

I. Die deutsche Marine. Eine Institution unter Legitimationsdruck 1871–1897

1. Einigungskriege – ohne die Marine?

Die Gründung des deutschen Nationalstaats im Jahr 1871 begann für die Marine mit einer Enttäuschung. Sie konnte die von der Öffentlichkeit gehegten Erwartungen nicht erfüllen. Anfang Januar 1871 notierte General Albrecht v. Stosch, der noch im selben Jahr zum ersten Staatssekretär der neu gegründeten Kaiserlichen Marine aufstieg: „Es wird gewiß nicht vorteilhaft für die Entwicklung der Marine sein, daß sie in diesem Kriege so gar nicht zur Geltung gekommen ist; hätten wir sie gar nicht gehabt, so wäre uns daraus kaum ein Schaden entstanden.“¹

Mit diesen Worten antizipierte der General zutreffend das Imageproblem, das die Seestreitkräfte in den Anfangsjahren des neuen Reiches begleiten sollte. Denn während sich in den Folgejahren in der bürgerlichen Öffentlichkeit Deutschlands eine wirkmächtige Deutung etablierte, die im Heer den entscheidenden Faktor der nationalen Einigung in den Kriegen von 1864, 1866 und insbesondere 1870/71 sah, gelang es der Marine nicht, eine analoge Bedeutung zu erlangen.² Im Gegensatz zur Armee konnte die Marineführung kaum auf den Nationalkrieg als Legitimationsressource für die eigene Existenz verweisen, war also in gewisser Weise an der Konstitution der Nation durch den gemeinsamen Waffengang nicht beteiligt gewesen.³ Die Partizipation an dem nationalen Gründungsmythos, zu dem die Kriege bald avancierten, blieb der Marine nicht nur deshalb verwehrt, weil sie keine offensiven Erfolge – etwa eine entscheidende Seeschlacht – aufzubieten hatte, sondern vor allem auch, weil sie keine größeren Opfer vorweisen konnte, die für das Vaterland den Heldentod gestorben waren.⁴

Die Seestreitkräfte des Norddeutschen Bundes, die nun in der Kaiserlichen Marine des neuen Staates aufgingen, hatten ihren Ausgangspunkt in der preußischen Marine, deren Aufbau im Zuge der Revolution 1848 begonnen hatte und in Verbindung mit den deutschlandpolitischen Zielen der Paulskirche und dem Deutsch-Dänischen-Konflikt stand. Nachdem die Revolution zu ihrem Ende ge-

¹ Denkwürdigkeiten des Generals und Admiral Albrecht v. Stosch, S. 220 (04. 01. 1871). Immerhin ließ Stosch ebd. eine positive Zukunftsperspektive offen: „Damit ist sie [die Marine, S. R.] aber nicht in alle Ewigkeit verdammt, sondern kann uns nochmal sehr dienlich werden oder sehr fehlen.“

² Zur Deutung der Einigungskriege und der Bedeutung des Heeres Becker, Bilder, S. 321–341, S. 493–494; ders., Strammstehen; ders., Folgen, hier S. 104; Vogel, Nationen, S. 143–162; Epkenhans, Armee; Leonhard, Bellizismus, S. 759–764.

³ Allerdings übersetzte sich die hohe Anerkennung, die das Heer im Kaiserreich genoss, keineswegs automatisch in finanzielle Gratifikationen für sämtliche Kriegsteilnehmer. Vogel, Undank.

⁴ Buschmann, Kanonenfeuer; generell zum Typus des Nationalkriegs ders./Langewiesche, Verteilungskriege.

kommen und der angestrebte Nationalstaat gescheitert war, baute die politisch-militärische Führung Preußens die Marine zu einer eigenen Teilstreitkraft aus.⁵

In den drei preußisch-deutschen Waffengängen zwischen 1864 und 1871 allerdings gelang es den Seestreitkräften kaum, eigene Akzente zu setzen. Dies hing zum einen mit dem ohnehin starken Vorrang von Landoperationen zusammen, zum anderen aber auch mit der Schwäche der preußischen beziehungsweise Norddeutschen Bundesmarine. Während es im Deutsch-Dänischen Krieg zu einem für den Kriegsverlauf unbedeutenden Gefecht in der Nordsee kam, bei dem österreichische Verbände helfend eingriffen, blieb die Ostsee durch die Dänen blockiert, ohne dass die Preußen dagegen vorgehen konnten. Im Deutsch-Deutschen Krieg wiederum blieben Seeoperationen nahezu vollständig aus, da Hannover als der einzige mit Österreich verbündete Staat an der Nordseeküste über keine Seestreitkräfte verfügte. Die Marine des Habsburgerreiches war durch die mit Preußen verbündeten Italiener gebunden und konnte deshalb nicht in der Nord- oder Ostsee aktiv werden.⁶

Im Deutsch-Französischen Krieg sah sich die Flotte des Norddeutschen Bundes überlegenen Kräften gegenüber. Die Franzosen allerdings suchten gar nicht die Schlacht, sondern verlegten sich auf eine Blockade der Küsten, der die deutschen Kräfte nichts entgegenzusetzen hatten. Ihnen verblieben lediglich Sicherungsaufgaben. Nach den raschen Entscheidungen auf dem Festland mussten die durch Kohlenmangel geplagten Franzosen die Blockade nach knapp vier Wochen schon wieder abbrechen. Im Vergleich mit den zahlreichen Erfolgen des Heeres stand die Marine deutlich zurück. Angesichts dessen versuchte der faktische Oberkommandierende der deutschen Seestreitkräfte Vizeadmiral Eduard v. Jachmann⁷, doch noch einen sichtbaren Kriegsbeitrag zu leisten, indem er anordnete, in jedem Fall trotzdem die Schlacht zu suchen, obwohl an deren negativem Ausgang nur wenig Zweifel bestehen konnte. Dadurch sollte die Relevanz der Flotte erwiesen werden. Vor dem Hintergrund nationaler Gründungsmythen hätte der Versuch Jachmanns, die Marine durch eine Offensive um jeden Preis für das Vaterland zu opfern, zur Legitimation der Seestreitkräfte durchaus Sinn gehabt. Allerdings widersetzten sich die Kommandanten der Schiffe dieser apokalyptischen Idee, die in ähnlicher Weise im Oktober 1918 wiederkehren sollte. So kam es lediglich in Übersee zu einem regelrechten Seegefecht, als das deutsche Kanonenboot *Meteor* unter Führung des Kapitänleutnants Eduard v. Knorr⁸ am 9. November vor Havanna den französischen Aviso *Bouvet* besiegte.⁹

⁵ Krüger, Küstenverteidigung, S. 29–109.

⁶ Petter, Flottenrüstung, S. 79–80; Sondhaus, Preparing, S. 71–85; Olivier, Strategy, S. 55–58; Krüger, Küstenverteidigung, S. 253–258; Huck, Deutschland, S. 72–75.

⁷ Zur Person Hildebrand/Henriot (Hg.), Admirale, Bd. 2, S. 166–167.

⁸ Zur Person Eberspächer/Wiechmann, Admiral; Hildebrand/Henriot, Admirale, Bd. 2, S. 262–264.

⁹ Howard, Franco-Prussian War, S. 74–76; Steinmetz, Schatten; Kreker, Marine; Schulze-Hinrichs, Seekrieg; Petter, Flottenrüstung, S. 99–102; Huck, Deutschland, S. 75–77; Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Kanonenboot I. Klasse Meteor, in: dies., Kriegsschiffe, Bd. 4, S. 119–120; Sondhaus, Preparing, S. 92–96; Olivier, Strategy, S. 64–72; Wawro, Franco-Prussian War,

Die geschilderten Operationen sorgten jedenfalls dafür, dass die Wahrnehmung der Marine in den Augen der Öffentlichkeit und der politischen Eliten weitgehend negativ bestimmt war. Der Admiral Prinz Adalbert, der sich seit Jahrzehnten für die Marine einsetzte, während des Kriegs aber bezeichnenderweise – wie schon 1866 – im Hauptquartier der Armee wirkte, hatte große Mühe, die Verleihung von Eisernen Kreuzen für einige wenige seiner Männer durchzusetzen.¹⁰ Während der aufwendigen Siegesparade Mitte Juni 1871 in Berlin durften die Seestreitkräfte nur mit einer Abordnung von 21 Mann teilnehmen¹¹, die in dem „ununterbrochenen Zuge“ der Truppen unsichtbar bleiben musste.¹² Und selbst im Reichstag gab es eine Debatte darüber, ob Angehörige der Marine es überhaupt verdienten, eine geplante Kriegs-Gedenkmünze zu erhalten.¹³

Der Stettiner Abgeordnete Schmidt eröffnete diese Verhandlung mit der Bemerkung, „daß die Leistungsfähigkeit der Marine in dem letzten Krieg den Erwartungen nicht entsprochen hat“.¹⁴ Er erkannte lediglich in dem Gefecht vor Havanna eine Tat, die dem Geist der Gedenkmünze entspreche. Andere Abgeordnete dagegen plädierten dafür, der Marine – selbst wenn sie vielleicht hinter den Erwartungen zurückgeblieben sei – doch immerhin für das Geleistete Anerkennung in Form der Gedenkmünze auszusprechen, und warfen Schmidt vor, er sei in „seinen Hoffnungen und Erwartungen [...] sehr überschwänglich“ gewesen und habe wohl „auch jetzt das richtige Maß für das, was man von unserer Flotte zu erwarten hatte, noch nicht“ gefunden.¹⁵ Obwohl die Debatte letztlich zugunsten der Flotte ausging, so zeigte sich doch, dass das Gesamturteil über die Marine keineswegs positiv ausfiel und die Abgeordneten sich einig waren, dass durchaus mehr zu erwarten gewesen wäre. Innerhalb des kleinen Marine-Offizierkorps hinterließ diese Erfahrung eine tiefe Frustration. Mehrere Männer wechselten zur Armee, und der junge Unterleutnant Alfred Tirpitz war seitdem überzeugt, dass eine Flotte definitiv offensiv tätig werden müsse, wolle sie ihre Relevanz erweisen.¹⁶

Die Marine reagierte auf die öffentliche Kritik mit der Publikation einer Rechtfertigungsbroschüre, die der Bevölkerung ein positives Bild der eigenen Leistungen vermitteln und die Bedeutung der Seestreitkräfte für die Zukunft aufzeigen

S.188–192. Der Kriegsteilnehmer Sekond-Lieutenant Clauson v. Kaas, der von dem Seegefecht in der Zeitung las, bemerkte, der kleine Erfolg sei „der Flotte zu gönnen, da sie gewiß einen schweren Dienst jetzt hat u. der Übermacht meist weichen muß.“: Kaas, Potsdam, S.131 (18.11.1870).

¹⁰ Steinmetz, Schatten, S.228; Duppler, Prinz, S.71–73.

¹¹ Berliner Sieges-, Einzugs- und Friedenschronik, S.45 (08.06.1871).

¹² Vgl. den Bericht über den Einzug in Das Tagebuch der Baronin Spitzemberg, S.126–127, Zitat S.126 (16.06.1871); zur Inszenierung der Siegesfeiern Buschmann, Kanonenfeuer, S.99–100; Siemann, Reichsgründung, S.119–122.

¹³ Steinmetz, Schatten, S.228–229; Stenographische Berichte Bd.1 (1871), S.601–604.

¹⁴ Stenographische Berichte Bd.1 (1871), S.601, (31. Sitzung am 09.05.1871).

¹⁵ Stenographische Berichte Bd.1 (1871), S.603, (31. Sitzung am 09.05.1871).

¹⁶ Sondhaus, Preparing, S.100; Olivier, Strategy, S.68–71; Kelly, Tirpitz, S.34–37.

sollte. Diese Aufgabe übernahm der Korvettenkapitän Otto Livonius.¹⁷ Seine noch im Jahr 1871 veröffentlichte Schrift verdient eine genauere Analyse, da sich hier zentrale Techniken des Umgangs mit Enttäuschungen erkennen lassen. In Ansätzen ist hier bereits eine frühe maritime Geschichtspolitik als „Überzeugungsstrategie [...] in Konfliktsituationen“ erkennbar, die für die Akteure der Kaiserlichen Marine das Potential bot, ein positives Bild zu etablieren und der Enttäuschung entgegenzuwirken, indem sie Aspekte der kurzen, eigenen Geschichte an ihren Zielen ausrichteten und instrumentalisierten.¹⁸

Insbesondere übte sich der Autor in retrospektivem Erwartungsmanagement, also in einer Methode, mit der das Urteil der Öffentlichkeit so eingestellt werden sollte, dass die Marine als eine Waffengattung erschien, die eben nicht enttäuscht, sondern die Erwartungen sogar übererfüllt hatte. Da die Marine die vergangenen Erwartungen nicht mehr verändern konnte, versuchte sie also die aktuelle Bewertung der vergangenen Seekriege abzuwandeln. Sie stellte die ehemaligen Erwartungen als laienhaft und unrealistisch dar und suchte sie durch adäquate Erwartungen zu ersetzen. Durch die Delegitimierung der falschen öffentlichen Erwartungen relegitimierte sich die Marine selbst. Livonius betonte in seiner Broschüre zunächst, dass der Besitz einer eigenen Flotte seit langem „ein Lieblingswunsch der Nation“ gewesen sei.¹⁹ Gerade dies habe jedoch dazu geführt, dass die Öffentlichkeit ihre Erwartungen an den „jüngeren Sproß“ militärischer Institutionen zu hoch angelegt habe:

„Ja die Hoffnungen und Wünsche, mit welchen das deutsche Volk dem Gedeihen und der kräftigen Entwicklung der jungen Schöpfung folgt, sind so lebhaft und warm, daß sie das Urtheil über die realen Verhältnisse und die Grenzen, in welchen dieselbe für jetzt leistungsfähig sein kann, fortzutragen und einen idealen, hochgespannten Maaßstab [sic] an die erst in der Entwicklung begriffene Flotte zu legen drohen.“

Hier wollte Livonius Abhilfe schaffen, indem er die allgemeine „Unkenntniß und die überspannten Anforderungen, die der Laie“ über die Seeleute äußere, korrigierte. Zugleich sollte der Bevölkerung klar gemacht werden, dass es sich bei der Marine um eine „staatliche Nothwendigkeit“ handle. Einem drohenden Legitimationentzug durch die Öffentlichkeit musste also entgegengetreten werden.

Der Korvettenkapitän versicherte seinen LeserInnen, dass „unsere Marine treu geleistet hat, was sie zu leisten imstande war“, während die „nothgedrungene Entsagung“ vom Kampfgeschehen für die hochmotivierten Besatzungen schwerer zu tragen gewesen sei, „als die Betheiligung an Kampf und Gefahr“.²⁰ Der eigentlich offensive Geist der Mannschaften berechtigte demnach zu positiven Erwartungen hinsichtlich der kriegerischen Leistungen einer voll entwickelten Seestreitmacht. Allerdings habe die preußische Marine weder „Hoffnungen“ noch „Vertrauen“

¹⁷ Zur Person Hildebrand/Henriot, Admirale, S. 385–386.

¹⁸ Wolfrum, Geschichtspolitik, S. 207–210, Zitat S. 209; als Überblick ders., Geschichte als Waffe; ders., Erinnerungskultur; auch Pöhlmann, Kriegsgeschichte, S. 22–23; Schmid, Kampfbegriff, bes. S. 67–75.

¹⁹ Alle Zitate im Folgenden aus Livonius, Flotte, S. 3. (Alle Hervorhebungen i. O.)

²⁰ Alle Zitate im Folgenden ebd., S. 4.

der „Nation“ enttäuscht. Denn sie habe die mächtige französische Flotte, mit der sogar die Engländer schwer gerungen hätten, von den deutschen Küsten ferngehalten: „Sind denn nicht alle Hoffnungen erfüllt, übertroffen? Und doch das Murren? Ist der Werth des erhaltenen Guts dadurch gemindert, daß kein Blut in offener Seeschlacht geflossen ist?“ Angesichts der hohen Bedeutung, die Kriegsoffer für nationale Gründungsmythen einnehmen, erschien die letzte rhetorische Frage keineswegs unberechtigt.

Livonius jedenfalls bemühte sich, gegen die Enttäuschung anzuschreiben, indem er zunächst die große Überlegenheit der Franzosen unterstrich und diese mit der notgedrungen mangelhaften Stärke der noch unfertigen eigenen Kräfte kontrastierte. Der Krieg sei eben für die eigene Seite zur Unzeit gekommen.²¹ Und dennoch sei es diesen wenigen Schiffen gelungen, die deutschen Küsten gegen die Angreifer zu verteidigen. Mehr, so der Autor, sei auch legitimerweise gar nicht zu erwarten gewesen: „[U]nd von diesen schwachen Kräften verlangte ein Theil des Publikums nicht nur die Lösung dieser Aufgabe, die vollständig gelungen ist [Küstenverteidigung, S. R.], sondern sie sollten wo möglich den Feind in offener Seeschlacht angreifen und verjagen!“²²

Um eine solche Erwartung zu erfüllen, müsse die Marine erst ausreichend finanziert werden, dann könne sie sich zukünftig auch mit den Leistungen des Heeres messen. Die Ursachen der überhöhten Erwartungen an die Seestreitkräfte erkannte Livonius zum einen in den permanenten Siegesnachrichten, welche die Öffentlichkeit vom Landkriegsschauplatz erreichten und die auch die Hoffnung auf ein offensives Vorgehen der Kriegsschiffe geweckt hätten.²³ Zum anderen bot er „[z]ur Erklärung der hochgespannten Erwartungen des Publicums [sic] von der Leistungsfähigkeit unserer Marine“ den Verweis auf die „allzukühnen Behauptungen“ an, welche vor dem Krieg die „kühnsten Hoffnungen“ mit der neuen Panzer-Fregatte *König Wilhelm* verknüpften.²⁴ Dieses damals hochmoderne Schiff, das die norddeutsche Bundesmarine in England gekauft hatte, war vor dem Krieg von dem Danziger Oberwerftdirektor Korvettenkapitän Reinhold v. Werner in mehreren Publikationen beworben worden. Während des Krieges spielte das Schiff aufgrund technischer Mängel keine Rolle und konnte die Lage für die Marine nicht verbessern.²⁵ Werners Erwartungsweckung konnte nun gegen die Marine verwendet werden, denn just auf diese Veröffentlichungen bezogen sich mehrere Zeitungen, um, wie Livonius argumentiert, „die scheinbare Unthätigkeit unserer Flotte zu kritisieren.“²⁶

²¹ Ebd., S. 5–11, S. 14–16.

