

Wilhelminische Ära

- Großmachtstreben

Großmachtstreben

Inhaltsverzeichnis

1. Flottenpolitik. Mit Volldampf in den Untergang

1. Flottenpolitik. Mit Volldampf in den Untergang

Im Jahr 1880 sind sowohl die Handels- als auch die Kriegsflotte des Deutschen Reichs unbedeutend. Doch schon um die Jahrhundertwende fahren mächtige Passagierdampfer und Schlachtschiffe unter seiner Flagge. Und 1914, als der Oceanliner »Bismarck« vom Stapel läuft, ist Hamburg Heimathafen der größten Schiffe der Welt. Deutschlands Sprung aufs Meer kündigt von wirtschaftlichem Wagemut und politischem Wahn – und er endet im Desaster

Dies ist die Geschichte zweier atemraubender Karrieren und zweier grandioser Flotten. Eine Geschichte von technischen Höchstleistungen und kaufmännischem Wagemut, von militärischer Meisterschaft und byzantinischen Intrigen, von Allmacht und Ohnmacht, von einem Kaiser und seinem Wahntraum. Eine Geschichte vom rasanten Aufstieg und vollkommenen Scheitern einer Großmacht.

Es ist die Geschichte vom Kaiser des Deutschen Reiches, seinen Schiffen und den beiden Männern, die diese Schiffe auf die Ozeane gejagt haben. Deutsche Schiffe auf den Ozeanen? Das war seit dem Ende der Hanse ein seltener Anblick. Noch 1881 sind die Reedereien in Hamburg oder Bremen international zweitklassig. Und das Rückgrat der Kriegsflotte der stärksten Landmacht des Kontinents besteht aus wenigen alten Panzerkreuzern, die nur im Sommer zu Manövern ausfahren, während im Winter die Besatzungen in Kasernen einrücken und die Schiffe sicher vor Anker liegen.

Im ganzen Reich, immerhin eine der führenden Industrienationen der Welt, gibt es keine Werft, die große Schiffe bauen oder auch nur reparieren kann. Selbst die Kriegsschiffe Seiner Majestät laufen, von den Offizieren der übermächtigen Royal Navy milde belächelt, das englische Portsmouth an, wenn mal wieder ein Kessel zu flicken ist.

Nur 20 Jahre später ist Deutschland Sitz der größten sowie der drittgrößten Reederei der Welt. Seine Riesenwerften bauen die größten und schnellsten Dampfer auf den Meeren. Und seine Kriegsflotte wird so mächtig, dass sie selbst die Royal Navy herausfordert. Wie konnte das geschehen? Wie konnte ein ganzes Land binnen nur einer halben Generation in See stechen? Wie wird, historisch ziemlich einmalig, über Nacht aus einer Land- eine Seemacht?

IN DER RÜCKSCHAU scheint all dies das Werk eines Mannes gewesen zu sein: Wilhelms II. Tatsächlich ist der deutsche Kaiser, ein Enkel Queen Victorias, dem Inselreich Zeit seines Lebens in Hassliebe verbunden (siehe Seite 50). Bewundern muss er es, übertreffen erst recht. Und auf welchem Feld wäre die Herausforderung größer als auf den Ozeanen? Seit Francis Drake die spanische Armada zerschlug, hat die Royal Navy keinen Krieg zur See mehr verloren.

Wenn es eine Konstante im Leben des sprunghaften, in seinen Zielen und Wünschen so erratischen Herrschers gibt, dann Wilhelms Begeisterung für Schiffe. „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser“, verkündet er 1901 – selbstverständlich an Bord eines Schiffes. Unermüdlich fordert er seine Offiziere, bedrängt Politiker, besucht Werften und Reedereien, tauft Schiffe, hält Reden – immer mit dem Ziel, Druck zu machen, Begeisterung zu wecken, seinen Untertanen die Sehnsucht nach dem Meer einzuimpfen.

Seine Majestät lassen es sich nicht einmal nehmen, auf einem Telegramm-Formular eigenhändig die detaillierten Entwurfspläne eines Kreuzers zu zeichnen. „Sehr, sehr hübsch“, notiert ein deutscher Experte in einem Privatbrief, „nur könnte das Schiff nicht schwimmen.“ Doch man unterschätzt den Herrscher, würde man seine Schiffsbegeisterung für naiv, ja lächerlich halten. Der Monarch hat einen höher entwickelten Instinkt für die Stimmung im Volk als viele demokratische Politiker, und er spürt sehr früh, dass er sich hier an die Spitze einer Bewegung setzen und sie lenken kann – einer Bewegung, die weite Kreise der Gesellschaft erfasst. Denn die Lage im Land ist so, dass auch ohne einen enthusiastischen Kaiser zumindest eine der beiden gewaltigen Flotten geschaffen worden wäre: die der Luxusdampfer und Handelsschiffe.

ZWEI ENTWICKLUNGEN treiben die Deutschen hinaus auf die Ozeane. Da ist, zum einen, der wirtschaftliche Aufschwung, den das Land nach der Reichseinigung, unterbrochen nur durch wenige Krisenperioden, über vier Jahrzehnte lang genießt. Vor allem in der Elektrotechnik, der Großchemie, dem Maschinen- und Motorenbau, der optischen sowie der Stahlindustrie werden die Firmen des Kaiserreiches Weltspitze. So produziert im Jahr 1900 jedes Stahlwerk in Deutschland durchschnittlich 75 000 Tonnen (das größte Werk, Thyssen, sogar 839 300 Tonnen), die Konkurrenz in Großbritannien kommt nur auf 40 000 Tonnen. Zwischen 1895 und 1913 verdoppelt sich die deutsche Gewerbeproduktion, die Exporte steigen gar um 180 Prozent. Am Ende dieser Epoche entfallen 12,3 Prozent des Welthandels auf das Reich – Rang zwei zwischen Großbritannien (14,2 Prozent) und den USA (11 Prozent).

