zusammenarbeit mit Teilen der deutschen Presse. Pressekonferenzen und Veröffentlichungen bildeten ebenso wie gezieltes Hineinwirken in Verbände dennoch Möglichkeiten für die Marinevertreter, das Volk erneut für die eigene Sache zu gewinnen. Anknüpfend an publizistische Vorkriegserfolge gelang beispielsweise 1921 die Wiederbelebung der „Marine Rundschau“ und es entstanden Werke wie „Der Krieg zur See 1914-1918“, welche die Anstrengungen im Krieg glorifizierten. All dies setzte auch den Bemühungen Tirpitz' ein Denkmal ohne sich kritisch mit ihnen auseinanderzusetzen.²⁷

Ein unkontrolliertes Wirken von aktiven Offizieren in politischen Vereinigungen und Verbänden wurde bereits 1921 offiziell verboten. Doch die Arbeit von Ehemaligen ließ sich schwer kanalisieren. Ihr Wirken konzentrierte sich in Organisationen wie beispielsweise der Berliner „Skagerrak- Gesellschaft“ oder auch dem „Decksoffizierbund“ und führte zu zahlreichen Publikationen von Kriegserlebnissen. Ein übermäßiger Hang zur Selbstkritik ist auch in ihnen kaum feststellbar.²⁸

Mitte der zwanziger Jahre hatten sich die Verhältnisse um die deutsche Flotte weitgehend normalisiert. Erneut bildeten Flottenbesuche von Reichstagsabgeordneten eine Grundlage für das Werben um Fürsprache im Parlament. Lediglich die Abgeordneten der KPD und des linken Flügels der Sozialdemokraten konnten nicht für maritime Gedanken begeistert werden. Ihre Ressentiments aus der Revolutionszeit und dem Kapp-Lüttwitz-Putsch hielten sich hartnäckig. Damit hatte der unrühmliche Einsatz der Marinefreikorps zur dauerhaft unversöhnlichen Einstellung vor allem des linken politischen Lagers gegenüber der Flotte beigetragen.²⁹ Das Selbstbild der Marine wurde von Staatstreue und Politikferne bestimmt. Demokratieforne und Traditionstreue zum maritimen Denken von vor 1918 ergänzten es.

Wie wenig die Marine sich mit der ihr zugeordneten Rolle zufrieden gab, zeigt auch das Wirken des Leiters der Transportabteilung in Person von Kapitän zur See Walter Lohmann. Dieser sollte, friedensvertragliche Einschränkungen unterlaufend, auf die Restauration deutscher Seemacht hinarbeiten. Er selbst nutzte den nebulös definierten Auftrag seiner militärischen Vorgesetzten, um zielstrebig ein Firmenkonsortium zu schaffen, dass sich nicht nur mit der Entwicklung und Weiterentwicklung moderner Technik befasste, sondern gleichzeitig Filmgesellschaften zur Steigerung des Wehrwillens unterhielt.

Russische Filme wie beispielsweise „Panzerkreuzer Potemkin“ hatten angeblich dem Wehrwillen des Volkes geschadet und gegen diese pazifistischen Tendenzen galt es mobil zu machen. Erst der Konkurs der „Phöbus-Film-Gesellschaft“ 1927 führte zu einer offiziellen Untersuchung seines Schaffens³⁰ und sorgte schließlich im März des Jahres 1928 zur Entlassung Lohmanns³¹ und zum Rücktritt des Chefs der Marineleitung, Amiral Zenker. Lohmanns Arbeit ging weit über den von der Marine insgeheim beabsichtigten Rahmen hinaus und schadete dem Ansehen der Reichsmarine in der Öffentlichkeit.

Gerade an der Auseinandersetzung um den Bau des Panzerschiffes im Jahre 1928 zeigt sich das de facto nicht geklärte Verhältnis zwischen Politik und Militär. Offizielle Stellen hatten bewusst die Herausstellung des militärischen Nutzens von Neubauten vermieden, um die maritime Konzeption zu verschleiern, so dass in der Presse die Meinung von der militärischen Nutzlosigkeit vorherrschte. Sozialdemokraten gingen 1928 sogar mit dem, ursprünglich von Kommunisten geprägten Slogan in den Wahlkampf: „Kinderspeisung statt Panzerkreuzer“. Erst spät kam die Marine ihrer Informationspflicht gegenüber dem Parlament formal nach und dies ermöglichte es letztlich den Abgeordneten der Regierungskoalition, ihre Zustimmung für den Bau zu geben.³² Obwohl politisch die bloße Landesverteidigung mit dem neuen Schiffstyp gefordert war, ließ die Marineführung ein Schiff konstruieren, das weit über diesen Rahmen hinaus operieren konnte und auch sollte, wie sich später zeigen würde. Hieran ist die fehlende Übereinstimmung in sicherheitspolitischen Fragen und eine mangelhafte Bereitschaft zur vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern der Republik und der politisch eigenständig planenden Marineführung fassbar. Das Primat der Politik gehörte damals nicht zum Selbstverständnis der Marine und dies schimmerte ins Selbstbild durch.