²² Ebd., S. 12.

²³ Ebd., S. 23.

²⁴ Ebd., S. 13.

²⁵ *König Wilhelm im Panzer*, in: Daheim 5 (1869), Nr. 4; Hildebrand/Röhr/Steinmetz: *Panzerfregatte/Großer Kreuzer König Wilhelm*, in: dies., *Kriegsschiffe*, Bd. 4, S. 28–39, hier S. 29; zum negativen Effekt dieser frühen Pressekampagne auch Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 6.

²⁶ Livonius, *Marine*, S. 13; tatsächlich hatte sich etwa auch der Reichstagsabgeordnete Schmidt direkt auf die von Werner geweckten Erwartungen bezogen, als er dafür plädierte, der Marine

Nachdem der Korvettenkapitän auf diese Weise die Ursachen der falschen Erwartungsbildung erläutert hatte, machte er sich daran, den „Laien“ zu erklären, wie der Krieg in Wirklichkeit abgelaufen sei.²⁷ Die Passivität auf See erklärte er mit der wider Erwarten von den Franzosen eingeleiteten Blockade, obwohl jedermann aufgrund der französischen Überlegenheit eigentlich mit einem Angriff gerechnet habe. Die Verantwortung für die weitgehende Ruhe auf See verschob sich also auf die Seite der Gegner. Die deutsche Seite dagegen konnte nicht einfach die Offensive ergreifen, da dies militärisch zwecklos gewesen sei. Livonius wies dabei besonders darauf hin, dass dieses defensive Vorgehen keinesfalls mit einem mangelnden Willen zur Offensive zusammenhänge, sondern einer strategischen Rationalität und kühlen Risikoabwägung gefolgt sei. Damit wollte er offenbar falschen Vorstellungen über die Moral der deutschen Seestreitkräfte vorbeugen.²⁸ Allerdings sollte die Öffentlichkeit auch das Abwarten nicht mit Untätigkeit verwechseln, sondern die Marine habe bei ihrem anstrengenden Wachdienst alles gegeben: „Möge daher niemand von der ‚trägen Ruhe‘ der Unsrigen sprechen!“²⁹

Mit dieser Darstellung leitete Livonius zur retrospektiven Erwartungskorrektur über: „Wo die Macht gebricht, *da ist es nicht richtig die Frage zu stellen: ‚was hat unsere Flotte geleistet‘, sondern ‚was war sie zu leisten im Stande.‘*“³⁰ Angesichts dessen, was realistischerweise erwartet werden durfte, habe die Bundesflotte die Erwartungen sogar übererfüllt. Als Fazit stand demnach keine Enttäuschung, sondern vielmehr Stolz auf das Geleistete und die Einsicht, dass zukünftig mehr für die Marine getan werden müsse:

„[D]er abgelaufene Krieg hat so recht gezeigt, was uns fehlt, damit das wieder erstandene deutsche Kaiserreich auch außerhalb seiner Grenzen als erste und vermittelnde Macht Europas würdig vertreten werde. Zwangen uns auch bisher die Verhältnisse, die preußische Marine den Anforderungen der Armee nachzusetzen, [...] so wird doch die Marine des deutschen Kaiserreichs hoffentlich bald einen Aufschwung nehmen, der sie jeglichem Feinde auf offener See die Stirn zu bieten, jeglicher Behinderung unseres Handels, jeglicher Blockade [sic] unserer Häfen in Zukunft zu wehren befähigt.“³¹

Interessanterweise sollte genau dies zu verhindern aber auch im nächsten großen Krieg nicht gelingen, so dass bis in Details hinein analoge Rechtfertigungserzählungen der Marine während des Ersten Weltkriegs und danach die Öffentlichkeit erreichten.

Innerhalb dieser Rekalibrierung der Erwartungen und dem Versuch, eine Neubewertung des maritimen Kriegsbeitrags zugunsten zukünftiger Marinerüstungen einzuleiten, fokussierte Livonius insbesondere den einzigen wirklich sichtbaren Erfolg: das gewonnene Seegefecht zwischen dem *Meteor* und der *Bouvet* vor der Küste Havannas. Der Autor schilderte das Geschehen ausführlich und urteil-

die Kriegs-Gedenkmünze nicht zu verleihen. Stenographische Berichte Bd.1 (1871), S. 601–602, S. 603, (31. Sitzung am 09. 05. 1871).

²⁷ Ebd., S. 23.

²⁸ Ebd., S. 25–33.

²⁹ Ebd., S. 33.

³⁰ Ebd., S. 27. (Hervorhebung i. O.)

³¹ Ebd., S. 49.

te, dass diese Tat „mit mancher hervorragenden Leistung unserer Kriegsgeschichte dreist in Parallele gestellt werden kann“.³² Marineintern wurde die Erinnerung an diesen ersten Erfolg durch Korvettenkapitän Eduard v. Knorr tatsächlich lange Jahre hindurch gepflegt und auch gegen französische Darstellungen des Geschehens verteidigt.³³ Noch Jahrzehnte später erhielt Knorr Briefe von allerlei Personen anlässlich des Jubiläums. Ein Graf Hoensbroech etwa erinnerte sich, „wie begeistert ich als Primaner über Ihren Seesieg, wie stolz meine ganze Klasse am Gymnasium zu Mainz auf unsere kleine Marine dadurch wurde“.³⁴ Anlässlich der vierzigjährigen Wiederkehr des Tages am 9. November 1910 schrieb ein Gratulant gar: „Solange es eine Deutsche Nation giebt, wird die Geschichte diesen Tag festhalten und mit ihm Eurer Excellenz Namen.“³⁵ Nichtsdestotrotz scheint die Öffentlichkeit als Ganze dieses ersten Seegefechts kaum gedacht zu haben und die Erinnerung blieb offenbar in der Hauptsache auf Marinekreise beschränkt.³⁶ Selbst im Zuge des 9. November 1918 reflektierte niemand darüber, dass dieser maritime Ehrentag nun mit einem negativen Ereignis überschrieben worden sei.

Nach außen und im Allgemeinen konnte die Marine in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens jedoch kaum darauf hoffen, sich durch ihre Partizipation an den Einigungskriegen zu legitimieren. Dies hing vor allem damit zusammen, dass es ihr nicht gelang, sich im öffentlichen Gedächtnis an die Reichsgründung zu verankern. Eine eigene Geschichtspolitik, die mit Livonius' Broschüre immerhin in Ansätzen erkennbar wird, hätte die Möglichkeit geboten, langfristig die Enttäuschung über den Kriegsverlauf mit einer neuen Erzählung zu überschreiben. Dass es hierzu aber nur vereinzelt kam, hatte seine Ursachen darin, dass die Militärgeschichtsschreibung fest in der Hand des Großen Generalstabs lag. Hier bestand wenig Interesse an einer eigenständigen Marinegeschichte, sollten doch diese militärgeschichtlichen Publikationen vor allem den Zielen der Landmilitärs dienen.

³² Ebd., S. 38–45, Zitat S. 39.

³³ Anonym, Der Kampf; Anonym, Zum 70. Geburtstag, hier aber S. 429 die fehlerhafte Angabe, das Gefecht habe am 12. November stattgefunden. Ansonsten heißt es S. 429–430 „Wenn das Gefecht auch auf den Verlauf des großen Krieges keinen Einfluß ausgeübt hat, so hat es doch in den Zeiten der herrlichen Taten der deutschen Armee den Beweis dafür erbracht, daß in der im ganzen zu tatenloser Defensive verurteilten Marine derselbe Geist des Draufgehens wohnte, der uns auf den französischen Schlachtfeldern zum Siege führte. So wurde das Gefecht von Havanna zu einer Tradition für die Marine.“

³⁴ Graf Hoensbroech an Knorr (01. 11. 1910), in: BA-MA, N 578/12, Bl. 152–153, hier Bl. 152. Vgl. exemplarisch auch die zahlreichen Glückwunschbriefe wie Zembsch an Knorr (08. 11. 1910), in: ebd., Bl. 154; Marinekapitän an Knorr (08. 11. 1910), in: ebd., Bl. 155; Velten, Königl. Yacht-Capitain an Knorr (08. 11. 1910), in: ebd., Bl. 158; div. Personen an Knorr (09. 11. 1910), in: ebd., Bl. 159; Hegelin an Knorr (09. 11. 1910), in: ebd., Bl. 162; Verdy du Vernoy an Knorr (12. 10. 1915), in: ebd., Bl. 178–179.

³⁵ Unbekannt an Knorr (10. 11. 1910), in: BA-MA, N 578/12, Bl. 160–161, hier Bl. 160.

³⁶ Wilhelm II. spielte 1885 in einer Rede zum Stapellauf der „Alexandria“ auf das Seegefecht an (07. 02. 1885), in: Obst (Hg.), Reden, S. 2.

Amtliche Marinegeschichte: Vom Großen Generalstab zur Kriegswissenschaftlichen Abteilung

Die amtliche Militärgeschichtsschreibung fand seit 1816 ihre zentrale Institution im Großen Generalstab des preußischen Heeres. In der Zeit des Kaiserreiches publizierte diese Stelle große Darstellungen der „Einigungskriege“ und Analysen der Feldzüge Friedrichs des Großen.³⁷ Die Offiziere orientierten sich an der sogenannten applikatorischen Methode, die zum Ziel hatte, durch die Analyse einzelner Feldzüge und Operationen das Urteilsvermögen und das strategische Denken zu schulen, jedoch nicht in platter Form schablonenhafte Muster für künftige Kriege zu produzieren. Die bei einem solchen Vorgehen eigentlich unvermeidliche Kritik an den Entscheidungen einzelner Heerführer umgingen sie allerdings weitestgehend, um das Prestige des Militärs zu schützen. Aus demselben Grund tat der Große Generalstab alles, um zivile Historiker aus dem Feld der Kriegsgeschichte herauszuhalten.³⁸

Eine analoge Einrichtung für die Aufarbeitung maritimer Operationen existierte nicht. Stattdessen bearbeitete der Generalstab die Seekriegshandlungen 1864 und 1870/71 in knapper Form in seinen Darstellungen – eine Tatsache, die die damalige institutionelle Dominanz des Heeres über die Marine unterstreicht.³⁹ Die Darstellungen ließen den Kriegsbeitrag der preußischen Marine beziehungsweise der des Norddeutschen Bundes als marginal erscheinen und konzentrierten sich darauf, das Prestige des Heeres zu mehren.⁴⁰ Eine Darstellung im Stile der Broschüre von Livonius kam für den Generalstab nicht in Frage.

Die Bände über den Krieg von 1864, die aufgrund politischer Rücksichtnahmen erst über zwanzig Jahre nach dem Feldzug publiziert werden durften, behandelten die Seeoperationen nur am Rande.⁴¹ Über das einzige Gefecht hieß es etwas gönnerhaft: „Wenn Kapitän Jachmann in diesem Gefecht auch keinen Erfolg errungen hatte, so war der Tag doch insofern von hoher Bedeutung, als es der erste Kampf war, den ein Theil der jung aufstrebenden Flotte bestanden hatte.“⁴² Das Fazit des Gesamtwerkes beachtete die Seestreitkräfte überhaupt nicht⁴³ und auch die Darstellung des 1866er-Kriegs schenkte der Marine keine Aufmerksam-

³⁷ Umbreit, *Development*, S.160–165; ders., *Militärgeschichtsschreibung*, S.18–26; teilweise tendenziös im Sinne der marxistisch-leninistischen Geschichtsauffassung: Brühl, *Militärgeschichte*, S.44–187; Salewski, *Militärgeschichtsschreibung*; Raschke, *Generalstab*; Lange, *Delbrück*.

³⁸ Zur Vorgeschichte der applikatorischen Methode Winter, *Militärwissenschaft*, S.57, S.72; Lange, *Schritt*; ders., *Delbrück*, S.46–48, S.51 Anm. 124; Brühl, *Militärgeschichte*, S.69–70; Raschke, *Generalstab*, S.36–38, S.45–46.

³⁹ Sandhofer, *Official History*, S.147–148; ders., *Militärgeschichtsschreibung*, S.55–56.

⁴⁰ Für eine Charakterisierung der Generalstabswerke Brühl, *Militärgeschichte*, S.122–145; Pöhlmann, *Kriegsgeschichte*, S.33, S.37–41.

⁴¹ *Der Deutsch Dänische Krieg*, Bd.1, Anlage Nr.16, S.49*–57*; Bd.2, S.459–463; Anlage Nr.49, S.130*; Anlage Nr.66, S.191*; zur Publikationsgeschichte Umbreit, *Militärgeschichtsschreibung*, S.21; Brühl, *Militärgeschichte*, S.101–104, S.121.

⁴² *Der Deutsch Dänische Krieg*, Bd.2, S.463.

⁴³ Ebd., S.758–774.

keit.⁴⁴ Das Generalstabswerk über den Deutsch-Französischen Krieg⁴⁵, das sich auf tausenden von Seiten in zahlreichen Bänden den ruhmreichen Operationen des Heeres widmete, war ebenfalls nicht geeignet, der Marine einen Anteil an den Erfolgen zuzugestehen. Auf nur wenigen Seiten stellten die Heeresoffiziere die Küstenschutzbestrebungen und das ereignislose Belauern der Seestreitkräfte während der kurzen Blockade dar.⁴⁶ Für den einzigen Seesieg im eigentlichen Sinne, dem Gefecht vor Havanna, erübrigte das Werk lediglich eineinhalb Seiten. In der Erzählung diente das Ereignis mehr als eine kurze Episode, die die allgemeine Ereignislosigkeit auf See als dramaturgischen Kontrast nutzte, um dann wieder zur Haupterzählung auf den französischen Kriegsschauplatz zurückzukehren.⁴⁷ In den offiziellen Generalstabswerken konnte die Marine also keinesfalls auf größere Anerkennung oder gar eine Neuerzählung nach Livonius' Vorbild hoffen. Hinzu kam, dass die Darstellungen der Landmilitärs über ein außerordentliches wissenschaftliches Renommee verfügten, das seinen Ausdruck auch in der Verleihung des prestigeträchtigen Verdun-Preises 1879 für die Schilderung des Deutsch-Französischen Krieges fand, den eine Kommission „aus Mitgliedern der königlichen Akademie der Wissenschaften und aus Universitätsprofessoren“ alle fünf Jahre für das beste historiographische Werk vergab.⁴⁸

Gegen diese Dominanz auf dem Geschichtsmarkt konnte die Marine nicht ankommen. Aus ihrem Umfeld erschienen in den folgenden Jahren lediglich einige populäre Darstellungen, wie 1873 diejenige A. v. Crousaz' oder Jahre später die des Korvettenkapitäns Alfred Tesdorpf, der als Bibliothekar an der Marine-Akademie wirkte.⁴⁹ Crousaz bemühte sich in seiner Darstellung, ein positives Bild der Marine zu zeichnen und diese als notwendig für den weiteren Aufstieg des jungen Reiches darzustellen. Hinsichtlich der Preußisch-Deutschen Kriege nahm auch er die Seestreitkräfte vor den delegitimierenden Enttäuschungsfolgen in Schutz. Die Ursache der Enttäuschung sah er mit Bezug auf den 1864er-Krieg weniger in den tatsächlichen Leistungen begründet als vielmehr in den „Illusionen, die, einmal in Umlauf gesetzt, sich vergrößern mussten, und dann zu den irrthümlichsten Erwartungen geführt haben“.⁵⁰ Mit derselben Rechtfertigungsstrategie, die schon Livonius' Schrift auszeichnete, kontrastierte er die falschen Erwartungen der Öffentlichkeit mit dem, was angeblich auf einer realistischen Grundlage zu erwartete-

⁴⁴ Der Feldzug von 1866 in Deutschland.

⁴⁵ Knapp zur Entstehungsgeschichte Brühl, *Militärgeschichte*, S. 119–120.

⁴⁶ Der deutsch-französische Krieg 1870–71, Erster Theil Bd. 1, S. 112–120; Der deutsch-französische Krieg 1870–71, Erster Theil Bd. 2, S. 1307–1320; Der deutsch-französische Krieg 1870–71, Zweiter Theil Bd. 1, S. 428–430; Der deutsch-französische Krieg 1870–71, Zweiter Theil Bd. 3, S. 1382–1384.

⁴⁷ Der deutsch-französische Krieg 1870–71, Zweiter Theil Bd. 1, S. 430–432.

⁴⁸ Militär-Wochenblatt 64 (1879), S. 218–219, Zitat S. 218; auch Brühl, *Militärgeschichte*, S. 134; Salewski, *Militärgeschichtsschreibung*, S. 61; Weigand, *Geschichtsschreibung*, S. 111–112; Verdunpreis. Der mit 1000 Goldtalern dotierte Verdunpreis war 1844 von Friedrich Wilhelm IV. gestiftet worden.

⁴⁹ Crousaz, *Geschichte*; Tesdorpf, *Geschichte*.