Geld und geschäftlicher Wagemut sind im Überfluss vorhanden: Allein zwischen 1895 und 1900 werden 1551 Aktiengesellschaften mit gut 2,2 Milliarden Mark Kapital gegründet. Deutschland wandelt sich vom agrarischen zum industrialisierten Land – einem Land, das nun weltweite Interessen hat. In China etwa wird die Deutsch-Asiatische Bank zur Finanzierung des Fernosthandels gegründet, die Dresdner Bank eröffnet Tochtergesellschaften in Lateinamerika.

Schon diese wirtschaftliche Lage verlangt nach immer mehr, nach immer größeren Schiffen, die von deutschen Häfen abgehen. Nach China etwa werden Maschinen für den Eisenbahnbau geliefert, auf dem Rückweg sind die Frachträume voller Reis, Tee, Gewürze, Seide, Erze und Holzteer.

Das Reich ist, zweitens, Ursprungs und Transitland für Auswanderer. In manchen Jahren verlassen mehr als 100 000 Deutsche ihre Heimat gen Übersee, zumeist in die USA. Wegen seiner zentralen Lage und des gut mit dem osteuropäischen Netz verbundenen Schienensystems wird Deutschland zudem zum Sprungbrett für jene Emigranten, die in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in den Dimensionen einer Völkerwanderung das Zarenreich verlassen, hinausgetrieben durch wirtschaftliche Not, politische Unterdrückung und, im Fall der Juden, durch mörderische Pogrome. Hamburg entwickelt sich zum Zentrum osteuropäischer Auswanderer; zwischen 1871 und 1914 ist es für über zwei Millionen von ihnen die letzte Station in Europa. Auch für diese Reisenden, arm, aber beileibe nicht mittellos, müssen Schiffe gebaut werden. Die 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag) ist die bedeutendste Reederei der Stadt – was zunächst nicht viel heißt. Relativ kleine, veraltete Schiffe gehen von der Elbe ab; das träge, konservative Direktorium wird von einem Zeitgenossen als „in den Angeln knarrendes Hanseatentum“ verspottet. Da tritt ein Mann an, das zu ändern: Albert Ballin.

BALLIN WIRD 1857 als 13. Kind eines aus Dänemark stammenden Juden in Hamburg geboren, Stubbenhuk 17, direkt am Hafen. Der Vater betreibt am Baumwall eine Passage-Agentur. Männer wie er vermitteln unter oft dubiosen Geschäftspraktiken Auswanderern Plätze auf deutschen oder britischen Schiffen nach Amerika. Dafür bekommen sie von den Reedern ein Kopfgeld ausbezahlt – und offene Verachtung zu spüren. „Abschaum der Menschheit“, nennt ein Hanseat die Agenten einmal.

Als Albert Ballin 17 Jahre alt ist, stirbt der Vater, und Albert ist der Einzige, der die Agentur übernehmen kann. Nun sorgt er für die Firma, seine Mutter und mehrere Schwestern. Seine Ausbildung: einige Jahre auf einer jüdischen Volksschule und „beachtenswerte Leistungen“ im Cellospiel. „Ich bin nie jung gewesen“, wird er viel später klagen. Selbst ein Diplomat gibt zu, Ballin sei „nichts weniger als schön“, einem anderen erscheint sein Gesicht „wie aus Gummi gebildet“. Doch er ist intelligent, charmant, machtbewusst, fleißig, cholerisch und ungeheuer ehrgeizig. Seine Karriere ist die vielleicht spektakulärste in der wilhelminischen Epoche. Der junge Agent reist zu Reedern nach London, spricht schnell perfekt Englisch, knüpft wertvolle Kontakte. 1881 gründet er mit einem Partner eine eigene Auswanderer-Reederei, die bald Passagen nach Amerika für nur 60 Mark anbietet.

Die Direktoren der Hapag sind zunächst zu arrogant, dann zu träge, um auf den ruinösen Preiskampf zu reagieren. Der Neuling nimmt ihnen so viele Kunden ab, dass sie ihn schließlich in die Firma holen – zu seinen Bedingungen. 1886, da ist er 29 Jahre alt, wird Ballin Direktor der „Passageabteilung“ der Hapag, Jahresgehalt 10 000 Mark. Zwei Jahre darauf wird er, als jüngstes Mitglied, ins Direktorium berufen. 1899 wird er Generaldirektor.

Ballin lässt Schnelldampfer bauen, welche die strapaziöse Atlantikfahrt auf rund eine Woche verkürzen. Die Passage wird schneller und komfortabler: Die Zwischendecks sind nun größer, sauberer, heller als auf den älteren Schiffen; die Verpflegung wird besser. Das hat wenig mit Altruismus, dafür umso mehr mit Geschäftssinn zu tun. Zwar sind zwei Drittel des Volumens eines Dampfers für die wenigen Passagiere der 1. Klasse reserviert, doch zwei Drittel ihrer Gewinne im Passagierverkehr erwirtschaften die Reedereien mit den Emigranten. Die meisten der Auswanderer reisen zwar nur einmal in ihrem Leben mit dem Schiff – doch Ballin erkennt früher als viele Konkurrenten, dass Emigranten, einmal in der Neuen Welt angekommen, Verwandte, Freunde,

ehemalige Nachbarn nachholen. Waren sie mit der Überfahrt zufrieden, dann werden sie denen, die ihnen folgen, die gleiche Reederei, oft sogar dasselbe Schiff empfehlen. Da lohnen sich die Investitionen in ein Minimum an Komfort und Sauberkeit.