1928 schien zumindest eine aus Ressortinteresse betrachtete Gefahr gebannt: die, zu einer Küstenmarine zu verkümmern³³ - geradezu das Schreckbild der Marine.

Zusammenfassung

Am Beginn meiner Ausführung erwähnte ich, dass ich Sie in eine über 100 Jahre zurückliegende Welt entführen wollte. Anfangs konfrontierte ich Sie mit

den zaghaften Anfängen der deutschen Seemacht und der bis auf 1848 vorerst eher zurückhaltende Einstellung der Bevölkerung. Erst die zielstrebige Arbeit des Reichsmarineamtes erschloss das vorhandene bürgerliche Potential der Marinebegeisterung erneut. Dominiert wurde diese Zeit durch die Persönlichkeit Admiral Tirpitz, der sein Bild deutscher Seemacht publizieren ließ und unnachgiebig abweichenden Bestrebungen verfolgte. Als modernes Mittel zur Umsetzung seiner Ziele schuf er das „Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes“, welches die Öffentlichkeitsarbeit der Marine revolutionierte.

Vor allem die bürgerlichen Schichten standen der Schaffung einer beachtenswerten deutschen Seemacht aufgeschlossen gegenüber und bemühten sich teilweise sogar, die offiziellen Ziele zu überflügeln. Die Summe dieser Bestrebungen kann als Absetzung von der Ära Bismarck gewertet werden. Deutschland sollte nun seinen „Platz an der Sonne“ erstreiten.

Bereits vor dem Weltkrieg war das Scheitern der Tirpitzschen Ideen spürbar. Das eher defensive Operieren der deutschen Schlachtflotte bis 1918 führte diesen Umstand weiten Bevölkerungsteilen vor Augen. Die sich anschließende Periode prägte eher gegenseitiges Unverständnis zwischen demokratisch gesonnenen politischen Vertretern der Republik und der Marine. Ihrem Selbstverständnis nach befand sich die Reichsmarine in Wartestellung: auf neue politische Rahmenbedingungen und den neuen alten Auftrag. Hier kam zum Tragen, dass ein klar definierter Auftrag seitens der Weimarer Regierung lange Zeit auf sich warten ließ. Das nach außen vermittelte Bild war selektiv und unvollständig. Es zielte nur auf Teile der politisch zerrissenen deutschen Öffentlichkeit und wurde entsprechend gegensätzlich gespiegelt.

Es ist über die gesamte betrachtete Periode bemerkenswert, wie stark die Marine in die Gesellschaft wirkte und wie gleichzeitig zurückhaltend Einflüsse der Gesellschaft aufgenommen wurden. Hier lässt sich geradezu das Gegenmodell zur Inneren Führung erkennen.

Der Gedanke, dass „Marine“ Selbstzweck und nicht Mittel zum Zweck ist lebte fort und wurde erst in der neuen Bundesmarine, die nach ihrem Selbstverständnis integraler Teil des Ganzen ist, dauerhaft beerdigt.

Literaturverzeichnis

- Bidlingmaier, Gerhard:** Seegelung in der Deutschen Geschichte. Ein seekriegsgeschichtliches Handbuch, Darmstadt: Wehr- und Wissen Verlag 1967
- Deist Wilhelm:** Reichsmarineamt und Flottenverein 1903-1906, in: Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, hrsg. Vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, Düsseldorf: Droste Verlag 1972, S. 116-145
- Deutsche Militärgeschichte in sechs Bänden:** 1648-1939, hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt, München: Bernhard & Graefe 1983
- Duppler, Jörg:** Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der deutschen Marine 1848-1890, Herford/ Bonn: Mittler Verlag 1985 (Schriftenreihe des deutschen Marineinstituts; Bd. 7)
- Epkenhans, Michael:** Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration, München: Oldenbourg