⁵⁰ Crousaz, *Geschichte*, S. 97–98.

ten gewesen wäre, so dass die Marine retrospektiv deutlich besser abschnitt und auch zukünftig noch Großes leisten könne. Höhere Erwartungen erschienen also langfristig durchaus gerechtfertigt, wenn die Flotte „dann gross genug ist“.⁵¹ In ebensolcher Weise gestaltete er die Darstellung des Seekrieges gegen Frankreich, so dass auch hier das Fazit deutlich positiver ausfiel. Denn auch hier habe die „grosse Menge [...] wiederum zu viel erwartet“, was auf ihre Unkenntnis über die Marine und die Bedingungen von Seekriegen zurückzuführen sei.⁵² Deshalb habe die Flotte den „Lohn nationaler Begeisterung sonach [...] nur verdient, aber nicht erhalten“. Diesen Lohn nun doch noch einzustreichen, bemühte sich seine Darstellung. Im Ergebnis stand daher die Feststellung, dass „unsere Marine dem Heer würdig sekundiert“ habe und „siegreich“ gewesen sei.⁵³ Die Deutschen sollten deshalb den „Kranz des Ruhmes, welchen in erste Linie unser unvergleichliches Heer erwarb, auch unserer im Geist und Wesen mit ihm ebenbürtigen Marine“ reichen.⁵⁴

Aber gerade diese unterstellte Ebenbürtigkeit war es, die den Seestreitkräften gegenüber der traditionsreichen Armee fehlte. Deshalb unterlegte Crousaz sein Buch mit einer impliziten Aufstiegsgeschichte, die aufzeigen sollte, dass die Flotte sich nach erfüllten Defensivaufgaben zukünftig auch der Offensive widmen könne und als „Faktor der Civilisation“ und „Medium unserer intellectuellen und handelspolitischen Gemeinschaft“ globale Wirkungen entfalten werde.⁵⁵ In dieser Logik brach die Marine enttäuschungsfrei und mit einer kurzen, aber bereits ruhmreichen Tradition in die Zukunft des neuen Nationalstaats auf.⁵⁶ Oder anders formuliert: Die vergangenen Enttäuschungen, die ja ohnehin nur aufgrund der Unkenntnis der Öffentlichkeit entstanden seien, ordneten sich als Stufen eines Lernprozesses einer insgesamt erfolgreichen Institution ein. Auf Grundlage dieser Geschichte äußerte der Autor dann schon wieder neue Erwartungen:

„Sonach ist es keine Divination, sondern eine logische Folgerung, wenn man annimmt, dass die Deutsche Kriegsmarine zu einer wahrhaftigen Erdengrösse an Dauerhaftigkeit, Macht und Berufserfüllung bestimmt ist. Wenn sie dann, ein dem Deutschen Heere ebenbürtiger Gigant, alle Meere beherrscht, und alle Völker sich vor ihr beugen, dann wird in ihrer majestätischen Geschichte die jetzige Schilderung nur ein Baustein sein.“⁵⁷

Solche durch eine umgeschriebene Seekriegsgeschichte legitimierten Aspirationen konnten sich aber gegen die wirkmächtigen, mit dem Siegel der Wissenschaftlichkeit versehenen Darstellungen des Generalstabs auf dem Geschichtsmarkt des Kaiserreichs kaum durchsetzen. Das über 15 Jahre später publizierte Buch des Marinebibliothekars und Korvettenkapitäns Tesdorpf musste sich deshalb in seiner Analyse der Kampfhandlungen während der Preußisch-Deutschen Kriege

⁵¹ Ebd., S. 129.

⁵² Alle Zitate im Folgenden ebd., S. 231. Den zitierten Satz versah Crousaz mit einer Anm., in der es hieß: „Wie 1864“.

⁵³ Ebd., S. 288.

⁵⁴ Ebd., S. 289.

⁵⁵ Ebd., S. 369.

⁵⁶ Ebd., S. 368–376.

⁵⁷ Ebd., S. 376.

ganz an den offiziellen Generalstabswerken orientieren.⁵⁸ Aus diesem Grund erfuhr sein Buch zu Beginn der 1890er-Jahre eine Generalkritik durch den einflussreichen Vize-Admiral Carl Ferdinand Batsch. In seiner Kritik zeigte sich deutlich, dass die geschichtspolitische Dominanz der Armee seitens ihrer maritimen Kollegen zunehmend negativ bewertet wurde.

In seiner Rezension bemängelte Batsch zunächst die volkstümliche Art der Tesdorpf'schen Darstellung und konstatierte die Absenz fachwissenschaftlicher Untersuchungen zur Marinegeschichte. Neben der „Schönschriftstellerei“ bedürfte diese vor allem „ernsthafter Geschichtsschreibung“.⁵⁹ Die Darstellungen des Großen Generalstabes seien zwar von besonderer „Mustergültigkeit“, könnten aber in der Aufarbeitung der maritimen Taten während der letzten Kriege nicht befriedigen.⁶⁰ Es müsse vielmehr ein „Specialist, und das ist der Seeoffizier als Verfasser eines maritimen Werkes“, diese historische Arbeit leisten. Mit diesem Argument plädierte er dafür, dass der „Fachmann“ zukünftig über die Seekriegsgeschichte selbst arbeiten müsse, jedoch in einer Form, die sein Wissen auch dem Laien transparent mache.⁶¹ Dies war im Grunde eine durch Fachwissen legitimierte Forderung nach einer Marinegeschichtsschreibung, die in der Hand von Marineoffizieren liegen müsse. Eine solche Aufgabe hatte Tesdorpf in den Augen Batschs nicht erfüllt, dessen Übernahme der Ansichten des Generalstabswerks insofern „nicht zu billigen“ sei.⁶²

Dabei wird deutlich, dass es dem Vize-Admiral vor allem darum ging, das Ansehen der Marine durch eine entsprechende Historiographie zu heben: „Eine zielbewußte Geschichtsschreibung [sic] hat sicher die Aufgabe, in dem, was sie schreibt, das Selbstvertrauen der Nation zu fördern.“⁶³ Letztlich schwebte auch ihm retrospektives Erwartungsmanagement vor. Demnach durften die Leistungen der Marine im Einigungskrieg weder positiv übertrieben noch zu kritisch dargestellt werden: „Eine Beschönigung des unzweifelhaften Mißverhältnisses [der Leistungen im Krieg von 1870/71, S. R.] kann zur Förderung des nationalen Selbstvertrauens nicht beitragen; ist vielmehr geeignet, ein noch abfälligeres Urtheil über die Leistungen oder Nichtleistungen [der Marine, S. R.] hervorzurufen.“ Seines Erachtens müsse eine zukünftige Marinegeschichte viel stärker betonen, dass die junge Flotte „eine Aufgabe gelöst [hat], der sie strenggenommen nicht einmal gewachsen war“.⁶⁴

Diese von einem prominenten Seeoffizier gestellten Forderungen an eine zukünftige maritime Historiographie hatten allerdings zunächst keinerlei instituti-

⁵⁸ Tesdorpf, *Geschichte*, S. 71–87, S. 129–157.

⁵⁹ Batsch, *Marine-Geschichte*, S. 279. Vgl. auch Sandhofer, *Militärgeschichtsschreibung*, S. 56. Zum Autor Hildebrand/Henriot, *Admirale*, Bd. 1, S. 65–66; Konteradmiral a.D. E[rnst] Batsch, Carl Ferdinand Batsch.

⁶⁰ Alle Zitate im Folgenden aus Batsch, *Marine-Geschichte*, S. 286.

⁶¹ Ebd., S. 287–289, Zitat, S. 288.

⁶² Ebd., S. 268.

⁶³ Alle Zitate im Folgenden ebd., S. 292.

⁶⁴ Ebd., S. 293.

onell nachweisbare Konsequenzen, deuten jedoch zum einen auf ein gestiegenes Selbstvertrauen gegenüber dem Heer hin, zum anderen auf die Bestrebungen, die eigene Geschichte deutlicher mit den Erfolgen der sogenannten Einigungskriege zu verknüpfen. Dabei konnten populäre Darstellungen wie diejenige Tesdorpf's solche Absichten in den Augen Batschs nicht unterstützen. Gefordert waren vielmehr wissenschaftliche Darstellungen allgemeinverständlicher Art. Nur eine professionelle Marinegeschichte aus der Feder von Marinehistorikern schien gegenüber dem Heer konkurrenzfähig zu sein.

Immerhin – seine Ansicht der Kriegsergebnisse sedimentierten sich innerhalb der Marine in zwei Winterarbeiten. Diese Form der innermaritimen Aufarbeitung der letzten Kriege orientierte sich ganz an den rechtfertigenden Argumenten, die Livonius publiziert hatte. Die erste Arbeit, die ein gewisser Oberleutnant z. S. Piper im Winter 1899/1900 vorlegte, befasste sich mit der „Thätigkeit der preußischen Marine in den Kriegen 1864 und 1866“.⁶⁵ Die Arbeit machte die beiden Konflikte zur Vorgeschichte künftiger Größe und betonte, dass die damaligen Seestreitkräfte ihre Aufgaben angesichts der vorhandenen Möglichkeiten gut erfüllt hätten. Die damalige Irrelevanz der Seeoperationen ließ sich also nun – in einer Phase der verstärkten Flottenrüstung – problemlos als Ausgangspunkt einer Aufstiegsgeschichte einordnen; ein Narrativ, das der Vorgesetzte in seinem knappen Gutachten positiv beurteilte.⁶⁶

Eine zweite Arbeit widmete sich dem Deutsch-Französischen Krieg. Hier dominierte die Erzählung von Livonius, der auch in der Literaturliste und durch zahlreiche (nicht gekennzeichnete) Zitate im Text gegenwärtig war. Auch der Autor der Schrift identifizierte ein „Gefühl der Nichtbefriedigung“ hinsichtlich der Kriegsergebnisse, machte dafür aber die mangelhafte Kenntnis der Öffentlichkeit über die tatsächlichen Verhältnisse verantwortlich.⁶⁷ Auch er nahm eine retrospektive Anpassung der Erwartungen vor und kam zu dem Ergebnis, dass die Marine ihre Ziele erreicht habe und man ihr nicht „die Anerkennung versagen“ dürfe.⁶⁸ Die Vorgesetzten waren mit dieser Darstellung voll einverstanden und regten eine Veröffentlichung „in der Presse“ oder der offiziellen *Marine-Rundschau* an.⁶⁹

Um die Jahrhundertwende konkretisierten sich solche Ansichten in dem Wunsch nach einer eigenen kriegsgeschichtlichen Abteilung beim Admiralstab. Im Dezember 1900 erschien in der *Marine-Rundschau* ein Plädoyer für die Einrichtung einer solchen Abteilung bei der Kaiserlichen Marine.⁷⁰ Der damalige Admiralstabschef Vizeadmiral Otto v. Diederichs machte sich die hier geäußerten

⁶⁵ Winterarbeit Oberleutnant z. S. Piper an Bord S.M.S. „Blücher“ 1899/1900, Die Thätigkeit der preußischen Marine in den Kriegen 1864 u. 1866, in: BA-MA, RM 5/2014, Bl. 92–123.

⁶⁶ Vgl. die Beurteilung ebd., Bl. 123 (27.02.1900).

⁶⁷ Winterarbeit des Leutnants z. S. Schleusener, Die Thätigkeit der norddeutschen Bundesmarine im Kriege 1870/71, in: BA-MA, RM 5/2014, Bl. 143–177, Zitat Bl. 144. Die Schrift findet sich in anderer Form noch einmal in ebd., Bl. 178–216.

⁶⁸ Ebd., Bl. 177; vgl. auch das Fazit aus der anderen Fassung ebd. Bl. 216.

⁶⁹ Die Gutachten der Kommandanten u. des Stationschefs (24.03.1900), in: ebd., Bl. 142.

⁷⁰ K., Marine-Geschichte.

Überlegungen umgehend zu eigen und warb bei Staatssekretär Alfred v. Tirpitz für den Plan, seiner Behörde im nächsten Etat Mittel für die Gründung einer entsprechenden Einrichtung zur Verfügung zu stellen.⁷¹ Die bisherige Marinegeschichtsschreibung sei eine „populäre oder laienhafte“, dabei habe der Admiralstab bereits organisatorische Vorkehrungen für eine eigene Bearbeitung des historischen Materials getroffen. Lediglich fehlendes Personal habe dazu geführt, dass die Ergebnisse bisher nicht bekannt geworden seien. Der Admiralstab wolle sich bei seinem Vorhaben an „dem berühmten Vorbilde des Generalstabes der Armee“ orientieren. Doch Tirpitz hatte keinesfalls vor, dem Admiralstab eine solch wichtige Stelle zuzugestehen: „Meines Erachtens ist es Zeit, Geschichte zu schreiben, wenn wir Geschichte gemacht haben. Dazu muß erst die Flotte da sein, und diese macht das Reichsmarineamt“, notierte er zu dem Plan des Admiralstabschefs.⁷² Tirpitz selbst zeigte sich also deutlich zukunftsfixierter. Zu diesem Zeitpunkt lief ohnehin die große Flottenrüstung und -propaganda auf Hochtouren, so dass die Einigungskriege zunehmend als erste Schritte einer Aufstiegsgeschichte harmonisiert werden konnten, während die Marine ihre Legitimation zunehmend aus dem zukünftigen Nutzen bezog.⁷³ Zudem rückten die Einigungskriege um 1900 in der Erinnerungskultur immer mehr in den Hintergrund.⁷⁴

Trotzdem blieben Teile der Marine an einer eigenen, legitimierenden Geschichtsschreibung interessiert. Im Januarheft 1901 der *Marine-Rundschau* erschien erneut ein Artikel, der die Notwendigkeit einer Marinegeschichtsschreibung nach dem Vorbild des Generalstabes betonte.⁷⁵ Daraufhin wiederholte Diederichs sein Ersuchen, finanzielle Mittel für „die Einrichtung einer seekriegsgeschichtlichen Abtheilung“ bereitzustellen.⁷⁶ Doch diese Initiativen verhallten offenbar ungehört und so blieb die historische Beschäftigung mit maritimen Themen bis zum Kriegsbeginn 1914 auf die sogenannten Winterarbeiten der Offiziere, die seekriegshistorischen Darstellungen der Seekriegslehrer der Marineakademie und einige Aufsätze in der *Marine-Rundschau* beschränkt. Auf Archivmaterial beruhende Darstellungen, die sich an eine breitere Öffentlichkeit wandten, wie etwa die Studien des Admiralitätsrats Koch, waren eher individuellen Initiativen als institutionalisierter Forschung zu verdanken.⁷⁷ Erst während der Enttäuschungsphase des Ersten Weltkriegs sollte die Idee einer eigenen historischen Abteilung deutlich an Dynamik gewinnen, die letztlich in die Gründung der Kriegswissen-

⁷¹ Alle Zitate im Folgenden aus: Chef des Admiralstabes an Staatssekretär des Reichsmarineamts (14.12.1900), in: BA-MA, RM 3/104, Bl.14–15; auch in ebd., RM 2/923, Bl.121–122.

⁷² Tirpitz (14.12.1900), zit. nach Hubatsch, Admiralstab, S.109.

⁷³ Vgl. z.B. die Darstellungen der Seekriege bei Werner, Buch, S.211–221, S.254–256; Wislicenus, Seemacht, S.98–99, S.102–104.

⁷⁴ Vogel, Nationen, S.152–162; Schieder, Kaiserreich, S.132.

⁷⁵ Anonym, Seekriegsgeschichte.

⁷⁶ Chef des Admiralstabes an Staatssekretär des Reichsmarineamts (11.02.1901), in: BA-MA, RM 3/104, Bl.26; auch in: ebd., RM 2/923, Bl.126.

⁷⁷ Zur marginalen Existenz einer wissenschaftlichen Marinegeschichtsschreibung bis 1914 auch Sandhofer, Official History, S.48; ders., Überlieferung, S.301; Vgl. z.B.: Koch, Geschichte; ders., Zeit; ders., Stosch.

schaftlichen Abteilung mündete. In diesem Krieg rüstete sich die Marine deutlich stärker für die geschichtspolitischen Kämpfe als nach 1871, um der Dominanz des Heeres begegnen zu können. Doch bildete der Geschichtsmarkt bei weitem nicht das einzige Feld, auf dem die Seestreitkräfte zunächst unter dem Einfluss des mächtigen Heeres standen.

2. Determinanten der Marineentwicklung in der Ära Stosch

Nach der Reichsgründung litt die Marine unter einem Image, das es ihr erschwerte, Ressourcen zu akkumulieren und ihre Relevanz nachzuweisen. Nicht nur fehlte es ihr an dynastischem Rückhalt bei Kaiser Wilhelm I., der sich ganz als preußischer Armeeoffizier verstand, sondern auch bei den konservativen Kreisen, denen die Marine immer noch als liberale Märzerrungenschaft der 48er-Revolution galt. Bei gesellschaftlichen Anlässen fand sich die maritime Teilstreitkraft, gerade im Vergleich zur personalstarken Armee, unterrepräsentiert und konnte auf keine glorreiche Tradition verweisen.⁷⁸

Nicht zuletzt deshalb prägte die Armee die preußisch-deutschen Seestreitkräfte bis weit in die Zeit des Kaiserreichs.⁷⁹ Zwar erkannte Kriegsminister Albrecht v. Roon, damals auch für die Flotte zuständig, schon Mitte der 1860er-Jahre, dass es ihm als Nicht-Seemann kaum gelang, das nötige Vertrauen bei den Marineangehörigen zu gewinnen, geschweige denn, sich mit fachlichen Fragen angemessen zu befassen, und hielt es daher für „besser, wenn ein wirklicher Seemann Marine-Minister wäre“.⁸⁰ Doch sollte es anders kommen: Da die maritimen Leistungen im Deutsch-Französischen Krieg enttäuschend geblieben waren, gelangte mit Albrecht v. Stosch wieder ein Armeegeneral an die Spitze der Marine.⁸¹ Stosch, Jahrgang 1818 und bereits als junger Mann in die Armee eingetreten, hatte es dort bis zum General gebracht und empfahl sich im Krieg sowohl durch organisatorische als auch durch militärische Leistungen für höhere Aufgaben.⁸²

Die Motive für die Wahl Stoschs lagen also zum einen in der hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Performanz der Marine, zum anderen in einer damit zusammenhängenden Problemanalyse begründet, der Marine mangle es an mi-

⁷⁸ Zur verhaltenen bis skeptischen Wahrnehmung der Marine bes. im Vergleich zur Armee: Coler, Bismarck und die See, bes. S. 584–588; Verchau, Jachmann, S. 66; Olivier, Strategy, S. 79–80; Aus autobiographischer Perspektive Tirpitz, Erinnerungen, S. 7; „Vom Schiffsjungen zum Admiral“, Tagebuchaufzeichnungen von Konter-Admiral Richard Dittmer (18.12.1840–10.09.1925), in: BA-MA, RM 8/133, Bl. 1–188, hier Bl. 83–84, Bl. 99; zur Person Hildebrand/Henriot, Admirale, Bd. 1, S. 251–252.