Dank der Passagierfahrt und der von Ballin noch stärker geförderten Frachtschiffahrt expandiert die Hapag nach 1886 rasch. Durch diesen Aufschwung und den anderer Reedereien erst wird in Deutschland eine ganz neue Industrie geschaffen: die der großen Werften. Die Ingenieure Hermann Blohm und Ernst Voss etwa tun sich 1877 zusammen, um in Hamburg eine Werft zu gründen. Sie steigen gleich groß ins Geschäft ein: 800 Mann werden angeworben. Doch die ersten Jahre laufen schlecht. Erst ab 1881 wird es langsam besser. Am 21. Februar 1889 liefert Blohm & Voss die „Croatia“ an die Hapag; es ist ihr erster Auftrag für Ballins Unternehmen. Mit diesen und mit anderen Reederei-Aufträgen beginnt eine ungestüme Expansion. Im Jahr 1900 wird Blohm & Voss bereits 142 Schiffe abgeliefert haben; mehr als 4400 Männer arbeiten in den Docks am südlichen Elbufer. Und Blohm & Voss hat Konkurrenz in Hamburg, Stettin, Danzig. In Deutschland, wo noch vor einer halben Generation nicht einmal ein großer Dampfer hätte geflickt werden können, arbeiten 1902 auf den Werften rund 40 000 Menschen an 421 Schiffen.

Ballin hat sich derweil längst nicht mehr nur um die Auswanderer, sondern auch um Allerhöchste Gunst bemüht. (Überhaupt ist sich Ballin nicht zu fein für die Reklame. Das kurz vor 1900 bei der Hapag eingerichtete „Literarische Bureau“ ist die erste PR-Abteilung einer deutschen Firma.) Denn des Kaisers Huld ist gut fürs Geschäft, weil sich damit überzeugend werben lässt. Also wird 1888 der neue Schnelldampfer der Hapag nach Seiner Majestät Gattin auf den Namen „Augusta Victoria“ getauft. Eine peinliche Entgleisung. Denn erstens heißen Ihre Majestät Auguste Victoria, zweitens werden Ihre Majestät leicht seekrank und, drittens, verabscheuen sie deswegen Schiffe.

Dennoch gelingt Ballin das schier Unglaubliche: Er, der Jude aus kleinen Verhältnissen, wird zum Vertrauten, gar Freund des Hohenzollernkaisers. Ballins maritimer Fanatismus – er arbeitet 16 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche –, sein Charme, seine unbedingte Loyalität, sein Patriotismus (seine „Religion der deutschen Flagge“, wie es ein Freund später nennen wird) und selbstverständlich auch seine Stellung als Chef der führenden deutschen Reederei begeistern nach und nach den nur anderthalb Jahre jüngeren Kaiser.

Im Sommer 1901 wird der Reeder erstmals zu einer Privataudienz nach Potsdam geladen, danach – eine selten gewährte Gnade – ist Wilhelm II. rund sechsmal im Jahr Gast im Hause Ballin. Mögen manche Wirtschaftsfunktionäre über die „Verballinisierung“ lästern und über „Fremdlinge aus Palästina“. Mag man bei Hofe über den „Krämer aus Hamburg“ und „jüdischen Parvenü“ flüstern – mit derselben Unbekümmertheit, mit der sich Wilhelm II. über diplomatische Etikette hinwegsetzt, ignoriert er hier die Junkerdünkel gegenüber Händlern und Juden. Ballins herausragende Stellung ist aber auch eine Folge der Tatsache, dass die Reedereien (darin Waffenschmieden wie Krupp vergleichbar) einige staatliche Funktionen übernommen haben. Manche sind profan, aber wichtig – wer etwa soll sonst deutsche Post nach Übersee transportieren, wenn nicht Dampfer der Reedereien?

Andere Rollen sind subtiler. Ballin etwa lädt jedes Jahr im Frühsommer zur Kieler Woche hochrangige Gäste auf eines seiner Schiffe ein, das während dieser Zeit als schwimmendes Hotel in der Förde ankert. Das Vergnügen am Segelsport bildet dort oft den Rahmen für diskrete

diplomatische Treffen. So vermittelt der Reeder dem US-Bankier John Pierpont Morgan, dem wohl einflussreichsten Finanzier seiner Epoche, eine Audienz beim Kaiser, der auf dem Hapag-Dampfer weilt.

Regierung und Reichstag revanchieren sich. So hat der 1895 eingeweihte, vom Staat finanzierte Kaiser-Wilhelm-Kanal zwischen Nord- und Ostsee zwar vor allem militärische Bedeutung (da Flotten nun schnell vom einen ins andere Meer verlegt werden können), doch auch die Zivilschifffahrt profitiert von der Verkürzung des Seewegs von über 700 auf 99 Kilometer. Gut für die Reedereien, die Schiffe verlegen wollen, etwa für sommerliche Kreuzfahrten. Gut auch für die Werften in Danzig und Stettin, deren Dampfer schneller an internationale Kunden abgeliefert werden können. Mit dem 1885 verabschiedeten „Gesetz betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern“ werden Dampfer, die von Deutschland nach Ostasien und Australien abgehen, vom Staat subventioniert. Bedingungen: Die Schiffe müssen auf deutschen Werften erbaut worden sein und in Europa deutsche Kohle bunkern.

Der 1857 in Bremen gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL), der größte Rivale der Hapag, erhält als erster Subventionen. Der NDL stellt nicht nur große Überseedampfer in Dienst, die um die halbe Welt fahren, sondern auch eine Flotte kleinerer Schiffe, die ausschließlich in Ostasien verkehren. Um 1900 fahren zwischen Sumatra, Shanghai und Bangkok bereits 45 Dampfer unter Bremer Flagge. Kein Reeder spannt den Staat schamloser für eigene Geschäftsinteressen ein als Adolph Woermann, Reeder, Präses der Hamburger Handelskammer und nationalliberaler Reichstagsabgeordneter. Dessen Firma hat 1868 in Kamerun eine Niederlassung gegründet und antichambriert in Berlin so lange, bis das afrikanische Land 1884 zum „deutschen Schutzgebiet“ und damit zu einer Art Proto-Kolonie erklärt wird. Mit dieser staatlichen Sicherheit im Rücken gründet Woermann 1885 die Afrika Dampfschiffs-AG und später die Deutsch-Ostafrika Linie AG, hat 1914 schließlich 78 Schiffe im Dienst und kassiert dafür hohe Subventionen.