- Verlag 1991 (Beiträge zur Militärgeschichte; Bd. 32)
- Groß, Gerhard P.:** Eine Frage der Ehre? Die Marineführung und der letzte Flottenvorstoß 1918, in: Kriegsende 1918. Ereignis, Wirkung, Nachwirkung, hrsg. von Jörg Duppler und Gerhard P. Groß, München Oldenbourg Verlag 1999 (Beiträge zur Militärgeschichte; Bd. 53), S. 349-365
- Herwig, Holger H.:** Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland, Hamburg: Christians Verlag 1977 (Hamburger Beiträge für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte; Bd. 8)
- Heßling, Urs:** Streit um das Panzerschiff „A“. Die Reichsmarine im Schatten des Vertrages von Versailles, in: IFDT 3 (2002), S. 53-59
- Krockow, Christian G.v.:** Kaiser Wilhelm II. und seine Zeit. Biographie einer Epoche, Berlin: Siedler Verlag 1999
- Peter, Wolfgang:** Systemkrise und Marinekonzeption im wilhelminischen Deutschland, in: Die deutsche Marine. Histo-

- risches Selbstverständnis und Standortbestimmung, hrsg. vom Deutschen Marineinstitut und der deutschen Marine Akademie, Herford/ Bonn : Mittler Verlag 1983 (Schriftenreihe des deutschen Marineinstituts; Bd. 4), S. 35-51
- Persius, Lothar:** Menschen und Schiffe in der Kaiserlichen Flotte, Berlin: Dietz Verlag 1925
- Rahn, Werner:** Reichsmarine und Landesverteidigung 1919-1928. Konzeption und Führung der Marine in der Weimarer Republik, München: Bernhard & Graefe 1976
- Schivelbusch, Wolfgang:** Die Kultur der Niederlage. Der amerikanische Süden 1865. Frankreich 1871. Deutschland 1918, Berlin: Alexander Fest Verlag 2001
- Scholl, Lars U.:** Hans Bohrdt. Marinemaler des Kaisers, Hamburg: Koehler 1995
- Schwengler, Walter:** Marine und Öffentlichkeit 1919-1939, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen 2 (1989), S.35-59
- Stenzel, Alfred:** Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Be-

- rücksichtigung der Seetaktik.
Fünfter Teil: 1850-1910, Hamburg/Leipzig: Hahn Verlag 1911
- Tirpitz, Alfred von:** Erinnerungen, Leipzig: Koehler Verlag 1919
- Uhle-Wettler, Franz:** Alfred von Tirpitz in seiner Zeit, Hamburg/Bonn/Berlin: Mittler 1998
- Wichmann, Gerhard:** Die preußisch-deutsche Marine in Lateinamerika 1866-1914. Eine Studie deutschen Kanonenbootpolitik, Bremen: Verlag H.M. Hauschild 2002

Anmerkungen

-
- ¹ Uhle-Wettler, S. 20.
 - ² Tirpitz, S. 1f.
 - ³ Stenzel, S. 144.
 - ⁴ Deutsche Militärgeschichte, S. 113 und 117.
 - ⁵ Duppler, S. 231ff.
 - ⁶ Wiechmann, S. 60.
 - ⁷ Duppler, S. 285.
 - ⁸ Epkenhans, S. 15f.
 - ⁹ Peter, S. 36.
 - ¹⁰ Wiechmann, S. 181.
 - ¹¹ Peter, S. 42-47.
 - ¹² Uhle-Wettler, S. 121f.
 - ¹³ Herwig, S. 17.
 - ¹⁴ Schivelbusch, S. 233f.
 - ¹⁵ Uhle-Wettler, S. 131.
 - ¹⁶ Krockow, S. 131.
 - ¹⁷ Scholl, S. 14.
 - ¹⁸ Uhle-Wettler, S. 72.
 - ¹⁹ Deist, S.138.
 - ²⁰ Herwig, S. 98-131, besonders S. 164.
 - ²¹ Persius, S. 124.
 - ²² Groß, S. 349.
 - ²³ Rahn, S. 19-24.
 - ²⁴ Herwig, S.207.
 - ²⁵ Bidlingmaier, S. 205.
 - ²⁶ Rahn, S. 32 und 250.
 - ²⁷ Schwengler, S. 36.
 - ²⁸ Deutsche Militärgeschichte, S. 388.
 - ²⁹ Heßling, S.55.
 - ³⁰ Heßling, S.57.
 - ³¹ Rahn, S. 223f.
 - ³² Schwengler, S. 38, 41f.
 - ³³ Deutsche Militärgeschichte, S. 408.