⁷⁹ Sondhaus, Spirit, bes. S. 459–460.

⁸⁰ Roon, Denkwürdigkeiten, S. 369. Zur Person Hildebrand/Henriot (Hg.), Admirale, Bd. 3, S. 151–153.

⁸¹ So Sondhaus, Spirit, S. 473. Vgl. auch Coler, Berufung, S. 655–657.

⁸² Zu Stoschs Lebenslauf vor seinem Amtsantritt: Sieg, Ära, S. 22–25; Schröder, Stosch, S. 7–64; Baumgart, Einleitung [Stosch], S. 13–15.

litärischer Führung und Disziplin. So gab weniger Stoschs maritimes Fachwissen den Ausschlag für seine Ernennung, sondern vielmehr seine im Krieg unter Beweis gestellte militärische Tapferkeit sowie sein Organisationstalent.⁸³ Dies führte dazu, dass er schließlich das Amt bekam, während Kandidaten, die aus der Marine selbst stammten, weichen mussten: Der erfahrene Admiral Jachmann, den Roon eigentlich als Nachfolger im Auge hatte und der seit der zweiten Hälfte der 1860er-Jahre de facto die Marine leitete, musste mit einem einflusslosen Posten vorliebnehmen. Er blieb allerdings Teil des Admiraltätsrates, der den General bei seinen Entscheidungen als Fachgremium beraten sollte. Dieses berief Stosch aber nie ein, woraufhin Jachmann 1874 den Dienst quittierte.⁸⁴ Prinz Adalbert, der sich seit 1848 für die preußische beziehungsweise deutsche Seemacht eingesetzt hatte, bekam lediglich die Position eines Generalinspektors der Marine und sollte Stosch als erfahrener Ratgeber dienen. Großen Einfluss konnte allerdings auch er nicht entfalten. Nach dem Tod des Prinzen im Juni 1873 blieb der Posten vakant.⁸⁵

Das Amt des Chefs der Admiralität zeichnete sich durch eine konstitutionelle Doppelstellung aus. Zum einen war er als Staatssekretär des Reichsmarineamtes dem Reichskanzler unterstellt, sofern Verwaltungsfragen der Marine betroffen waren, zum anderen unterstand er aufgrund der sogenannten Kommandogewalt des Kaisers in militärischen Fragen unmittelbar dem Monarchen selbst.⁸⁶ Vor das Parlament musste er lediglich in Verwaltungs- und Budgetfragen treten, während er in militärischen Fragen, die in die monarchische Kommandosphäre fielen, dem Reichstag in keiner Weise verantwortlich war.⁸⁷ Aus dieser Doppelstellung ergaben sich vielfältige Konflikte zwischen Kanzler und Staatssekretär, die der Kaiser immer wieder schlichten musste. Der Konflikt zwischen beiden speiste sich nicht zuletzt aus Bismarcks Sorge, Stosch könnte unter einem Kaiser Friedrich das Kanzleramt übernehmen. Tatsächlich wurden dem General entsprechende Ambitionen und eine liberale Einstellung nachgesagt, da er seit längerem zum Zirkel um den Kronprinzen gehörte, mit dessen Regentschaft die Liberalen Hoffnungen auf Reformen in ihrem Sinne verbanden.⁸⁸ Beide Kontrahenten griffen dabei wiederholt zum Mittel der Rücktrittsdrohung, letztlich jedoch ohne Konsequenzen,

⁸³ Batsch, Stosch, S. 224; Coler, Bismarck, S. 658–659; Schröder, Stosch, S. 63–64; Sieg, Ära, S. 24; Sondhaus, Preparing, S. 103.

⁸⁴ Coler, Berufung S. 655–657; Schröder, Stosch, S. 64; Sondhaus, Preparing, S. 104.

⁸⁵ Hollyday, Rival, S. 103–104; Duppler, Prinz, S. 70, S. 73–75; Sondhaus, Preparing, S. 104; Witthöft, Lexikon, Bd. 1, S. 9.

⁸⁶ Sieg, Ära, S. 33–41, S. 558–559.

⁸⁷ Generell gab es im Kaiserreich keine dem Parlament verantwortlichen Ressortminister: Boldt, Verfassungsgeschichte, S. 175, S. 177–178; Nipperdey, Machtstaat, S. 100. In der Kommandogewalt des Kaisers sieht Nipperdey, ebd., S. 99, den „extrakonstitutionellen Kern“ der Monarchie. Stosch bewegte sich in seiner Stellung also zwischen dem Reichskanzler, dem Reichstag u. der kaiserlichen Kommandogewalt.

⁸⁸ Die Forschung konnte letztlich jedoch nicht nachweisen, dass Stosch derartige Ambitionen hegte. Hollyday, Bismarck; Sieg, Ära, S. 63–65; Baumgart, Einleitung [Stosch], bes. S. 36. Ebenfalls muss der Liberalismus Friedrichs skeptisch betrachtet werden, hierzu nach wie vor hervorragend Dorpalen, Frederick III, bes. S. 30–31; auch Kraus, Friedrich III., bes. S. 288–

da der Kaiser beide immer wieder in ihren Ämtern beließ.⁸⁹ Stosch sicherte bei diesen Auseinandersetzungen seine Stellung vor allem dadurch ab, dass er an die soldatische Gesinnung des Kaisers appellierte, ein Argumentationsmuster, das er in Konfliktsituationen wiederholt abrief, um seinen Posten zu behalten.⁹⁰

Stosch im Reichstag

In seinem neuen Amt stand Stosch vor vielfältigen Aufgaben. Zunächst musste er sich umfassend in die neue Materie einlesen und sich die nötige Anerkennung beim Seeoffizierkorps sichern.⁹¹ Letzteres führte gleich zu Beginn seiner Amtszeit zu Konflikten, da er bei den Offizieren als „Landratte“ galt und sein Ton im persönlichen Umgang auf Unmut stieß.⁹² Außerdem musste er nun vor das Parlament treten, um hier das Vertrauen der Abgeordneten zu gewinnen, ohne deren Zustimmung die finanzielle Ausstattung der Marine nicht verbessert werden konnte.

Dabei etablierte sich der Reichstag im Laufe der 1870er-Jahre zunehmend als „Bühne“ nationaler Politik, die erhebliche mediale Aufmerksamkeit genoss.⁹³ Denn die Presse berichtete ausführlich über die Verhandlungen, druckte Sitzungsprotokolle und Bilder der Abgeordneten ab und half so, die Volksvertretung und ihre Arbeit im Bewusstsein der durch die Ausweitung des Wahlrechts erheblich vergrößerten, politischen Öffentlichkeit zu verankern.⁹⁴ In die mit diesem Ort verbundenen medialen Vermittlungsprozesse musste Stosch sich zukünftig einschalten lernen, wollte er den maritimen Angelegenheiten größere öffentliche Aufmerksamkeit und dem Aufbau der Flotte Erfolg sichern. Der Schriftsteller und Publizist Gustav Freytag⁹⁵, den er knapp zehn Jahre zuvor kennengelernt hatte,⁹⁶ empfahl sich hierfür als eine Art informeller politischer Medienberater⁹⁷

289, sowie ausführlich Müller, *Our Fritz*, S. 63–104; ders., *Kanzler*; Baumgart, *Einleitung* [Friedrich III.], S. 26–31.

⁸⁹ Zu den zahlreichen Konflikten siehe z. B. Sieg, *Ära*, S. 24, S. 41, S. 43–44, S. 50–57, S. 59, S. 83–84, S. 102, S. 489; Coler, *Konflikt*; Baumgart, *Einleitung* [Stosch], S. 33–38.

⁹⁰ Sieg, *Ära*, S. 96, S. 116; Coler, *Konflikt*, S. 580. Nach Gall, *Bismarck*, S. 639, sah der Kaiser in Stosch primär den „militärischen Fachmann“. Zum militärischen Selbstverständnis Wilhelms Angelow, *Wilhelm I.*, bes. S. 244–245; Walter, *Berufssoldat*.

⁹¹ In seinen Notizen schrieb Stosch zu Beginn seiner Amtszeit, er fühle sich „wie ein Schuljunge“, zit. nach Sieg, *Ära*, S. 41; auch Hollyday, *Rival*, S. 102.

⁹² Sondhaus, *Preparing*, S. 102; Schröder, *Stosch*, S. 66.

⁹³ Zur theatralischen Beschreibung des Parlaments Blackburn, *Politics*, S. 161–164.

⁹⁴ Biefang, *Modernität*; ders., *Seite*, S. 37–49, S. 65–96, bes. S. 83–92, S. 306–309; ders., *Reichstag*; ders., *Integration*, bes. S. 5–6; allg. Bösch, *Parlamente*, S. 371–381. Vgl. zu den räumlichen u. formellen Rahmenbedingungen der Reichstagsverhandlungen Goldberg, *Bismarck*, S. 43–98.

⁹⁵ Zur Person: Martini, *Freytag*.

⁹⁶ Freytag, *Erinnerungen*, S. 319–323; Hassell, *Erinnerungen*, S. 153–154; Baumgart, *Einleitung* [Stosch], S. 17–19.

⁹⁷ Zur Politikberatung in historischer Perspektive Rudloff, *Einleitung*. Der Autor geht davon aus, dass sich die moderne Politikberatung, bzw. eine „politische Expertenkultur“ (S. 27) im späten 19. Jhd. herausgebildet habe. Die Beraterfunktion Freytags lässt sich allerdings noch als „Beratertum alten Musters“ (S. 28) mit persönlichem Kontakt zum Amtsträger fassen,

des Chefs der Admiralität und bemühte sich, seinen Freund Stosch auf diese neue Aufgabe vorzubereiten. An dem Briefwechsel der beiden lässt sich erkennen, welche zentrale Rolle den Reichstagsauftritten zukam, um das Image der Marine aufzuwerten und ihre Aufbaupläne zu propagieren.

Anfang Dezember 1871, nur wenige Monate vor Stoschs erstem Auftritt vor dem Parlament, schrieb Freytag: „Sie treten jetzt zum ersten Mal in einem hohen verantwortlichen Amt selbstständig dem Publikum und dem Reichstag gegenüber. [...] Lassen Sie mich plaudern, wie ich mir denke, daß Sie mit der öffentlichen Meinung fertig werden können und für das Gute, das Sie tun, Popularität gewinnen.“⁹⁸ Im Folgenden empfahl er eine offenerherzige Kommunikation gegenüber Parlament und Presse: „Die Leitung der M[arine] muß freundlich und – soweit der Dienst erlaubt – mitteilend gegen die Nation sein. Die Leute wollen für das Geld, das sie diesem großen Interesse zahlen, auch hübsch reichlich und regelmäßig von demselben erfahren.“⁹⁹ Der Publizist bot an, sowohl seine eigene Zeitschrift für marinefreundliche Artikel zur Verfügung zu stellen als auch seine Kontakte zu anderen Blättern in diesem Sinne zu nutzen.¹⁰⁰ Zudem empfahl er, sich mit den Reichstagsabgeordneten, „dieser Klasse von Wettermachern“, gut zu stellen und nannte eine Reihe von Parlamentariern, von denen er annahm, dass sie der Marine potentiell positiv gesonnen waren.¹⁰¹ Freytag erkannte sowohl die Probleme, die sich dem General Stosch bei seinen Auftritten im Reichstag stellten, als auch die zentrale Rolle der Berichterstattung über die Sitzungen, die der Chef der Admiralität in seinem Sinne nutzen konnte. Freilich werde es ihn, so schrieb der Medienberater weiter,

„zuweilen große Überwindung kosten, eine milde und tolerante Miene gegen die klugen Leute vom Reichstag zu bewahren. Dennoch hängt davon fast alles ab. Wenn Sie mit den Mitgliedern gut auskommen, so werden Sie der Regierung bequem, dem Reichskanzler ehrwürdig, und durch die Reichstagsritzen verbreitet sich Ihr Renomee über das Land.“¹⁰²

Insbesondere für die Kommissionssitzungen sei eine Haltung von „ehrliche[r] Offenheit und würdevolle[r] Freundlichkeit zu empfehlen“. Ein solches Auftreten könne dabei helfen, die Vorurteile der Abgeordneten gegenüber einem Militär

wie es im 19. Jahrhundert noch zu dominieren schien. Freytag hatte bereits zu Beginn des 1870er-Kriegs als eine Art Medienberater des Kronprinzen fungiert, Müller, Our Fritz, S. 108.

⁹⁸ Freytag an Stosch (4./5.12.1871), in: Gustav Freytags Briefe, S. 82–83. Der Hg. weist in der Einleitung seiner Edition auf einige vorgenommene Kürzungen hin, ebd., S. X, doch hat Coler, Konflikt, S. 578, bei einer Durchsicht der Originale festgestellt, dass diese sich ausschließlich auf einige negative Äußerungen über den Kronprinzen beziehen.

⁹⁹ Freytag an Stosch (4./5.12.1871), in: Gustav Freytags Briefe, S. 83.

¹⁰⁰ Freytag bot noch mehrfach an, Artikel zu schreiben oder erbat sich Informationen, die er verarbeiten könne. Vgl. exemplarisch Freytag an Stosch (30.01./10.02.1872), in: Gustav Freytags Briefe, S. 88; Freytag an Stosch (04.01.1873), ebd., S. 92; Stosch an Freytag (11.03.1872), in: Baumgart (Hg.), General, S. 73, Stosch an Freytag (12.06.1872), ebd., S. 80. Diese Frühphase maritimer Pressearbeit ist bisher noch weitgehend unerforscht. Hinweise bei Hollyday, Rival, S. 111–112; Sieg, Ära, S. 45; Olivier, Strategy, S. 85–86, S. 104, S. 185; Petter, Flottenrüstung, S. 120.

¹⁰¹ Freytag an Stosch (4./5.12.1871), in: Gustav Freytags Briefe, S. 83.

¹⁰² Alle Zitate im Folgenden aus ebd., S. 84.

abzubauen. Gleichzeitig hebe sich Stosch damit positiv von seinem Vorgänger ab: „Jachmann hat in den letzten Kommissionssitzungen gröblich verstimmt; es ist wohl möglich, daß [der] Reichstag mit einem gewissen Argwohn bei Ihnen militärische Rauheit voraussetzt. Täuschen Sie diese Besorgnisse gründlich, und Sie werden bald die Herzen gewinnen.“

So stimmte Freytags Medienberatung das Kommunikationsverhalten des Generals geschickt auf die Erwartungen der Abgeordneten ein und half ihm so, den ersten Schritt zur Verbesserung des Images der Marine zu gehen. Offenbar leuchteten Stosch die Ratschläge ein, denn bei seiner ersten Reichstagsrede, anlässlich eines Nachtragshaushaltes für die Marine, trat er bescheiden auf und informierte offen über die anstehenden Probleme. Zum einen sprach er die Frage seiner fachlichen Eignung direkt an und zum anderen verlangte er zunächst keine größeren finanziellen Mittel für die Marine.

Er bekannte, dass ihm für sein Amt „die Kenntnisse [fehlten], sie fehlen mir heute noch“.¹⁰³ Die Vorrangstellung der Armee gegenüber der Marine gedachte Stosch nicht anzutasten, vielmehr stellte er sich selbst „als Soldat“ dar, der „den Hauptaccent der deutschen Macht auf die Landarmee lege“. Die Seestreitkräfte sollten sich vornehmlich dem Küstenschutz widmen.¹⁰⁴ Angesichts seiner „Unkenntniß in der Marine selbst“ benötige er „noch ein bis zwei Jahre Zeit“¹⁰⁵, bevor an Schiffsneubauten gedacht beziehungsweise Details über die strategische Ausrichtung mitgeteilt werden könnten. Die Abgeordneten bat er darum, den vorgelegten Budgetplan anzunehmen „und über die Zukunft der Marine im nächsten oder in zwei Jahren volle Entscheidung zu treffen“. Mit dieser Aussage legte er die Zukunft der Marine scheinbar ganz in die Verantwortung des Reichstags.

Die Parlamentarier durften sich geschmeichelt fühlen, maß ihnen doch ein Militär quasi volle Entscheidungshoheit über die Zukunft der Marine bei. Sie nahmen die Jungfernrede des Generals positiv auf. Der Abgeordnete der Fortschrittspartei bedauerte zwar die von Stosch zugegebene Unkenntnis in Marineangelegenheiten und stellte fest, es sei vorauszusetzen, „daß der Chef der Admiralität, wenn er eintritt in seine amtliche Thätigkeit, doch auch das große Arbeitsfeld

¹⁰³ Alle Zitate im Folgenden aus Stenographische Berichte Bd. 24 (1872), S. 559 (29. Sitzung am 27. 05. 1872).

¹⁰⁴ In der Forschung ist umstritten, inwiefern diese Darstellung Stoschs strategische Vorstellungen widerspiegelt, wirkte er doch – zumindest später – intern auf eine Kolonialpolitik hin, welche die Rolle der Marine aufwerten u. Deutschland eine Weltgeltung ermöglichen sollte, zudem führte seine Marinepolitik zu einer bisher ungekannten maritimen Machtstellung des Reiches. So sieht Sieg, Ära, S. 14–15, S. 275–321, S. 487–495 zwar kolonialpolitische Ambitionen und eine Tendenz zur Ausweitung von Auslandseinsätzen, aber in der strategischen Planung letztlich eine Dominanz des Küstenschutzes. Seemachtambitionen in der Marinepolitik bzw. Grundlagenarbeit für eine Seemachtstellung des Reiches, befördert durch die Ära Stosch, sehen dagegen mit leicht unterschiedlichen Gewichtungen Sondhaus, Preparing, bes. S. 227–230, u. Olivier, Strategy, bes. S. 3, S. 120–124, S. 185–188.