Ballin ist subtiler und, wenn es gut ist fürs Geschäft, noch hinterhältiger. Den subventionierten Liniendienst nach Ostasien etwa, den sich Hapag und NDL einige Jahre lang vertraglich geteilt haben, kündigt er 1903. Dann handelt er mit den Bremern neue Bedingungen aus: Die Hapag soll fortan alle Fracht transportieren, der NDL alle Passagiere; den Hapag-Schiffen werden in dieser Absprache nur 40 Kabinenplätze zugestanden.

Doch sofort nach Unterzeichnung des Vertrags lässt Ballin Dampfer bauen mit 40 luxuriösen Kajüten – und bis zu 800 Zwischendeckplätzen (wovon im Vertrag nicht die Rede war). Diese Schiffe sind langsamer und sparsamer als die des NDL; Ballin bietet Passagen nach China fortan zum halben Preis des Konkurrenten an. Folge: Per Vertrag hat sich die Hapag alle Fracht gesichert, mit den neuen Schiffen nehmen die Hamburger den Bremern zusätzlich auch noch einen erheblichen Teil der Passagiere weg. Mit dem Anbruch des neuen Jahrhunderts hat sich Ballins Reederei endgültig in der Welt durchgesetzt – und sie feiert es mit einem Seesieg ganz besonderer Art.

NEW YORK, SEPTEMBER 1900: Der Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ des NDL legt am Pier von Hoboken ab und gleitet in die Bucht von New York. Der schwimmende Riese ist der Stolz der Bremer, der bei seinem Stapellauf 1897 größte und schnellste Dampfer der Welt.

Mit dem Schiff hat die Ära der Superliner des Atlantiks begonnen. Der 197,7 Meter lange, 27 000 PS starke, mehr als 14 000 Bruttoregistertonnen große Dampfer ist der erste Liner mit vier Schornsteinen. (Die Ingenieure haben sie aus technischen Gründen vorgesehen: Schornsteine müssen Abgase und Ruß abführen und zugleich frische Luft zu den Kesseln leiten – eine Aufgabe, die bei diesem mächtigen Schiff nur vier Schlote erfüllen können. Schnell stellt sich zudem heraus, dass viele Auswanderer die Zuverlässigkeit der Schiffe anhand der Zahl ihrer Schornsteine beurteilen – je mehr Schornsteine, desto mehr Buchungen.)

Die Passagiere der 1. Klasse verbringen die Stunden an Bord im neobarocken Rauchsalon oder im stuckverzierten Damenzimmer. Langsam verschwindet die Silhouette des Dampfers am Horizont. Doch nur anderthalb Stunden später löst sich von einem anderen Kai New Yorks die „Deutschland“ der Hapag. Ballins Superschiff ist erst ein paar Monate alt und hat eigentlich nur eine Funktion: den Bremer Rivalen zu übertreffen. Die „Deutschland“ ist auf der Vulcan-Werft in Stettin gebaut worden, auf der auch die „Kaiser Wilhelm der Große“ entstand, mit der einzigen Vorgabe: Alles muss größer, stärker, mächtiger sein als beim Flaggschiff des NDL. Also wird der Riese 208,5 Meter lang, 16 500 Bruttoregistertonnen groß und 34 000 PS stark. 250 Mann Maschinenpersonal schaffen täglich 574 Tonnen Kohle in 16 Kessel; das reicht für 22,5 Knoten Geschwindigkeit, gut 40 km/h.

Die schmutzige Arbeit einige Decks unter ihnen ist für die Reisenden 1. Klasse unsichtbar. Johann G. Poppe, ein Bremer Architekt, der zum ersten professionellen Innendesigner von Dampfern geworden ist und für den NDL arbeitet, ist der Erfinder des „Dampferbarock“. Die „Kaiser Wilhelm der Große“ und ihre Schwesterschiffe tragen mit Schnitzwerk, Marmor, Spiegeln und riesigen Skulpturen überladene, von Glasdome überwölbte Speisesäle. Die Salons, die Kabinen, selbst die Treppenhäuser wirken, als hätte man sie aus einem Rokokoschloss aufs Meer gesetzt. (Was den nicht unwesentlichen Nachteil hat, dass diese geschwungene und verspiegelte Pracht bei vielen Reisenden die Neigung zur Seekrankheit erheblich verstärkt.) Die Offiziere der „Deutschland“ und der „Kaiser Wilhelm der Große“ werden es später vehement leugnen, doch den Besatzungen und allen Passagieren an Bord beider Riesendampfer ist an diesem Septembertag klar: Ein Rennen hat begonnen. Nie zuvor haben sich vergleichbare Giganten auf dem Atlantik ein derartiges Duell geliefert. Beide Liner haben schon das „Blaue Band“ gewonnen, den inoffiziellen, aber prestigeträchtigen Titel für die schnellste Atlantiküberquerung von Europa in die USA. Und nun fahren die Rivalen zum ersten Mal direkt gegeneinander...

Am Tag nach dem Ablegen in New York entdecken Matrosen der „Kaiser Wilhelm der Große“ achterlich am Horizont eine Rauchfahne. Die Heizer schaufeln bis zur Erschöpfung Kohlen unter die Kessel. Der Liner läuft mit voller Kraft, das Stampfen der riesigen Dreifach-Expansionsmaschinen lässt das Schiff erzittern. Die Passagiere diskutieren erregt, viele schließen Wetten ab. Und die Rauchfahne wird größer und größer. Nach einigen Stunden ist klar, wer die Königin des Atlantiks ist: Die „Deutschland“ zieht langsam an der Rivalin vorbei.

Was für ein Triumph für Ballin und die Hapag! Sieben Jahre lang wird, mit einer kurzen Unterbrechung, der Liner das „Blaue Band“ halten, länger als jedes andere deutsche Schiff. Die Hapag-Flotte, gut zehn Jahre zuvor die Nummer 22 auf den Meeren, ist nun weit über 330 000 Bruttoregistertonnen groß und damit die mit Abstand größte der Welt. (Der NDL verfügt über die drittgrößte Kapazität.) Hapags Aktienkapital beträgt 80 Millionen Mark, das Unternehmen schüttet

zehn Prozent Dividende aus. Die nächsten Riesendampfer sind schon bei den Werften geordert, weitere Kapitalerhöhungen nur noch eine Frage der Zeit. Nur ein Krieg könnte die weitere Expansion der Hapag jetzt noch stoppen. Und genau der ist Ziel und Zweck der zweiten, der grauen Flotte des Kaisers ...

DEUTSCHLANDS EINIGUNG ist von Bismarck durch Kriege erzwungen worden, doch eine Flotte war dazu nicht nötig. Entsprechend zurückhaltend sind Generäle und Politiker, wenn es um den in ihren Augen ebenso kostspieligen wie unnützen Bau von Kriegsschiffen geht – und erst recht die Reichstagsabgeordneten, die über den Etat abstimmen. Der Kaiser fühlt sich in seinem Enthusiasmus, in seinem Streben nach einer mächtigen Flotte allein gelassen. Am 6. April 1891 lädt er einige höhere Seeoffiziere ins Kieler Schloss. Sie sollen ihm Vorschläge unterbreiten, denn „die Schweinerei muss aufhören“.

Einer nach dem anderen trägt dem Kaiser vor, doch was er an konfusem, widersprüchlichen, kleinmütigen Plänen hört, missfällt Wilhelm II. zutiefst. Da tritt, als Letzter, ein 42 Jahre alter Offizier auf, ein Mann mit kahlem Haupt und mächtigem Gabelbart, selbstbewusst bis zur Arroganz. Der Offizier schlägt Atemraubendes vor. Deutschland solle eine komplett neue Kriegsmarine aufbauen, von keiner Flotte dieser Welt überboten, mit einem einzigen Ziel: dem Angriff, der „offenen Seeschlacht“. Gegen wen so eine Flotte nur sinnvoll eingesetzt werden kann, ist jedem Anwesenden sofort klar: Großbritannien. Der Kaiser ist begeistert – und neun Monate darauf wird der Offizier zum Stabschef im Oberkommando der Marine ernannt, zum wichtigsten Planer der Flotte. Wieder, wie bei Ballin, protegiert der Kaiser einen bürgerlichen Niemand: Alfred Tirpitz.

TIRPITZ IST DAS DRITTE KIND eines Gerichtsassessors, eines kleinen preußischen Beamten in Küstrin. Alfred, ein schlechter Schüler, verlässt die Realschule mit 16 und bewirbt sich als Kadett bei der preußischen Marine, hauptsächlich deshalb, weil dies auch ein Freund tut. Er besteht die Aufnahmeprüfung und hat beste Karriereaussichten – einige Zeit zuvor ist das einzige Schulschiff der Marine untergegangen. Die Kadetten mehrerer Jahrgänge sind dabei umgekommen, sodass nun Nachwuchs fehlt.

Tirpitz – charmant, brilliant, ehrgeizig – erlebt den Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 als Unterleutnant auf dem Panzerschiff „König Wilhelm“, das gerade von einem Manöver bei den Azoren zurückkehrt, als die ersten Schüsse fallen. Der alte Koloss, mangels Werften seit Jahren nicht eingedockt, ist mit 60 Tonnen Muscheln bewachsen, was ihm nur noch eine Spitzengeschwindigkeit von zehn Knoten ermöglicht. Die einzige Munition an Bord: mit Erbsen gefüllte Übungsgranaten. Als sich das Schiff an der französischen Küste glücklich vorbeigemogelt hat und vor Wilhelmshaven ankert (*vor* Wilhelmshaven, nicht *im* Hafen, denn in der unfertigen Schleuse des Kriegshafens weiden noch die Hammel), geht fortan die größte Bedrohung von deutschen Minen aus, die sich durch Stürme in der Nordsee losgerissen haben und eigene Schiffe versenken könnten. Schließlich gelingt es der Besatzung, das Schiff im Winter, kurz vor der drohenden Vereisung, in den notdürftig fertig gestellten Hafen zu bringen. Der Krieg ist für Tirpitz vorbei.

Welche kolossale Demütigung – zumal in einer Zeit, in der die Kameraden des Heeres Triumphe feiern! Spätestens von diesem Zeitpunkt an träumt der junge Offizier von einer Flotte, die zur See

ähnliche Siege zu erringen vermag wie das deutsche Heer an Land. Doch während dort Frankreich und Russland die potenziellen Gegner sind, kommt auf den Meeren vor allem Großbritannien als möglicher Feind in Frage – bis jetzt noch eine Nation, die Preußen und Deutschland freundlich gesinnt ist.

Tirpitz spricht mindestens ebenso gut Englisch wie Ballin, er kennt das Land von mehreren Reisen, seine beiden Töchter besuchen ein Mädchencollege auf der Insel. Und doch wird er nie vergessen, wie in Portsmouth die Offiziere der Royal Navy ihre deutschen Gegenüber „mit freundlicher Herablassung“ duldeten. Schon Jahre bevor er dem Kaiser endlich vortragen kann, konzentriert sich Tirpitz auf den Kampf mit der Seemacht Nummer eins: Großbritannien. Die deutsche Schlachtflotte müsse, wie er später in einer Denkschrift formuliert, „zwischen Helgoland und der Themse ihre höchste Kriegsleistung entfalten“ – eine private Kriegserklärung ohne Ursache, Provokation oder Notwendigkeit.

Von 1892 an wird Tirpitz (der „böse Geist der deutschen Außenpolitik“, wie ihn ein Historiker später nennt) zum Prototyp des geschickten und skrupellosen Lobbyisten. Der Offizier, der in seiner über 50-jährigen Karriere nie einen scharfen Schuss in einem Seegefecht hört, schlägt seine Schlachten im Dickicht von Berlin; sein Hauptquartier liegt am Leipziger Platz 13, dem Sitz des Marine-Oberkommandos.