¹⁰⁵ Alle Zitate im Folgenden aus Stenographische Berichte Bd. 24, S. 559 (29. Sitzung am 27. 05. 1872).

übersehen soll, auf welchem er zu wirken hat.“¹⁰⁶ Dies hielt ihn aber nicht davon ab, den Abgeordneten die Annahme des Budgets zu empfehlen.¹⁰⁷

Die nachfolgenden Redner begrüßten Stoschs Offenheit und ernteten dafür zustimmende Zurufe. Die Aussagen des Generals bezüglich seines noch niedrigen Wissensstandes und der daraus erwachsenden Unmöglichkeit, dem Parlament schon einen abgeschlossenen Flottenplan vorzulegen, erschien in ihren Augen als vertrauensgenerierende Ressource. Der Nationalliberale Robert v. Benda erläuterte in diesem Sinne, dass

„wenn der Chef der Admiralität erklärt hat, er selbst sei dazu [der Vorstellung eines fixierten Flottenplanes, S.R.] nicht im Stande, weil er die nöthigen Erfahrungen nicht besitze [...], so denke ich, können wir mit einer solchen Aeußerung nur zufrieden sein. Ich [...] würde einem Marineminister, der heute vor uns getreten wäre und gesagt hätte, ich habe den Plan in der Tasche [...] mit dem größten Misstrauen entgegengetreten sein, ich würde nicht geglaubt haben, daß man einem solchen Minister vertrauen darf.“¹⁰⁸

Obwohl also eine gewisse Verwunderung darüber bestand, dass für die Marine kein Chef aus ihren eigenen Reihen präsentiert wurde, scheint die Abgeordneten dies nicht weiter irritiert zu haben. Stattdessen war etwas anderes geschehen: Dem seemilitärischen und parlamentarischen Laien Stosch war es gelungen, sich selbst einen Vertrauensvorschuss und seiner Institution Zeit zur Bewährung zu sichern. Durch sein bescheidenes Auftreten hielt er die Erwartungen niedrig und betonte die Entscheidungskompetenz des Parlaments. In der Folge konnte er auf ein kooperatives Verhältnis zum Reichstag, insbesondere mit den Abgeordneten der liberalen Parteien, bauen.¹⁰⁹ Letzteres erklärte sich unter anderem auch daraus, dass eine Flotte seit den späten 1840er-Jahren im liberalen Ideenhaushalt als förderungswürdiges Instrument nationaler Politik galt. Ähnlich wie bei den Seeoffizieren gingen auch bei den Liberalen Vorstellungen von nationaler Einheit und auswärtiger Expansion schon vor der Reichsgründung Hand in Hand.¹¹⁰

Stoschs offener Politik gegenüber dem Parlament äußerte sich auch im Mai 1873, als er zahlreiche Reichstagsabgeordnete zu einem mehrtägigen Besuch bei der Flotte nach Wilhelmshaven einlud. Diese inszenierte Reise erwies sich als großer Erfolg für die Seestreitkräfte. Ihre Budgetforderungen gingen glatt durch das Parlament, und insbesondere die liberalen Abgeordneten schwärmten während der Reise in mehreren Reden von maritimer Weltgeltung. Ein erneuter Besuch in Wilhelmshaven scheiterte allerdings daran, dass Bismarck die entsprechenden Finanzmittel strich, da ihm das gute Verhältnis Stoschs zu den Liberalen

¹⁰⁶ Ebd., S. 560 (29. Sitzung am 27. 05. 1872).

¹⁰⁷ Ebd., S. 560–561 (29. Sitzung am 27. 05. 1872).

¹⁰⁸ Ebd., S. 562 (29. Sitzung am 27. 05. 1872). Zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten.

¹⁰⁹ Brysch, *Marinepolitik*, S. 268, S. 281–283, S. 355; Hollyday, *Rival*, S. 116.

¹¹⁰ Zu diesen Kontinuitäten Fenske, *Tendenzen*; Müller, *Traum*, bes. S. 127–143, S. 150–156, S. 161–165; ders., *Ambitions*; Fitzpatrick, *Fall*; Naranch, *China*.

ein Dorn im Auge war. Erst im Zuge der Flottenpropaganda unter Tirpitz sollten die Abgeordneten wieder so umworben werden wie unter Stosch.¹¹¹

Aufbau der Marine

Stosch prägte durch seine fast elfjährige Amtsführung und Aufbauarbeit die Marine und ihr öffentliches Bild in entscheidendem Maße. Sein Ziel war es, die Seestreitkräfte zu einer zukunftssträchtigen und unabhängigen Einrichtung zu entwickeln. Innerhalb eines Jahrzehnts gelang es ihm, die im Flottengründungsplan von 1873 projektierte Flotte zu bauen und Deutschland unter den Seemächten auf den dritten Platz hinter England und Frankreich zu führen.¹¹² Die ambivalenten Maßnahmen, die der General dabei ergriff, führten zwar einerseits zu einer entscheidenden Vergrößerung der maritimen Macht, sorgten aber andererseits für Unmut im Seeoffizierkorps.

Grundsätzlich trieb Stosch die Professionalisierung der Institution nach dem Vorbild der Armeen in den 1860er-Jahren und dem allgemeinen Trend der Zeit voran, zum anderen jedoch ließ er Maßnahmen ergreifen, die erkennen lassen, dass er nicht in der Lage war, die Marine als militärische Organisation *sui generis* wahrzunehmen. Stattdessen ließ er Grundsätze aus der landmilitärischen Ausbildung und Führung bruchlos auf die Marine übertragen.¹¹³ So griff Stosch in die Ausbildungsbestimmungen ein, wobei er sich an seinen Erfahrungen aus der Armee orientierte. Dadurch verstärkte er die Tendenz einer „Landmilitarisierung“ der Marine, die Ausbildung bezog sich so weniger auf maritimes Wissen als vielmehr auf disziplinierende Übungen aus dem Heer, wie das Exerzieren.¹¹⁴ Letztlich mündeten diese Entwicklungen in eine langjährige öffentliche Debatte um den Untergang der *Großen Kurfürst* Ende Mai 1878, die schließlich die öffentliche Erwartung an die Marineführung transformieren sollte.

Zudem fiel Stoschs Amtszeit in die Phase eines jahrzehntelangen technischen Wandels auf See: Hier vollzog sich der Übergang vom hölzernen Segel- zum eisernen beziehungsweise später stählernen Dampfschiff sowie die Entwicklung

¹¹¹ Sondhaus, *Preparing*, S. 111; Biefang, Seite, S. 150–159. Stosch erbat sich für seine Rede vor den Abgeordneten in Wilhelmshaven während der Reise Freytags Unterstützung, Stosch an Freytag (17.05.1873), in: Baumgart (Hg.), *General*, S. 107.

¹¹² Sondhaus, *Preparing*, S. 108–115; Sieg, Ära, S. 81–82, S. 187–196.

¹¹³ Einen chronologischen Überblick über die Marine unter Stosch bietet Röhr, *Marinechronik*, S. 81–88.

¹¹⁴ Sieg, Ära, S. 25, S. 494; Olivier, *Strategy*, S. 124; Petter, *Flottenrüstung*, S. 114–116; Schröder, Stosch, S. 67, S. 78–81, sowie die kritische Bestandsaufnahme aus autobiographischer Perspektive bei Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 16–21, Zitat S. IX. In einem Protokoll einer Besprechung zwischen Tirpitz u. seinen Ghostwritern bemerkte der Großadmiral bezüglich der institutionellen Ausgestaltung der Marine: „Von der Stosch'schen Periode an war es ein grosser Nachteil der Marine, dass die Einrichtungen der Armee übertragen wurden, schematisch.“ Besprechung der Denkschrift *Über die ‚Erinnerungen‘* (o. D., vermutl. zweite Hälfte 1918), in: BA-MA, N 253/467, Bl. 9–31, hier Bl. 29.

neuer Waffensysteme wie dem Torpedo.¹¹⁵ Mit diesem Wandel gingen Probleme aller Art einher. Nicht nur die Ausbildung musste darauf reagieren, sondern auch Strategie und Taktik mussten umgestellt, im Bau befindliche Schiffe angepasst und die entsprechenden Industrien geschaffen werden. Auf allen Ebenen waren Fachleute nötig, um den Wandel im Sinne der Marineführung zu gestalten. Stosch strebte hier vor allem nach einer größeren Unabhängigkeit von englischen Wissensbeständen. Denn mit der Entscheidung Preußens, nach 1848 eine eigene Marine zu entwickeln, hatten die Verantwortlichen zunächst mit erheblichen Problemen zu kämpfen, da gut ausgebildetes Personal und die entsprechenden maritimen Einrichtungen fehlten. Um diesen Mangel auszugleichen, orientierte sich die preußische Marine an England. So kam es bis in die Zeit des Kaiserreichs hinein zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit mit den Briten. Die Preußen erwarben Schiffe, Maschinen und sonstige Güter, die im eigenen Land (noch) nicht hergestellt werden konnten, erhielten Unterstützung durch englische Ingenieure und ließen eigenes Personal in der *Royal Navy* ausbilden.¹¹⁶ Eine gezielte Industrieförderung sollte langfristig dafür sorgen, dass das Reich in Zukunft seine maritime Rüstung mehr oder weniger autark gestalten konnte.¹¹⁷ In Folge dieser Maßnahmen konnte die deutsche Schiffbauindustrie im Lauf der Zeit selbst als Rüstungsexporteur gegenüber aufstrebenden Mächten außerhalb Europas auftreten.¹¹⁸ Durch die von Stosch angestoßenen Entwicklungen verzahnten sich die gesellschaftlichen Teilbereiche Militär, Industrie und Wissenschaft auf vielfältige Weise.¹¹⁹ Sie hatten zum Ziel, der Marine den Weg in die Zukunft zu bahnen und der Nation eine starke, auf autonomer industrieller Basis beruhende Flotte zur Verfügung zu stellen.

3. Der Untergang der *Großen Kurfürst* 1878. Vertrauensverlust und Expertenerwartung

Als zentraler Wendepunkt in der frühen deutschen Marineentwicklung sollte sich ein Schiffsunglück erweisen, das die Marine am 31. Mai 1878 traf. An diesem Tag kollidierte das Panzerschiff *Großer Kurfürst*, das erst drei Wochen zuvor in Dienst gestellt worden war, mit ihrem Schwesterschiff, der *König Wilhelm*, vor der englischen Küste bei Folkestone aufgrund menschlichen Versagens, möglicherweise in

¹¹⁵ Sieg, Ära, S. 396–397; allg. auch: Heinsius, Fortschritt, bes. S. 325–336; Hobson, Imperialismus, S. 27–42; Bräckow, Geschichte, S. 42–45. Zur technischen u. strategischen Entwicklung McNeill, Krieg, S. 199–214, S. 234–270; Heuser, Krieg, S. 231–284; Breemer, Race.

¹¹⁶ Duppler, Juniorpartner, S. 45–136; Scholl, Schlepptau; ders., Entwicklungslinien; Peters, Entwicklung. Vizeadmiral Carl Paschen empfand die Marine in dieser Phase als „noch recht abhängig vom Auslande, besonders von England“. Ders., Werdezeit, S. 165. Zur Person Paschens Hildebrand/Henriot, Admirale, Bd. 3, S. 7–9.

¹¹⁷ Sieg, Ära, S. 397–421, S. 493–494; Schröder, Stosch, S. 75–76.

¹¹⁸ Eberspächer, Armstrong.

¹¹⁹ Zum Verhältnis von Militär u. Industrie im Kaiserreich Epkenhans, Technology; ders., Relations; allg. ders., Militär, Politik und Industrie; Hachtmann, „Rauher Krieg“, bes. S. 28–36.

Kombination mit technischen Mängeln. Es war das erste Kriegsschiff, das nahezu vollständig auf deutschen Werften gebaut worden war und eines der modernsten der gesamten Flotte. Sein Verlust forderte 269 Menschenleben, während die *König Wilhelm* schwer beschädigt gerettet werden konnte, wobei englische Fischer und die Küstenwache bei der Rettungsaktion zu Hilfe eilen mussten.¹²⁰ Nimmt man die Zahl der Toten als Maß, so war die Kaiserliche Marine an diesem Tag mit dem schwersten Unglück ihrer Geschichte konfrontiert.¹²¹ Als Konsequenz der Katastrophe entwickelte sich eine fast zweijährige öffentliche Debatte, die Stoschs Amtsführung grundlegend in Frage stellte und das Vertrauen in die Marine untergrub.¹²² Die vom Chef der Admiralität geweckte Erwartung an einen erfolgreichen Aufbau der Seestreitkräfte geriet im Zuge dieser Affäre in eine tiefe Krise.

Die Planung der Panzerfregatte reichte bis ins Jahr 1868 zurück, doch zahllose Verzögerungen aufgrund der Kriege und mangelnder Entwicklung der deutschen Schiffbauindustrie verzögerten ihre Fertigstellung um Jahre. Obwohl die Panzerplatten noch in England bestellt werden mussten, handelte es sich bei der *Großen Kurfürst* um das erste vollständig in Deutschland hergestellte moderne Kriegsschiff.¹²³ Die Marineführung nutzte die Fertigstellung des Schiffskörpers im September 1875 zur Inszenierung eines großen Fests, das den Seestreitkräften das Potential bot, sich zu präsentieren. In Bremen lief das Schiff unter Teilnahme der „Militair-, Marine und Civilbehörden, sowie ein[es] sehr zahlreiche[n] Publikum[s] [...] glücklich vom Stapel. [...] Die Stadt und der Hafen hatten festlich geflaggt.“¹²⁴ Stapelläufe und Marineschauen avancierten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunehmend zu inszenierten Großveranstaltungen mit hoher öffentlicher Beteiligung und medialer Aufmerksamkeit, in denen die Einheit der Nation sich in den die Welt umfahrenden Kriegsschiffen symbolisierte.¹²⁵ Dabei

¹²⁰ Die beste Darstellung des Unglücks basierend auf den zeitgenössischen Untersuchungsakten findet sich bei: Sondhaus, *Sinking*; ders., *Preparing*, S. 125–135; auch: Schröder, *Stosch*, S. 92–95; Hollyday, *Rival*, S. 177–197; Steinmetz, *Bismarck und die deutsche Marine*, S. 55–59; Petter, *Flottenrüstung* S. 120–126; Olivier, *Strategy*, S. 110–115; Sieg, *Ära*, S. 57–60.

¹²¹ Hubatsch, *Admiralstab*, S. 42.

¹²² Der folgenden Darstellung liegt eine vollständige Auswertung der Tagespresse der großen Parteirichtungen vom Mai 1878 bis zum März 1880 zugrunde: die Konservativen (*Neue Preußische Zeitung*), die Nationalliberalen (*Kölnische Zeitung*) bzw. Linksliberalen (*Vossische Zeitung*) sowie das Zentrum (*Germania*). Zur Presselandschaft u. den pol. Zuordnungen: Wilke, *Grundzüge*, S. 258–275, bes. S. 261–262. Die sozialdemokratischen Blätter spielten in diesem Zeitraum aufgrund des sogenannten Sozialistengesetzes keine Rolle; Wetzel, *Kulturkampf-Gesetzgebung*, S. 131–152, bes. S. 141–145.

¹²³ Zur Baugeschichte: Hildebrand/Röhr/Steinmetz: *Panzerfregatte Großer Kurfürst*, in: dies., *Kriegsschiffe*, Bd. 3, S. 29–31, hier S. 29; Duppler, *Juniorpartner*, S. 70.

¹²⁴ *Vossische Zeitung*, 18. 09. 1875 (Zitat); *Neue Preußische Zeitung*, 17. 09. 1875. Beim Stapellauf war der Schiffsbau keineswegs abgeschlossen, sondern lediglich der Schiffskörper hergestellt. Bautechnisch, war dies ein entscheidender Akt, weil sich zeigte, ob der Bau den Gewalten des Wassers standhielt, hierzu: Epkenhans, *Stapelläufe*, S. 190–191.

¹²⁵ Rüger, *Game*, bes. S. 3, S. 10, S. 27–31, S. 37–40; ders., *Fashion*. Rüger untersucht v. a. die Flottenparaden um die Jahrhundertwende, da hier die Darbietungen an Intensität zunahmen. Dass die Stapelläufe u. a. Marineereignisse jedoch schon in den 1870er Jahren verwendet wurden – wenn auch weniger anspruchsvoll – um der Marine positive öffentliche Reso-

boten die Taufnamen der Schiffe die Möglichkeit, die Marine zum einen mit der preußisch-deutschen (Militär-)Geschichte und Dynastie zu verknüpfen, zum anderen sie mit der Nation zu verbinden. Dementsprechend trugen die Kriegsschiffe Namen deutscher Fürsten, Generäle oder einzelner Städte und Landesteile.¹²⁶ In der Marine, die ja im Gegensatz zum Heer direkt dem Reich unterstand, sollte sich auf diese Weise die Nation ausdrücken und wiederfinden. Sie verband so die Nationsbildung mit imperialen Ambitionen.¹²⁷ Eine solche Funktion wies der Chef der Admiralität, der schon früh das symbolische Potential der Flotte für die innere Nationsbildung erkannt hatte, der *Großen Kurfürst* in seiner Rede zu.¹²⁸

In seiner Festrede bemühte sich Stosch um eine positive maritime Traditionsbildung. Die aktuelle Marinopolitik ordnete er dazu in die angebliche Kontinuität kolonialer und maritimer Bemühungen des Großen Kurfürsten (1640–1688)¹²⁹ – der dem Schiff seinen Namen gab – ein, sowie in eine preußische Aufstiegs-geschichte hin zum deutschen Nationalstaat. Da der Kurfürst der einzige Hohenzoller war, dem sich einigermaßen berechtigt maritime Ambitionen zuschreiben ließen, hatte zur Konsequenz, dass seine Person auch in den folgenden Jahrzehnten immer wieder ins Spiel gebracht wurde, wenn es darum ging, der Marine eine Tradition zu erfinden, die jene organisch mit dem Herrscherhaus und seinem Staatswesen verknüpfte.¹³⁰ In seiner Rede erklärte Stosch: „Seinem Namen nach sollte dieses Schiff das erste der deutschen Flotte sein, denn es trägt den Namen des Fürsten, welcher, der erste seines Stammes, nicht nur die erste Grundlage einer deutschen Flotte schuf, sondern auch den Grundstein legte für die Macht Preußens und die daraus resultierende, jetzt so glorreich errungene Einigkeit Deutschlands.“¹³¹ Die Panzerfregatte sprach Stosch direkt in der zweiten Person Singular an und unterstrich dadurch ihren nationalen Auftrag: „So ziehe denn hin, werde auch Du ein Grundstein deutscher Macht und trage die Ehre des deutschen Namens weit hinaus in alle Meere.“ Nach dieser Rede rundeten eine Werftbesichtigung und ein Diner in der Admiralität das Ereignis ab.

Die Presse zeichnete anlässlich des erfolgreichen Stapellaufs insgesamt ein positives Bild und sah die Marine trotz der beim Bau der Panzerfregatte auftretenden Schwierigkeiten auf einem guten Weg. Über den Mangel an Fachkräften hieß

nanz zu verschaffen, zeigt das Bsp. der „Großen Kurfürst“. Für weitere Beispiele vgl. die entsprechenden Zeitungsartikel bei Brodersen (Hg.), *Deutschland*, S. 56, S. 58, S. 62, S. 68–69, S. 108–109, oder die Darstellung eines Stapellaufs als nationales Ereignis bei Brommy/Littrow, *Marine*, S. 72–74; auch Brodersen, *Schiff; Epkenhans, Stapelläufe*, S. 192–193.

¹²⁶ Für die wilhelminische Ära Rüger, *Game*, S. 147–154, S. 159–164.

¹²⁷ Ausführlich zum Zusammenhang von Nationsbildung u. Imperium Berger, *Nation*.

¹²⁸ Dies verdeutlichen etwa Stoschs Bemühungen, in einer „Oberseebehörde“ alle maritimen Belange des Reiches zu bündeln, um so dem Partikularismus abzuhelpen u. die Nationsbildung zu befördern: Sieg, *Ära*, S. 379–390.

¹²⁹ Duchhardt, *Friedrich Wilhelm; Petter, Flottenrüstung*, S. 23–28.

¹³⁰ So errichtete die Marine im Juni 1901 ein Denkmal für den Großen Kurfürsten in der Marine-Akademie, Allerhöchste Bestimmungen für die Enthüllung des Denkmals des ‚Grossen Kurfürsten‘ in dem Garten der Marine-Akademie zu Kiel am Donnerstag, den 20. Juni 1901 (12. 06. 1901), in: BA-MA, RM 5/5382.

¹³¹ Alle Zitate im Folgenden aus *Neue Preußische Zeitung*, 21. 09. 1875.

es etwa, „die Arbeiter entbehrten zum größten Theile jeder Vorbildung für den Eisenschiffbau, so daß die den Bau leitenden Marineschiffbautechniker gezwungen waren, dieselben heranzuziehen“.¹³² Trotz dieser Probleme zog die Redaktion letztlich ein positives Fazit: „Unter Berücksichtigung dieser [...] Schwierigkeiten kann man auf das Geleistete nur mit größter Befriedigung zurückblicken.“ Im Folgenden stellte sie den LeserInnen die große technische Leistungsfähigkeit sowie die Bewaffnung des Schiffes vor. Stosch selbst erschien als die adäquate Personalentscheidung für die Marine. Obwohl er zu Beginn seiner Amtszeit eingeräumt habe, „er verstehe die Angelegenheiten seines Ressorts noch wenig“. „Inzwischen hat sich Herr v. Stosch ausreichend informiert, und in sachverständigen Kreisen räumt man ein, er sei [...] in seinem Ressort vollständig heimisch“ und der richtige Mann zur „Förderung des Deutschen Marinewesens“. In einem anderen Blatt hieß es, dass nun der „schöne, so lange vergebliche Traum einer der Macht und Ehre Deutschlands entsprechenden Flotte [...] zur vollen Wirklichkeit geworden“ sei.¹³³ Obwohl die Marine noch im Deutsch-Französischen Krieg „zum großen gerechten Aerger ihrer Offiziere und Mannschaften nur eine ziemlich passive Rolle gespielt“ habe und daher „die Thaten der Kriegsflotte [...] weit hinter jenen des Landheeres zurückstehen müssen“, so sei sie doch gegenwärtig am Ziel angekommen.¹³⁴ Gerade der General Stosch habe „das streng militärische Regiment auf der Flotte noch mehr in den Vordergrund“ gerückt und dadurch „förderlich“ auf die Seestreitkräfte eingewirkt.¹³⁵ Die Enttäuschung des Krieges schien also im Urteil der Presse rund fünf Jahre später so gut wie vergessen zu sein, die Marine und ihr Chef zunehmend gefestigt und anerkannt. Hierzu trug auch der Eintritt des Prinzen Heinrich in die Marine bei, der von seinem Vater Friedrich Wilhelm explizit mit der Absicht zu den Seestreitkräften geschickt wurde, „einen Beweis meiner teilnehmenden Hingebung für unsern Seedienst“ zu geben.¹³⁶

Noch einmal drei Jahre später war die *Große Kurfürst* tatsächlich fertig und bereit, in Dienst gestellt zu werden. Nun sollte sich allerdings zeigen, dass Stosch in seinem Ressort keineswegs durchweg „heimisch“ war und Akteure aus Politik, Medien und Marine zweifelten bald an seiner Kompetenz.

¹³² Alle Zitate im Folgenden aus Vossische Zeitung, 18. 09. 1875.

¹³³ Wikede, Entwicklung, S. 701.

¹³⁴ Ebd., S. 709.

¹³⁵ Ebd., S. 712.

¹³⁶ Kronprinz Friedrich Wilhelm an Stosch (17. 09. 1872), in: Baumgart (Hg.), General, S. 82; zu dessen Eintritt in die Marine: Baron v. Mirbach, Prinz, S. 60–65; allg. Hildebrand/Henriot, Admirale, Bd. 2, S. 45–47, Witt, Prinz. Gegenüber der Öffentlichkeit stellte ein Abenteuerbuch, das Hohenzollernpropaganda mit exotischen Geschichten u. Informationen über die Marine verband, die durch den Prinzen Heinrich erfolgte Verknüpfung der Dynastie mit den Seestreitkräften heraus. Vgl. Des Prinzen Heinrich Weltumsegelung.

Der Untergang und erste Pressereaktion

Der neue Stolz der Marine sollte als Teil eines Übungsgeschwaders unter dem Kommando des Contre-Admirals Carl Ferdinand Batsch Ende Mai 1878 ins Mittelmeer aufbrechen.¹³⁷ Die *Große Kurfürst* unter der Leitung des Kapitäns Alexander Graf v. Monts war erst drei Wochen zuvor in Dienst gestellt worden, obwohl die Arbeiten am Schiff noch nicht vollständig abgeschlossen waren. Tatsächlich waren Arbeiter noch „bis zur Stunde des Inseegehens Tag und Nacht“ mit letzten Ausführungen beschäftigt.¹³⁸ Hinzu kam, dass die Besatzung mit dem Schiff völlig unvertraut war und nur einen Tag die Manövrierfähigkeit testen konnte. Die Reise stand also unter keinem guten Stern, zumal die *Friedrich der Große*, die dem Geschwader zugeteilt worden war, kurz zuvor einen Unfall erlitten hatte und wegen Reparaturmaßnahmen nicht an der Fahrt teilnehmen konnte.¹³⁹ Trotz dieser Probleme brach der Verband termingerecht auf.

Schon bei der Fahrt durch den Kanal kam es auf der Höhe des britischen Orts Folkestone zu der fatalen Kollision. Noch am Nachmittag des Unglückstags erreichten erste Meldungen die Presse, die in den folgenden Tagen ihre Titelseiten dem Ereignis widmeten.¹⁴⁰ Dabei dominierte zunächst eine Deutung, die dem Geschehen den Rang einer nationalen Katastrophe zuerkannte, welche ganz Deutschland getroffen habe und nun zur Solidarität mit der Marine verpflichtete.¹⁴¹ Nach Ansicht der *Vossischen Zeitung* sei „der Stolz unseres Landes, die deutsche Marine“, schwer getroffen worden.¹⁴² Die *Kölnische Zeitung* bedauerte, dass „[u]nsere junge Marine“ und die Bevölkerung den Verlust „eines ihrer schönsten Kriegsschiffe“ und hunderter Männer verkraften müsse.¹⁴³

Diese ersten Reaktionen belegen, dass es der Marine gelungen war, sich zunehmend die Anerkennung der Öffentlichkeit zu erarbeiten und als legitimer Vertreter der gesamten Nation zu gelten. Gerade der Verlust des Schiffes, dass Stosch beim Stapellauf zum „erste[n] Schiff der deutschen Flotte“ ernannt und mit der Reichseinigung verknüpft hatte, bot nun die Möglichkeit, das Ereignis in nationaler Semantik zu behandeln.¹⁴⁴ Das alles deutete zunächst nicht auf eine öffentliche Enttäuschung hin. Im Gegenteil, zunächst überdeckte die Forderung nach nationaler Solidarität sämtliche kritische Fragen danach, wie es passieren

¹³⁷ *Vossische Zeitung*, 30.05.1878; Abschrift, Stosch an den Chef des Übungsgeschwaders Contreadmiral Batsch (27.05.1878), in: BA-MA, RM 1/18, Bl.44–45; Stosch an Außenminister v. Bülow (23.05.1878), ebd., RM 1/320, Bl.18.

¹³⁸ Gutachten der Havarie-Commission über die Collision S.M.S. ‚König Wilhelm‘ mit S.M.S. ‚Großer Kurfürst‘ vom 31. Mai 1878 (18.07.1878), in: BA-MA, RM 1/18, Bl.2–19, hier Bl.2.

¹³⁹ *Neue Preußische Zeitung*, 09.05.1878; *Vossische Zeitung*, 30.05.1878; *Germania* 31.05.1878.

¹⁴⁰ *Vossische Zeitung*, 01.06.1878; *Neue Preußische Zeitung*, 02.06.1878; *Kölnische Zeitung*, 01.06.1878 Erstes Blatt.

¹⁴¹ *Vossische Zeitung*, 01.06.1878, 02.06.1878; *Kölnische Zeitung*, 01.06.1878 Zweites Blatt, 03.06.1878 Zweites Blatt; *Vossische Zeitung*, 04.06.1878, 08.06.1878; *Neue Preußische Zeitung*, 02.06.1878, 08.06.1878; *Germania*, 01.06.1878, 07.06.1878.

¹⁴² *Vossische Zeitung*, 02.06.1878.

¹⁴³ *Kölnische Zeitung*, 01.06.1878 Erstes Blatt.

¹⁴⁴ *Neue Preußische Zeitung*, 21.09.1875.

konnte, dass das modernste Schiff der Flotte schon bei seiner Jungfernfahrt unterging: „Eine authentische Aufklärung über den Fall, welchen die Admiralität in Aussicht gestellt hat, steht in dem Augenblick, da wir dies schreiben, noch aus. Bis dahin muß jeder Billigdenkende sein Urtheil zurückhalten.“¹⁴⁵ Kritische Fragen traten allerdings auch deshalb vorerst in den Hintergrund, da nur zwei Tage nach dem Unglück das Attentat auf Kaiser Wilhelm I., die daraus resultierende Reichstagsauflösung durch Bismarck, der Wahlkampf gegen die „Reichsfeinde“ und die Debatten um das sogenannte „Sozialistengesetz“ auf die Titelseiten rückten.¹⁴⁶ Allerdings brach die Berichterstattung keinesfalls ab, vielmehr deuteten die Zeitungen beide Ereignisse als nationale Katastrophen.¹⁴⁷

Doch die Koinzidenz der Medienereignisse rettete die Marine nicht vor Nachfragen. Vielmehr etablierte sich in der Presse zunehmend ein Aufklärungsimpetus, der verlangte, dass die Öffentlichkeit umfassend über den Hergang und die Ursachen des Unglücks informiert werde. Ein kurzer Bericht des Admirals Batsch und die Ankündigung, dass eine „Havariecommission“ innerhalb der Marine die Angelegenheit untersuchen werde, befriedigten den Informationshunger der Medien keineswegs.¹⁴⁸ Rund eine Woche nach dem Unglück trat die *Weser-Zeitung* mit einem ersten kritischen Artikel hervor, der bald von anderen Organen übernommen wurde.¹⁴⁹ Die Zeitung, die laut der *Vossischen* „in Marine-Angelegenheiten gewissermaßen als Fachblatt gelten“ konnte, warf der Admiralität vor, sie habe die Schiffe bewusst in einer zu engen Fahrtrordnung fahren lassen, um damit „lediglich Parade“ zu machen, also durch gewagte Manöver die Engländer zu beeindrucken.¹⁵⁰ Die Zeitung verlangte nun, die Untersuchung des Vorfalls nicht „bei verschlossenen Thüren stattfinden zu lassen“, sondern betonte, dass das „Land [...] das Recht und die Pflicht [hat], strenge Rechenschaft von denen

¹⁴⁵ Der Untergang des „Großen Kurfürsten“ an der englischen Küste, in: Über Land und Meer Nr. 39 (1878), S. 808, S. 810 (Zitat), S. 808 zeigt eine dramatisierende Visualisierung des Unglücks.

¹⁴⁶ Braun, Kampf; Wehler, Gesellschaftsgeschichte, Bd. 3, S. 902–907; Mühlwinkel, Fürst, S. 51–67, S. 125–130, S. 177–180.

¹⁴⁷ Kölnische Zeitung, 05.06.1878 Zweites Blatt, 07.06.1878 Erstes Blatt u. im Jahresrückblick 03.01.1879 Erstes Blatt; Vossische Zeitung, 03.08.1878. Eine solche Deutung auch bei Paschen, Werdezeit, S. 219, u. in den Aufzeichnungen der Baronin Spitzemberg, Das Tagebuch, S. 170 (02.06.1878); genauer zur Wahrnehmung des Attentats: Dietze, Kornblumen.

¹⁴⁸ Bericht Batschs in Vossische Zeitung, 04.06.1878; Germania, 04.06.1878; Neue Preußische Zeitung, 05.06.1878; Provinzial-Correspondenz 16 Nr. 23 (05.06.1878.); auch in Der Untergang S.M. Schiffes „Großer Kurfürst“ auf Grund der gerichtlichen Untersuchungsacten dargestellt, in: Beihefte zum Marineverordnungsblatt Nr. 27 (1880), S. 3–18, hier S. 3–5.

¹⁴⁹ Alle Zitate im Folgenden aus dem Abdruck des Artikels in Vossische Zeitung, 08.06.1878. Hierzu auch Kölnische Zeitung, 12.06.1878 Zweites Blatt.

¹⁵⁰ Ob diese Vermutung zutrifft, wird hier nicht geprüft. Unbefriedigend bleibt das Urteil bei Coler, Palastrevolte, S. 641, der diesen Vorwurf für unbegründet hält, da er sich nicht mit Stoschs „nüchterner Denkweise“ vereinbaren lasse. Bemerkenswert ist jedenfalls, dass eine solche symbolische Funktion des Geschwaders im transnationalen Begegnungsraum von Ärmelkanal u. Nordsee bereits vor der Phase der offenen deutsch-englischen Rivalität als denkbar erschien. Zur Aufladung der Nordsee als kulturelle Arena zwischen Deutschland u. England um die Jahrhundertwende Rüger, Game, S. 210–215; ders., History, S. 432–433.

zu fordern“, die die Marine leiten. Dabei lasse sich die Öffentlichkeit auch nicht mit Bauernopfern abspesen, die als individuelle Schuldige präsentiert werden könnten, sondern verlange die Aufdeckung „allgemeinere[r] und tiefgehende[r] Uebelstände“.

Sollten die Erwartungen an eine gründliche Aufklärung enttäuscht werden, so die *Weser-Zeitung* weiter, stehe die Flottenrüstung zur Disposition. Denn „wenn wir keine Sicherheit haben, daß es [das maritime Kriegsmaterial, S. R.] im Kriegs-falle wirksam zur Verwendung kommen kann, dann wäre es Selbsttäuschung und Thorheit eine Flotte zu unterhalten“. ¹⁵¹

Nun musste sich die Marine vor der Öffentlichkeit rechtfertigen und erklären, wie es zu der hohen Zahl an Opfern und dem fahrlässigen Umgang mit symbolisch-national aufgeladenem Kriegsgerät hatte kommen können. Aber die Marine verweigerte sich. In den nächsten zwei Jahren gab es keine offizielle Antwort, lediglich der kurze Bericht Batschs und ein die nationale Einheitsrhetorik aufnehmender „Nachruf“ Stoschs erreichten die Öffentlichkeit. ¹⁵² In den folgenden Jahren konnte Stosch höchstens im Reichstag mit kritischen Fragen konfrontiert werden. Damit verließ der Chef der Admiralität die Linie der von Freytag empfohlenen Medienpolitik, die doch eigentlich die Sympathien der Öffentlichkeit hatte gewinnen sollen. Das Schweigen der Marine kritisierte die Presse in den folgenden Jahren immer wieder, während zugleich Spekulationen und Gerüchte über Kriegsgerichtsprozesse und Versuche, das Wrack zu bergen, die Zeitungsspalten füllten. ¹⁵³ Vor allem aber führte das Schweigen dazu, dass die Zeitungen ihre Aufklärungshoffnungen auf die „*Vertretung des deutschen Volkes*“ richteten, die Stosch in den Budgetsitzungen konfrontieren sollte. ¹⁵⁴

Gustav Freytag bereitete seinen Klienten schon Mitte Juli auf eine solche potentielle Befragung im Parlament vor. Nach seiner Beobachtung hatte das Attentat auf den Kaiser zwar „die allgemeine Aufmerksamkeit abgelenkt“, doch „ganz werden Ihnen die Folgen des Unglücks nicht erspart bleiben. Denn die Geschäftigen des Reichstages werden nach Gründen bohren [...] und Ihre Leitung [...] wird eben deshalb blöder Kritik nicht entgehen.“ ¹⁵⁵ Stosch zeigte sich privat von beiden Ereignissen schwer betroffen, hatte Albträume vom Schiffsunglück und hätte am liebsten seinen Posten geräumt. Aber zu einem Rücktrittsgesuch konnte er

¹⁵¹ Eine ähnliche Gefahr des Legitimationsentzugs sah die Kölnische Zeitung, 18. 06. 1878 Erstes Blatt.