Die ersten Auseinandersetzungen steht Tirpitz innerhalb der Marine durch – gegen Offiziere, die lieber Kreuzer als Schlachtschiffe haben wollen, denn die sind leichter bewaffnet, haben aber eine größere Reichweite als Schlachtschiffe und können deshalb bis zu überseeischen Kolonien dampfen. Der Kaiser persönlich hat Intrigen und Grabenkämpfe in „seiner“ Marine institutionalisiert, hat 1889 die Leitung dreigeteilt: in ein Marine-Kabinet, das ihn beraten soll; in das Reichsmarineamt, dem Verwaltung, Erhalt und Versorgung obliegen; und das Oberkommando, das für Ausbildung und Planung zuständig ist und die Flotte im Kriegsfall führen soll. Das zumindest ist die Theorie. Tatsächlich aber arbeiten die rivalisierenden Dienststellen oft aneinander vorbei, manchmal auch gegeneinander.

Tirpitz kennt sich im bürokratischen Dickicht gut aus. Er platziert vertraute Offiziere auf wichtigen Posten, lässt sich selbst, wenn er Konflikte mit Vorgesetzten nicht gewinnen kann, zeitweilig versetzen, zerstört die Karrieren von Männern, die andere Meinungen vertreten als er. Im Juni 1897, er wird zum Staatssekretär im Reichsmarineamt ernannt, hat er es geschafft: In der Marine gibt es niemanden mehr, der sich seinen Plänen in den Weg stellen könnte.

Gleichzeitig hat Tirpitz die Bedeutung der öffentlichen Meinung erkannt – auch darin, wie in so vielen Dingen, Ballin ähnlicher, als beiden wohl lieb ist. Wer irgendwann einmal Seeschlachten gewinnen will, der muss zunächst den Kampf ums Budget im Reichstag bestehen. Und wer im Reichstag siegen will, der muss zuvor das Volk auf seine Seite ziehen. Also installiert Tirpitz 1897 im Marineamt das „Nachrichtenbureau“, das Propaganda machen soll für Deutschlands schwimmende Wehr. In dieser Abteilung werden Broschüren, Flugblätter und fertige Artikel verfasst, die an Zeitungen und die offizielle Nachrichtenagentur des Reiches verschickt werden. Abgesandte des Marineamtes halten öffentliche Vorträge, jüngere Offiziere besuchen Schulen, hohe Offiziere Politiker. Tirpitz selbst sucht den alten Bismarck auf und kann ihn an einem langen Nachmittag 1897 zu einer wenigstens halbherzigen Unterstützung der Marinerüstung überreden.

Andere Besuche gelten dem König von Sachsen, dem Prinzregenten von Bayern, den Großherzögen von Baden und Oldenburg, den Senaten der Hansestädte.

Als ein Lebertran-Fabrikant, vom Marine-Enthusiasmus ergriffen, 1898 den Deutschen Flottenverein gründet, um im Volk für die Hochrüstung zur See zu werben, verweigern ihm Berliner Banken die Finanzierung. Daraufhin interveniert Friedrich Alfred Krupp (dessen Unternehmen Stahl und Geschütze für die zukünftigen Schlachtschiffe liefern soll) und schießt das Geld zu. 1914 hat der Flottenverein mit den ihm angeschlossenen Verbänden über eine Million Mitglieder, vor allem Kleinbürger. Mit ihm gewinnt Tirpitz einen lärmenden, rabiaten Verbündeten. Als das Gesetz über die Größe der Kriegsflotte 1898 im Reichstag verhandelt wird, hat Tirpitz seine parlamentarischen Helfer geschickt in Stellung gebracht: Vor allem National- und manche Linksliberale, die auf die anschwellende Begeisterung im Bürgertum blicken und sich von Überseekolonien Profite erhoffen, stimmen für den von ihm vorgelegten Gesetzesentwurf. Auch das katholische Zentrum votiert als Zeichen seiner staatstragenden Rolle dafür.

Und so verabschiedet der Reichstag am 10. April 1898 das wohl erstaunlichste und monströseste Vorhaben des Kaiserreiches. Tirpitz, bis dahin Herr über einige altersschwache Panzerschiffe und ein paar leichte Kreuzer, will 17 Schlachtschiffe kommandieren, vier Küstenpanzerschiffe, sechs schwere und 16 leichte Kreuzer, dazu für die kolonialen Gewässer drei weitere schwere und zehn leichte Kreuzer. Und zwei Schlachtschiffe, drei schwere und vier leichte Kreuzer als „Reserve“. Insgesamt 65 Schiffe. Und das alles innerhalb der nächsten sechs Jahre. 409 Millionen Mark bewilligt der Reichstag dafür – und stimmt auch gleich seiner eigenen Entmachtung zu. Denn bis zu diesem Zeitpunkt ist jeder Etat, auch der des Militärs, Jahr für Jahr im Parlament neu festgelegt worden. Tirpitz hat seine Vorlage aber so formuliert, dass nach einer Dienstzeit zwischen 15 und 25 Jahren automatisch Ersatzschiffe gebaut werden.

Tirpitz nutzt die Gunst des Augenblicks: Nur zwei Jahre später präsentiert er dem Reichstag eine weitere Vorlage. Ziel: zwei zusätzliche Geschwader mit insgesamt 16 Schiffen zu bauen. Auch dieser Etat passiert das Parlament. Im Jahr 1900 bekommt Tirpitz endlich die Flotte, von der er träumt – eine Flotte, viel zu groß zum Schutz der deutschen Küsten und viel zu kohlefressend zur Verteidigung der Kolonien in Afrika, China oder im Pazifik. Ihr einziges Ziel: Großbritannien.

BLOHM & VOSS IST WIEDER DABEI. Kurz nach Verabschiedung der ersten Flottenvorlage erhält die Hamburger Werft den Auftrag zum Bau eines der bis dahin mächtigsten Schlachtschiffe der Welt: Die „Kaiser Karl der Große“ läuft am 9. Januar 1902 aus. Ein grauer Koloss, über 125 Meter lang, 13 658 PS, 17,5 Knoten, vier 24-cm- und 42 kleinere Geschütze.

Dennoch ist die Marine nicht ganz zufrieden: „Für die nicht entschuldigte Lieferungsverspätung von 7 1/2 Wochen ist die Preisermäßigung gemäß § 21,1 des Bauvertrages mit 7 x 5000 M = 35 000 M fällig“, schreibt ein Offizier des Reichsmarineamtes. Und lässt die Summe „gelegentlich der Anweisung zur Zahlung der Schlussrate zur Einziehung gelangen“. Die Werft bemüht sich dennoch um weitere Flottenaufträge. Die Herren Blohm und Voss persönlich schreiben Gesuche ans Marineamt. Schließlich haben sie für das Schlachtschiff extra die Dockanlagen erweitert und die Kräne verstärkt. Die neuen Anlagen müssen ausgelastet werden. So entfaltet sich auch hier, ähnlich wie im Parlament, eine Dynamik, die hindrängt zu einer größeren und immer noch größeren Flotte.

Tirpitz und seine Mitstreiter haben längst die innenpolitische Bedeutung des Flottenbaus erkannt. Etwa mit Blick auf die Arbeiterschaft können die riesigen Schiffe, anders als etwa eine Kompanie Infanteristen, doch Stolz, Patriotismus, Loyalität auslösen, also alle Menschen gefühlsmäßig enger ans Kaiserreich binden. (Auch da ist er sich mit Ballin einig, der Arbeitskämpfe notfalls mit englischen Streikbrechern zerschlägt und Sozialdemokraten, Konservative und Klerikale gleichermaßen verachtet: „Die Republikaner sind mir widerlich.“)

Zudem müssen all die Schlachtschiffe gebaut, bemannt, gewartet werden: Das Tirpitzsche Flottenprogramm ist eine gigantische Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für mehrere 10 000 Mann. Davon profitiert auch das Bürgertum. Die Flottenbegeisterung birgt für die Söhne von Ladenbesitzern und Notaren, von Händlern und Lehrern zuvor unvorstellbare Karrierechancen. Das Heer ist notorisch dünnelhaft – fast alle höheren Offiziersstellen sind noch immer mit Adelligen besetzt. Die Marine aber, neu und ohne Traditionen, öffnet sich dem Mittelstand.

1910, als die Flotte langsam Realität wird, entstammen zwei Drittel aller Seeoffiziere dem Bürgertum. Ein Kapitän zur See verdient im letzten Friedensjahr 17 000 Mark im Jahr, mehr als das Anderthalbfache dessen, was Ballin anfangs bei der Hapag gezahlt worden ist. (Was nicht heißt, dass nicht auch die Handelsschiffahrt Karrieren für Bürgerliche und Arbeiter bietet: 1913 kann ein Kapitän der Hapag bis zu 8000 Mark per anno verdienen, ein Oberkoch auf einem Luxusdampfer 6000, ein Heizer noch 1200 – der Durchschnittslohn eines Arbeiters beträgt 1163 Mark.)

Auch Tirpitz erlebt das Ideal der bürgerlichen Karriere im wilhelminischen Reich: Der Assessorensohn wird Admiral, Berater des Kaisers und, am 1. Januar 1900, in den Adelsstand erhoben. Das ist die eigentliche Ursache dafür, dass der Tirpitzsche Traum der Riesenflotte in Erfüllung geht: Sie bietet Prestige und Karrieren fürs Bürgertum – jener Schicht, die das Kaiserreich wirtschaftlich trägt, politisch aber weitgehend ausgeschlossen bleibt. Hier kann der Bürger sogar dem Adel befehlen.

Als ein junger Adelsspross, im Vertrauen auf seinen guten Namen, Tirpitz einmal auf seine Karrieremöglichkeiten anspricht, blickt dieser ihn an und entgegnet: „Sie haben ziemlich weiße Hände für jemanden, der einen Kreuzer kommandieren will.“ Wo sonst hätte sich ein Beamtensohn so etwas gegenüber einem Adelligen herausnehmen können? Doch der Traum des Bürgertums wird zum Albtraum der Diplomaten.

GROSSBRITANNIEN SIEHT nicht tatenlos zu, wie seine Vormacht zur See herausgefordert wird – und das ist der fatale Irrtum der deutschen Marineleitung. Tirpitz unterschätzt die wirtschaftlichen, technischen und diplomatischen Möglichkeiten Londons.

Die Royal Navy rüstet ebenfalls auf. Die Kosten zahlt der britische Steuerzahler durch direkte Abgaben von seinem Lohn. Im Deutschen Reich dagegen sind die konservativen Junker vehement gegen die Einführung der Einkommensteuer. Deshalb muss die Flotte – wie auch das immer stärker hochgerüstete Heer – aus indirekten Abgaben, etwa auf Sekt und Tabak, finanziert werden. Das aber reicht nicht. Das Reich beginnt, sich zu verschulden. 1908 bereits beträgt das Haushaltsdefizit eine halbe Milliarde Mark.

Dann sticht 1906 in England die „Dreadnought“ in See, ein revolutionäres neues Schlachtschiff mit überlegener Panzerung und Bewaffnung. Mit einem Schlag sind alle bisherigen schwimmenden Festungen veraltet, selbst jene, die noch auf den Werften fertig gebaut werden. Die Hunderte von Millionen Mark teure Tirpitzsche Flotte ist – wertlos. Der deutsche Admiral reagiert sofort und peitscht 1906 eine dritte, 1908 eine vierte und 1912 eine fünfte Flottenvorlage durch das Parlament: Das Reich wird ebenfalls Schiffe der Dreadnought-Klasse bauen, um die Hälfte teurer als die bisherigen Typen. Das maritime Wettrüsten gerät gänzlich außer Kontrolle: Zeitweise investiert Deutschland, obwohl es ein riesiges Heer hat, mehr als die Hälfte seiner Militärausgaben in die Flotte. Und doch bleibt Großbritannien stets um ein paar Schiffe überlegen.

Zudem suchen sich die Briten neue Verbündete. Eine Entwicklung, die aber weder Tirpitz noch die höchsten Politiker in Berlin sonderlich ernst nehmen. 1903 verkündet Reichskanzler von Bülow, man könne Londons diplomatische Ouvertüren „gar nicht pomadig genug nehmen“. Umso größer der Schock, als sich London mit den alten Rivalen Frankreich und Russland verständigt. Für die Flotten bedeutet dies, dass die Royal Navy viele Einheiten aus dem Mittelmeer abziehen kann (das fortan von den Franzosen überwacht wird), um sie nahe der deutschen Hochseeflotte zu stationieren.