¹⁵² Vossische Zeitung, 18. 06. 1878. Gelegentlich erschienen allerdings Artikel, welche die Marine gegen Vorwürfe verteidigen sollten, in der offiziellen Norddeutschen Allgemeinen Zeitung. Vgl. Neue Preussische Zeitung, 19. 06. 1878; Vossische Zeitung, 18. 06. 1878; Germania, 21. 06. 1878. Vor dem Parlament erwähnte Stosch, dass es Versuche gegeben habe, die Debatte durch offiziöse Artikel zu steuern. Stenographische Berichte Bd. 51 (1879), S. 15 (3. Sitzung am 13. 09. 1878).

¹⁵³ Vgl. z. B. Vossische Zeitung, 31. 07. 1878, 11. 09. 1878; Kölnische Zeitung, 27. 07. 1878.

¹⁵⁴ Vossische Zeitung, 24. 08. 1878 (Hervorhebung i. O.). Vgl. auch ebd., 11. 08. 1878, 16. 08. 1878.

¹⁵⁵ Freytag an Stosch (06. 07. 1878), in: Freytags Briefe, S. 126.

sich offenbar nicht durchringen. Seines Erachtens sollten vielmehr andere für die Sache geradestehen und in der „Schuldfrage“ die „Hauptlast“ tragen.¹⁵⁶

Tatsächlich planten mehrere liberale Abgeordnete, eine parlamentarische Anfrage bezüglich des Untergangs einzubringen.¹⁵⁷ Anfang September erreichte die Debatte eine neue Ebene, denn die Zeitschrift *Deutsche Revue* publizierte einen höchst kritischen Artikel, dessen anonymen Autor als Experte auftrat und damit mit einem überlegenen Anspruch über die Ursachen aufklären wollte.¹⁵⁸ Bei dem Autor, der sich im Untertitel als ehemaliger Seeoffizier vorstellte, handelte es sich um Karl Eduard Jachmann, also just jenen Offizier, der Stosch nach dem letzten Krieg hatte weichen müssen. Die Autorschaft war den Zeitgenossen allerdings nicht bekannt, so dass diese Tatsache keinen Einfluss auf die Debatte nahm.¹⁵⁹

Jachmann bot in seinem Text an, der Öffentlichkeit endlich die umfassende Aufklärung über das Unglück zu liefern, welche die Behörden bisher unterlassen hatten. Er wünschte, der Reichstag möge möglichst bald die Untersuchungsberichte einfordern. Zugleich bot er eine strukturelle Erklärung für den Untergang an: Demnach lägen dessen Ursachen „in dem in unserer Marine befolgten Systeme“.¹⁶⁰ Dieses sah er durch die Vernachlässigung einer seemännischen Ausbildung gekennzeichnet. Stattdessen lege die Admiralität Wert auf „die Theorie und das rein militärische Prinzip“. Damit wies der Artikel auf ein Legitimationsdefizit des Landmilitärs Stosch hin, der eben kein Experte für die Seefahrt war, sondern sich lediglich durch seine militärischen und organisatorischen Leistungen auszeichnete. Den aus „ältesten Seeoffizieren resp. Technikern bestehende[n] Admiralitätsrath“ habe Stosch nie einberufen, obwohl er sich von diesen Experten

¹⁵⁶ Stosch an Freytag (08.06.1878), in: Baumgart (Hg.), General, S.208; Stosch an Freytag (02.08.1878), S.214–216.

¹⁵⁷ Germania, 06.09.1878, 11.09.1878; Kölnische Zeitung, 11.09.1878 Zweites Blatt, 12.09.1878 Erstes Blatt, 12.09.1878 Zweites Blatt; Neue Preußische Zeitung, 10.09.1878, 12.09.1878, 13.09.1878; Vossische Zeitung, 08.09.1878, 10.09.1878, 12.09.1878. Die von 85 Abgeordneten unterstützte Interpellation ist gedruckt in Stenographische Berichte Bd.51 (1879), S.17–18 (Nr.6, 09.09.1878).

¹⁵⁸ [Jachmann], Beleuchtung, S.281–290.

¹⁵⁹ Zur Verfälschung: Verchau, Stosch, S.54. Lediglich gerüchteweise verlautete, dass der in seiner Karriere beschnittene Admiral der Autor sein könnte; Neue Preußische Zeitung, 24.10.1878. Stosch selbst glaubte nachher zu wissen, dass Admiral Reinhold v. Werner der Verfasser sei. Vgl. Stosch an Freytag (03.02.1879), in: Baumgart (Hg.), General, S.224–225. Admiral Werner hatte in seinem internen Gutachten zum Unglück ähnliche Ansichten über die Ursachen vertreten, wie der Revue-Artikel u. außerdem Batsch kritisiert, der wiederum von Stosch geschützt wurde. Im September 1878 erzwang Stosch deshalb die Verabschiedung Werners, vgl. Sondhaus, Sinking, S.225–227; Coler, Palastrevolte, S.639–640; Witthöft, Lexikon, Bd.2, S.147. Die Presse deutete die Affäre Werner als Effekt der autoritären Amtsführung Stoschs, vgl. zur Affäre Werner, die Stoschs Ansehen weiter untergrub, Germania, 19.09.1878, 20.09.1878, 14.11.1878; Neue Preußische Zeitung, 19.09.1878, 22.09.1878, 20.10.1878, 17.11.1878; Vossische Zeitung, 18.09.1878, 20.09.1878, 28.09.1878, 12.10.1878, 20.10.1878, 19.11.1878, 22.10.1878, 24.10.1878, 27.10.1878, 08.11.1878, 13.11.1878, 15.11.1878, 16.11.1878; Kölnische Zeitung, 17.09.1878 Zweites Blatt, 18.09.1878 Zweites Blatt, 21.09.1878, 09.10.1878 Erstes Blatt, 12.10.1878 Zweites Blatt, 18.10.1878 Zweites Blatt, 07.11.1878 Zweites Blatt, 08.11.1878 Zweites Blatt, 11.11.1878 Zweites Blatt, 14.11.1878 Zweites Blatt.

¹⁶⁰ Alle Zitate im Folgenden aus [Jachmann], Beleuchtung, S.284.

hätte beraten lassen können. Sein „unglückliche[s] System“ bilde „die indirekte Ursache der Katastrophe“ und müsse „die Marine unfehlbar dem Ruin entgegenführen“.

Mit seiner öffentlichen Intervention hatte der anonyme Fachmann erstens einen effektiven Angriff auf Stosch geführt, in dem er ihm vorwarf, die wirklichen Fachleute innerhalb der Seestreitkräfte zu unterdrücken oder nicht heranzuziehen.¹⁶¹ Zweitens prägte er das eingängige Schlagwort vom „System Stosch“, das als unscharfe Chiffre strukturelle und personale Kritik wirkungsvoll verknüpfte und im Folgenden von allen Debattenteilnehmern verwendet werden sollte.¹⁶² Insgesamt kündigte sich in der von der liberalen Presse zustimmend aufgenommenen Generalabrechnung bereits die Genese einer neuen Erwartung an die Marine ab. Sie müsse durch Fachleute geführt werden, um erfolgreich zu sein.¹⁶³ Auf diesem Feld konnte der General Stosch zweifellos Schwierigkeiten bekommen.

Die Genese der Expertenerwartung

Vorerst richteten sich die Aufklärungserwartungen jedoch auf die mit „Spannung erwarteten Aufschlüsse“, welche sich die liberale Presse anlässlich der Parlamentsbefragung erhoffte.¹⁶⁴ Nach ihrer Ankündigung hatte „von allen Seiten der Sturm nach Einlaßkarten zu der betreffenden Sitzung“ begonnen.¹⁶⁵ Vor gefüllten Rängen verlangte der Nationalliberale Alexander Georg Mosle Aufklärung über die Ursachen und zukünftige Maßnahmen zur Verhinderung ähnlicher Katastrophen.¹⁶⁶ Dabei bezog er sich explizit auf den Artikel aus der *Deutschen Revue* und wünschte sich eine Stellungnahme Stoschs, ob tatsächlich an dem System etwas nicht stimme. Nach Abschluss der Kriegsgerichtsverfahren sollte das Parlament einen Bericht erhalten, um dann über „weitere Maßnahmen“ beschließen zu können.¹⁶⁷ Mit diesen Forderungen verknüpfte Mosle den Fall mit den liberalen Bestrebungen, stärkere Kontrolle über den militärischen Arkanbereich zu erhalten, fielen doch Kriegsgerichte und deren Entscheidungen eigentlich in die kaiserliche Kommandogewalt.

Stosch bemühte sich, den Abgeordneten entgegenzukommen, indem er zusagte, sich nach Abschluss der Untersuchungen für eine Publikation der Ergebnisse

¹⁶¹ Retrospektiv sah auch Paschen, *Werdezeit*, S. 171, ein Problem darin, dass ein „General [...] gewissermaßen freie Hand bekam für seine Maßnahmen, so wäre er doch durch Jachmann unzweifelhaft besser beraten gewesen als durch diejenigen Persönlichkeiten, die er zunächst heranzog.“

¹⁶² Der Systembegriff verbreitete sich seit der Aufklärung u. ging nach 1815 in die politische Alltagssprache ein, wobei der Begriff selbst unscharf blieb, aber immer wieder in ähnlichen Kombinationen als Schlagwort dienen kann, etwa als „System Metternich“ oder „System Kohl“. Riedel, *System*, bes. S. 316–317.

¹⁶³ *Vossische Zeitung*, 05. 09. 1878.

¹⁶⁴ *Vossische Zeitung*, 12. 09. 1878.

¹⁶⁵ *Germania*, 14. 09. 1878.

¹⁶⁶ Zur Person Haunfelder, *Die liberalen Abgeordneten*, S. 286.

¹⁶⁷ *Stenographische Berichte Bd. 51* (1879), S. 14–15, Zitat S. 15 (3. Sitzung am 13. 09. 1878).

einzusetzen, obgleich er dies nicht fest versprechen könne, da diese Entscheidung außerhalb seiner Befehlsgewalt liege.¹⁶⁸ Im Übrigen nahm er die Rolle des Fachmanns ein, der mit den Parlamentariern nicht über Details des Untergangs sprechen könne, da er diese „nicht mit innere[n] technische[n] Angelegenheiten“ behelligen wolle.¹⁶⁹ Den Vorwurf, er habe sich nie von den Fachleuten des Admiraltätsrats beraten lassen, konterte er mit dem Einwand, dieser hätte nur seine Befugnisse beschneiden können. Die Experten hätten ihn gegebenenfalls überstimmen und so seine Maßnahmen bei der Neuorganisation der Marine blockieren können. Letztlich entscheide er allein, „wer ein Urtheil zur Sache habe.“¹⁷⁰ Er selbst sei der Verantwortliche für die Seestreitkräfte, denn „die Marine, so wie sie heute ist, lebt nach den Bestimmungen, die von mir gegeben sind.“¹⁷¹

Mit solchen Aussagen nahm der General eine Rolle ein, die es nahelegte, auch von ihm Expertenwissen zu verlangen. Ein solches Auftreten sollte offenbar auch deutlich machen, dass sich nicht jeder mit der gleichen Berechtigung zur Marine äußern könne. Das erkannten die Abgeordneten zunächst auch an. Der Nationalliberale Hermann Meier etwa stellte seine Frage an den Chef der Admiralität „selbst auf die Gefahr hin, daß ich als Laie zurückgewiesen werde“, als er wissen wollte, ob nicht „die nautische Ausbildung etwas zu kurz gekommen“ sei.¹⁷² Stosch verteidigte dagegen seinen Ansatz, dass die Marine primär „die militärische Erziehung“ erhalten müsse.¹⁷³

Der General war mit seinen Ausführungen offenbar zufrieden. Nach der aufreibenden Debatte sei er zwar mit müdem „Hirnkasten“ nach Hause gegangen, wie er seiner Frau schrieb, aber mit dem Gefühl, sich und die Marine erfolgreich verteidigt zu haben.¹⁷⁴ Doch sein Eindruck trog, denn im Urteil der Presse hatten weder er noch die Abgeordneten die nationalen Aufklärungserwartungen erfüllt. Die *Germania* kommentierte, dass die Hoffnungen „auf ein kleines Seegefecht zwischen dem Reichstag und der Admiralität [...] gründlich enttäuscht“ worden seien.¹⁷⁵ Insbesondere die liberale Presse verlangte nun von „ihren“ Parteien ein deutlich stärkeres Engagement.¹⁷⁶ Stoschs Art der Marineführung und sein fachlicher Hintergrund gerieten nun verstärkt in den Fokus. Jetzt kritisierte etwa die *Vossische*, dass die Marine „seit ihren Anfängen [...] nur mit zwei Fachmännern Versuche an ihrer Spitze gemacht“ habe, nämlich mit Jachmann und dem Prin-

¹⁶⁸ Ebd., S. 15. Irrtümlicherweise behauptet Steinmetz, Stosch habe dem Reichstag die Übergabe der Akten versprochen u. nicht, sich lediglich hierfür beim Kaiser einzusetzen. Vgl. ders.: Bismarck – Stosch, S. 71; auch Stosch an Freytag (03.10.1878), in: Baumgart (Hg.), General, S. 218–219.

¹⁶⁹ Stenographische Berichte Bd. 51 (1879), S. 16. (3. Sitzung am 13.09.1878).

¹⁷⁰ Ebd., S. 21.

¹⁷¹ Ebd., S. 16.

¹⁷² Ebd., S. 23. Zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten, S. 272–273.

¹⁷³ Ebd., S. 24.

¹⁷⁴ Stosch an R. v. Stosch (14.09.1878), in: Baumgart (Hg.), General, S. 217–218, Zitat S. 217.

¹⁷⁵ *Germania*, 14.09.1878

¹⁷⁶ *Vossische Zeitung*, 14.09.1878; *Kölnische Zeitung*, 14.09.1878 Zweites Blatt.

zen Adalbert.¹⁷⁷ Als „Landgeneral“ hätte Stosch die Möglichkeit gehabt, sich mittels des Admiralitätsrats informieren zu können, „wo er zur Lösung schwieriger Fragen [...] des sachverständigen Beirathes bedarf.“ Ausgereicht auf diesen habe er jedoch verzichtet, obwohl ihm „der Nachdruck eines maßgebenden Urtheils“ fehle. Die *Kölnische Zeitung* sekundierte wenige Tage später und kritisierte, dass Stosch die Marine nach Armee- und nicht nach Marine-Prinzipien führe. Es sei nun an der Zeit „an einen Wechsel im Marineministerium“ zu denken.¹⁷⁸ Stosch selbst notierte, dass damals alle Parteien und die Presse „einig gegen mich“ gewesen seien, und vermutete, lediglich die ihm zugeschriebene Opposition zu Bismarck habe den Versuch verhindert, ihn seitens der Liberalen vollkommen „abzuschlachten“.¹⁷⁹

In den Chor der Kritiker reihte sich auch wieder Jachmann ein, der erneut in einem anonymen Artikel die Debatte beeinflusste, indem er Anfang Oktober eine „Fachmännische Antwort auf die Rede des Ministers von Stosch im deutschen Reichstage“ publizierte.¹⁸⁰ Hier wiederholte der geschasste Admiral noch einmal sämtliche Kritikpunkte, gestand Stosch aber eine geschickte Verteidigung zu, da ihm im Parlament leider „kein völlig kompetenter Sachverständiger“ gegenübergestanden habe.¹⁸¹ Diese Rolle nahm er nun selbst ein, indem er erneut die strukturellen Ursachen der Katastrophe fokussierte und Stoschs landmilitärische Prinzipien verurteilte. Der General verstehe einfach nicht: „Seemannschaft ist Technik.“¹⁸² Stoschs Ablehnung des Admiralitätsrats und sein abfälliges Urteil über die seemilitärischen Experten wirke sich zum Schaden der gesamten Seestreitkräfte aus. Dem General fehle schlicht ein „Gegengewicht“, das ihm als Nichtfachmann Einhalt gebieten könne.¹⁸³ Diese mächtige Position Stoschs hatte für ihn selbst den Nachteil, dass er sich nun auch allein für seine Handlungen rechtfertigen musste und nicht auf das Urteil etwaiger Expertengremien verweisen konnte. Solange konnte, wer sein System angriff, immer auch auf den „Minister allein“ zielen.

In der Folge entwickelte sich in der Debatte zunehmend die Erwartung, Stosch müsse entweder selbst Experte sein oder aber den institutionellen Aufbau der Marine so verändern, dass Expertenurteile Einfluss auf seine Entscheidungen nehmen konnten.¹⁸⁴ Jachmanns Ausführungen griff die liberale Presse in der Folgezeit immer wieder auf, um so ihren eigenen seemilitärischen Experten gegen die Marine ins Feld führen zu können. Die *Kölnische Zeitung* publizierte über Monate eine eigene Artikelserie unter dem Titel „Herr v. Stosch“, die regelmäßig Kritik

¹⁷⁷ Alle Zitate im Folgenden aus Vossische Zeitung, 15.09.1878.