Spätestens um 1910 ist klar, dass der Tirpitzsche Plan einer den Briten gleichwertigen Flotte gescheitert ist. Doch niemand reißt das Steuer herum. In der Marine hat der Admiral längst alle Kritiker mundtot gemacht. Der Kaiser ist begeistert von „seinen“ Schiffen. Der Flottenverein agitiert. Die Bürger machen auf den Schiffen Karriere. Und die Werften, die Waffenschmieden, die Stahlkoker, die Kohlezechen: Alle profitieren von den schwimmenden Festungen.

ZU DEN WENIGEN Mahnern gehört Albert Ballin. Der ist zwar patriotisch und kaisertreu, aber er weiß, dass ein Seekrieg mit Großbritannien Deutschlands Handelsschiffahrt schlagartig beenden würde. Die unbewaffneten Dampfer würden von der überlegenen Royal Navy auf offener See gestellt, oder sie müssten sich in Häfen verstecken. Die Hapag, sein Lebenswerk, wäre ruiniert. Spätestens ab 1909 ist Ballin krank vor Sorgen. Magen- und Nervenprobleme plagen ihn, er schluckt in großen Mengen Bromwasser und Veronal. Immer wieder reist er nach London – mal im Auftrag des Kaisers, mal auf eigene Initiative – und konferiert dort mit dem Außenminister und einflussreichen Bankiers. Noch zwei Wochen vor Kriegsbeginn trifft er Winston Churchill, den Ersten Lord der Admiralität.

Die Briten zeigen sich durchaus bereit, das ruinöse Wettrüsten zu beenden. Doch in Berlin hintertreibt Tirpitz jeden möglichen Kompromiss. Er will seine Flotte haben, und sei es um den Preis eines Weltkrieges. Für den „Flaumacher“ Ballin hat er nur Verachtung. Und der Kaiser? Was Wilhelm II. von Ratgebern – ob Ballin oder anderen – hält, verrät eine Notiz aus seiner Hand neben einem diplomatischen Schriftstück: „In Meiner Praxis werde Ich Mich aber für später nur auf Gott und Mein scharfes Schwert verlassen und berufen! Und scheiße auf die ganzen Beschlüsse!“ Im August 1914, als Deutschland euphorisch in die Völkerschlacht taumelt (siehe Seite 168), gesteht Ballin resigniert: „Ein Verbrechen. Der dümmste und blutigste Krieg, den die Weltgeschichte gesehen hat.“

20 MODERNE SCHLACHTSCHIFFE und vier Schlachtkreuzer der Royal Navy liegen im Sommer 1914 in der Basis Scapa Flow auf den Orkney-Inseln. In Wilhelmshaven, kaum zwei Tagesfahrten

entfernt, dümpeln 13 deutsche Schlachtschiffe und drei Schlachtkreuzer. Und nichts geschieht. Einmal, 1916, treffen sich die beiden Flotten zur unentschiedenen Seeschlacht vom Skagerrak, ansonsten liegt vor allem die Tirpitzsche Flotte die meiste Zeit untätig im Hafen. Zu groß ist die Sorge des Kaisers, seine teuren Schiffe könnten Schaden nehmen. Die einzige Aufgabe, für die diese Armada je gebaut worden ist – die große Entscheidungsschlacht –, wird nie in die Tat umgesetzt. Die Flotte ist völlig nutzlos.

Und im Oktober und November 1918 sind es dann ausgerechnet die Matrosen der Schlachtschiffe, die meutern, die rote Flagge hissen und die Revolution nach Deutschland tragen. Da ist Tirpitz schon entmachteter. 1916 wird der Admiral, der sich schon zu dieser Zeit energisch für den uneingeschränkten U-Boot-Krieg einsetzt, vom Kaiser zum Rücktritt gezwungen. Nach Kriegsende schreibt er seine Memoiren, zieht für die rechtsextreme DNVP in den Reichstag ein und stirbt 1930 in Bayern, weitab vom Meer.

Albert Ballin aber will nicht mehr leben. Das Kaiserreich ist dahin, die Hapag ruiniert. Während sich der Herrscher und sein Hof, die Prinzen, die Herren Offiziere ins Exil oder Privatleben davonmachen, bleibt der von vielen von ihnen verachtete „Krämer“ und „jüdische Parvenü“ in seinem Büro, bis dort die roten Fahnen wehen. Am 9. November 1918, wenige Stunden, bevor sein Kaiser für immer in die Niederlande flieht, nimmt er Gift und stirbt.

Selbstverständlich sind später Schiffe nach den zwei größten Flottenbauern benannt worden. Die „Tirpitz“ wird 1939 eines der beiden mächtigsten Schlachtschiffe, die Nazi-Deutschland je vom Stapel lässt. Ein kongenialer Name – denn auch diese schwimmende Festung ist wie die wilhelminische Wunschflotte: gigantisch und nahezu wirkungslos. 1944 wird das Schlachtschiff von britischen Bombern versenkt, nachdem es sich die meiste Zeit in norwegischen Fjorden versteckt hat. 1923, nach mühsamem Nachkriegsaufbau, schickt die Hapag ihren ersten Luxusdampfer über den Atlantik und tauft ihn „Albert Ballin“. 1935 aber muss der Liner in „Hansa“ umbenannt werden – NS-Funktionäre hatten sich beim Direktor der Reederei über den „Passagierdampfer mit jüdischem Namen“ beschwert.

Verlinkungen:

->

Quellen:

Internetquellen

->

->

->

Sekundärliteratur

-> Rademacher, Cay: Flottenpolitik. Mit Volldampf in den Untergang, in: Deutschland um 1900. Von Bismarck bis Wilhelm II. Aufstieg und Fall des Kaiserreichs (GEO Epoche Jg. 2004, Heft Nr. 12), Hamburg 2004.

->

->