¹⁷⁸ Kölnische Zeitung, 21.09.1878 Erstes Blatt.

¹⁷⁹ Baumgart (Hg.), General, S. 216 (September 1878).

¹⁸⁰ [Jachmann], Antwort.

¹⁸¹ Ebd., S. 89.

¹⁸² Ebd., S. 91.

¹⁸³ Alle Zitate im Folgenden ebd., S. 95.

¹⁸⁴ Die Forderung zielte also auf eine Form institutionalisierter Beratungsgremien, die sich von rein individueller Beratung traditioneller Art lösen sollte. Vgl. Rudloff, Politikberatung, S. 35–36; Fisch, Fürstenratgeber, S. 9–11.

an seiner Person übte und dabei immer wieder auf dessen mangelndes Fachwissen abhob.¹⁸⁵ Damit formte sich endgültig die Erwartung, dass Stosch sich auf der Basis seemilitärischen Fachwissens legitimieren müsse und nicht mehr nur aufgrund seiner landmilitärischen Leistungen oder seines durchsetzungsfähigen Charakters. Dem politischen Legitimationskatalog wurde so mit dem Fachwissen ein neues Kriterium hinzugefügt: „Nichts liegt uns ferner als eine Verkenning der großen Verdienste des Chefs der Admiralität, und wir wünschen dringend, daß der deutsche Marineminister stets die Entschiedenheit und Schneidigkeit besitze, durch welche Herr v. Stosch sich in so hohem Grade auszeichnet; aber wir wünschen auch, daß mit dieser Schneidigkeit und Entschiedenheit das Verständnis sich paare, daß in Marine-Angelegenheiten technische Fachkenntnisse und nautische Erfahrung die Hauptsache sind und sein müssen.“¹⁸⁶

Wer ist Fachmann?

Um die Jahreswende 1878/79 hatte die Debatte eine Ebene erreicht, in der es vor allem darum ging, wer über das Fachwissen zur Beurteilung des Unglücks verfüge. Stoschs Legitimationsgrundlage erodierte in dieser Zeit, da er die sich entwickelnde Expertenerwartung nicht erfüllen konnte. Es erschienen nun drei Broschüren, welche die Expertenfrage weiter ausarbeiteten. Zunächst publizierte ein gewisser Fr. Loß im Dezember eine Schrift, die den Chef der Admiralität gegen die neuen Angriffe verteidigte. Dagegen wiederum ging Jachmann in einer anonymen Broschüre vor und Anfang Januar 1879 erschien – aus unbekannter Quelle – noch eine dritte Publikation zum Thema.¹⁸⁷

Die Verteidigungsschrift des Fr. Loß, von der zumindest die zeitgenössische Presse annahm, dass sie offiziellen Ursprungs sei, gab vor, von einem aufmerksamem Beobachter zu stammen, der nun angesichts der Vorwürfe gegen Stosch nicht mehr schweigen könne und ihn gegen die „Angriffe elender Pygmäen“ in Schutz nehmen müsse.¹⁸⁸ Als Hauptgegner identifizierte Loß die bekannten „September-Artikel der Deutschen Revue“, die gerade aufgrund der Tatsache, das ihr Autor sich „Fachmann nannte und sich als vormaliger Seeoffizier einführte [...] allgemeines Aufsehen“ erregt hätten.¹⁸⁹ Insbesondere den „Schmäbblätter[n]“ der liberalen Presse gestand der Autor kein sachliches Urteil zu.¹⁹⁰ In seiner Wider-

¹⁸⁵ Kölnische Zeitung, 21.09.1878 Erstes Blatt; 09.10.1878 Erstes Blatt, 08.11.1878 Zweites Blatt.

¹⁸⁶ Kölnische Zeitung, 09.10.1878 Erstes Blatt. Mit diesem Artikel übernahm die Kölnische Zeitung im Urteil der Vossischen „die Führung der Opposition gegen [...] Hrn. V. Stosch“. Vossische Zeitung, 13.10.1878. Die Neue Preußische Zeitung, 10.11.1878, hoffte (vergeblich), dass die Behauptungen des „liberalen Blattes nicht ohne Widerlegung“ blieben.

¹⁸⁷ Loß, Marineminister; [Jachmann], Marineminister; Der Untergang der deutschen Panzer-Fregatte; Die Publikationsmonate gehen hervor aus Vossische Zeitung, 07.12.1878; Neue Preußische Zeitung, 10.01.1879.

¹⁸⁸ Loß, Marineminister, S.66. Vgl. Vossische Zeitung, 07.12.1878, 13.12.1878; Neue Preußische Zeitung, 08.12.1878, 13.12.1878; Kölnische Zeitung, 22.01.1879 Zweites Blatt.

¹⁸⁹ Loß, Marineminister, S.6.

¹⁹⁰ Ebd., S.20.

legung der zahlreichen Vorwürfe wollte Loß seine Sicht der Dinge so darstellen, dass sie „auch dem Laien einleuchten“¹⁹¹, damit jene sich von dem „grollenden Revue-Fachmann“ und dessen abseitigen Ansichten abwenden könnten.¹⁹² Letzterem „bleibe nur der zweifelhafte Ruhm, bei Unkundigen auf Grund oberflächlicher Flunkereien eine Zeit lang als Sachkundiger gegolten zu haben, ein Ruhm, der ihm innerhalb der Marine, wenn er ihr wirklich je angehört hat, nicht gegönnt werden kann!“¹⁹³

Die gesamte Kritik an Stosch kennzeichnete er im Folgenden als unberechtigt und nur durch den Glauben an einen falschen Experten befeuert. Der General ziehe durchaus Fachleute bei seinen Entscheidungen heran, könne diese aber nur bei „angemessener Begründung ihrer Ansichten“ ernst nehmen.¹⁹⁴ Diese Ansichten könne Stosch durchaus beurteilen, denn er habe sich „in Folge eisernen Fleißes und Studiums, mit Hilfe eines überaus klaren Verstandes und praktischer Auffassungsgabe eine so große Summe auch wirklich seemännischen Wissens [...] erworben, daß ihm [...] ein tiefer Blick in das raue Seemannsthum offen steht.“¹⁹⁵ Dabei habe seine Sachkenntnis eine solche Stufe erreicht, dass er mit den übrigen Experten auf Augenhöhe verhandeln könne und „sich durch die Worte ‚Technik‘ und ‚Erfahrung‘ nicht mehr [...] graulich machen läßt [...] und dadurch nicht aufhört, ein Spielball absoluter technischer Bevormundung zu sein, sondern auch die Befähigung gewinnt, im Streite technischer Meinungen ihren Werth nach dem Werthe ihrer Begründung [...] selbstthätig zu prüfen.“

Loß schrieb dem General also ein profundes Expertenwissen zu, auf dessen Grundlage jener die Marine leite. Durch solche Behauptungen meinte er offenbar, das im Zuge der Debatte aufgetretene Legitimationsdefizit ausgleichen zu können.¹⁹⁶ Allerdings stellte er sich selbst ungeschickterweise als unparteiischen Beobachter der Debatte dar, der über „den Vorzug, Fachmann zu sein“, nicht verfüge.¹⁹⁷ So zeichnete seine Schrift das zentrale Problem aus, dass er sich selbst nicht als Experte eingeführt hatte und außerdem der offiziöse Ursprung seiner Schrift allzu deutlich durchschien, so dass ihm die Anerkennung in der Presse versagt blieb.¹⁹⁸

Bei dieser Ausgangslage fiel es Jachmann leicht, in seiner darauf folgenden, wiederum anonymen Broschüre die eigene Expertenstellung gegen die unter „hochofficio[m] Pseudonym“ publizierte Betrachtung abzusichern.¹⁹⁹ Er konnte die Argumente des Fr. Loß leicht entwerfen, da es sich um einen „Nichtsee-

¹⁹¹ Ebd., S. 25

¹⁹² Ebd., S. 23.

¹⁹³ Ebd., S. 23–24, ähnlich S. 21.

¹⁹⁴ Ebd., S. 41–42.

¹⁹⁵ Alle Zitate im Folgenden ebd., S. 43.

¹⁹⁶ Vgl. die Panegyrik auf Stosch ebd., S. 66–67.

¹⁹⁷ Ebd., S. 24.

¹⁹⁸ Vgl. z. B. Kölnische Zeitung, 22. 01. 1879 Zweites Blatt, wo es heißt, die Schrift habe in „höheren Militärkreisen das peinlichste Aufsehen gemacht“.

¹⁹⁹ [Jachmann], Marineminister, S. 4.

mann“ handle, und seine eigenen Ansichten noch einmal wiederholen.²⁰⁰ Die dritte anonyme Schrift, deren Autor immerhin klug genug war, sich als Experte vorzustellen, folgte in ihrer Argumentation hauptsächlich den „zwei vortrefflich ausgeführte[n], von fachmännischer Seite“ stammenden Aufsätzen aus der *Deutschen Revue*.²⁰¹ Lediglich in der Verknüpfung von Struktur und Person, wie sie im wirkmächtigen Schlagwort vom System Stosch auftrat, folgte der Autor den *Revue*-Artikeln nicht. Seines Erachtens habe die Bevormundung der Seeleute durch die Armee schon lange vor der Ära Stosch ihren Ausgangspunkt genommen.²⁰² Er hoffe, dass der Chef der Admiralität die damit verbundenen Fehler bald abstellen werde.²⁰³ Dann habe „Alldeutschland“ zwar „schweres Lehrgeld bezahlen müssen“, aber zugleich gelernt, „solche Unfälle für die Zukunft gnädigst [zu] verhüten“.²⁰⁴ Die Enttäuschung über das Unglück konnte so in eine als Lernprozess erscheinende Aufstiegsgeschichte eingeordnet werden. Die drei Schriften zeigen, dass sich die Debatten um die Marine zunehmend auf die Frage kaprizierten, wer überhaupt Experte sei und wie die Marine Fachwissen in ihrem institutionellen Aufbau und in der Person ihres Chefs zur Geltung kommen ließ.

Expertenfrage und liberale Verfassungspolitik

In den folgenden Monaten erweiterte sich die Debatte um eine politische Dimension. Die liberalen Parteien nutzten die Expertenfrage als Hebel, um ihr Ziel einer Parlamentarisierung des Reiches im Sinne einer Ministerverantwortlichkeit durchzusetzen, indem sie sich auf den Chef der Admiralität konzentrierten. Dies verdeutlicht die Reichstagsverhandlung im März 1879.²⁰⁵

Selbst wenn Stosch gehofft haben sollte, dass das Unglück der *Großen Kurfürst* inzwischen vergessen worden sei, so belehrte ihn einer der führenden Persönlichkeiten der Fortschrittspartei, Dr. Albert Hänel, eines Besseren.²⁰⁶ Gleich zu Beginn der Verhandlung stellte er fest, der General sei dem Haus doch „einige Erläuterungen schuldig.“²⁰⁷ Obwohl Hänel sich selbst als „Laie[n]“ bezeichnete, so glaubte er seine Position durch die „Diskussionen in den Zeitungen, Blättern und Journalen“ bestärkt. Er wiederholte sämtliche Argumente, die hier gegen Stosch und seine Art der Amtsführung vorgebracht worden waren, legitimierte also sei-

²⁰⁰ Ebd., S. 15, ähnlich S. 7, S. 22.

²⁰¹ Der Untergang der deutschen Panzer-Fregatte, S. 2.

²⁰² Ebd., S. 25–48.

²⁰³ Ebd., S. 50.

²⁰⁴ Ebd., S. 51, S. 52.

²⁰⁵ Auf diese verfassungspolitischen Ziele konzentriert sich die knappe Darstellung bei Brysch, *Marinepolitik*, S. 310–312. Vgl. zur historiographischen Debatte um die Parlamentarisierung des Reiches mit unterschiedlichen Akzenten Kühne, *Jahrhundertwende*; ders., *Demokratisierung*, S. 311–316; Kreuzer, *Verfassungsordnung*; Fahrmeir, *Monarchie*; Biefang/Schulz, *Constitutionalism*, bes. S. 67–70.

²⁰⁶ Zur Person Haunfelder, *Die liberalen Abgeordneten*, S. 174–175.

²⁰⁷ Alle Zitate im Folgenden aus *Stenographische Berichte* Bd. 52 (1879), S. 376 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

ne eigenen Aussagen durch die anonymen Expertenäußerungen in der Presse. Auch der Sprecher der konservativen Deutschen Reichspartei, Dr. Robert Lucius²⁰⁸, argumentierte in die gleiche Richtung, verwies ebenfalls auf die Fachleute aus der Presse und sah die Ursachen der negativen Entwicklungen in der Marine darin begründet, dass an ihrer „höchsten entscheidenden Stelle ein Seemann vom Fach nicht steht.“²⁰⁹ In seiner Verteidigung weigerte sich Stosch, überhaupt zu den Vorwürfen Stellung zu beziehen, und sprach dem Parlament grundsätzlich die Kompetenz ab, über diese Marine-Angelegenheit urteilen zu können: „Soll ich im Einzelnen den Schiffbau hier vorführen? [...] Es würde das sehr weit in die Technik führen.“²¹⁰ Von einer Übergabe der Untersuchungsakten war keine Rede mehr, denn seines Erachtens habe er seine „Schuldigkeit gethan.“²¹¹

Die Liberalen gaben sich damit nicht zufrieden und argumentierten, dass den Abgeordneten als legitimen Vertretern der gesamten Nation das Recht auf Information zustehe. Sie kritisierten den „Rechtszustand unseres Landes“, der es verbiete, militärische „Untersuchungen wie in anderen Ländern öffentlich“ zu führen.²¹² Stosch sei verpflichtet, für die Übergaben der Akten einzutreten, und müsse „es zu einer Bedingung seines ferneren Verbleibens im Amt machen, daß es ihm gestattet werde, durch die volle Klarlegung des Materials seine Verwaltung zu rechtfertigen und derselben neues Vertrauen zuzuführen.“²¹³ Hänel drohte damit, Teile des Etats so lange nicht zu bewilligen, bis diese Ziele umgesetzt seien. Durch das Bewilligungsrecht konnte also Druck auf Stosch ausgeübt werden. Der General sollte sich gegen seinen Kaiser stellen, um eine parlamentarische Forderung durchzusetzen, indem er mit seinem Rücktritt drohte.²¹⁴ Damit hätte ein Präzedenzfall geschaffen werden können, der einen ersten Schritt in Richtung von parlamentarisch verantwortlichen Ressortministern bedeutet hätte.

Doch Stosch weigerte sich, dem Reichstag überhaupt mitzuteilen, wie er sich zu seinem Obersten Kriegsherrn „in diesen Sachen stellen werde.“²¹⁵ Spätestens damit störte er das kooperative Verhältnis zwischen Admiralität und liberalen Parlamentariern, das er auf Anraten Freytags bisher verfolgte, aber schon seit dem September 1878 schrittweise verlassen hatte. Obwohl Hänel mit seinem Antrag auf Aussetzung der Budgetverhandlungen an den Majoritätsverhältnissen

²⁰⁸ Lucius galt als Vertrauter Bismarcks, weshalb die Presse seine Angriffe auf Stosch auf die Konflikte zwischen dem Reichskanzler u. dem Staatssekretär zurückführte. Vgl. *Germania*, 12. 03. 1879. Zur Person Haunfelder, Die konservativen Abgeordneten, S. 176–177.

²⁰⁹ *Stenographische Berichte* Bd. 52 (1879), S. 380 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

²¹⁰ Ebd., S. 377 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

²¹¹ Ebd., S. 378 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

²¹² So der Nationalliberale Eduard Lasker ebd., S. 378 (18. Sitzung am 11. 03. 1879). Zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten, S. 251–253.

²¹³ So Hänel in *Stenographische Berichte* Bd. 52, S. 378 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

²¹⁴ Mit seiner Forderung bewegte sich Hänel hart an der Grenze des rhetorisch Zulässigen, bestand – zumindest noch unter Wilhelm I. – doch im Reichstag das ungeschriebene Gesetz, den Kaiser nicht zum Gegenstand der Debatte zu machen. Vgl. Goldberg, Bismarck, S. 92–98; Fischer, Majestätsbeleidigung, bes. S. 575.

²¹⁵ Ebd., S. 381 (18. Sitzung am 11. 03. 1879).

scheiterte und auch eine erneute Kritik bei der dritten Lesung des Budgets erfolglos blieb, war nun eine Linie vorgegeben, das Unglück und die Rolle Stoschs zu instrumentalisieren, um den Weg in eine Parlamentarisierung des Reiches zu eröffnen.²¹⁶ Eine solche Argumentation verfolgten seitdem auch die liberalen Blätter.²¹⁷

Trotz seiner Verweigerungshaltung gingen die zahlreichen Angriffe an Stosch nicht spurlos vorüber. Er registrierte deutlich, dass seine „Autorität in der Marine [...] systematisch untergraben“ und „ganz verloren [zu] gehen“ drohte. Deshalb reichte er noch am 14. März ein Rücktrittsgesuch ein.²¹⁸ Doch da der Kaiser das selbe ablehnte, blieb er im Amt. Der Öffentlichkeit blieb dieser Vorgang freilich unbekannt und lediglich einige Rücktrittsgerüchte beschäftigten die Presse.²¹⁹

Allerdings gestaltete sich seine Position nun immer schwieriger, denn neben den zahlreichen Angriffen von außen kam es außerdem zu einer internen „Palastrevolte“ hoher Admirale gegen ihren Vorgesetzten, die große Unruhe in die Marine brachte.²²⁰ Der junge Kapitänleutnant Tirpitz, der all diese Vorgänge beobachtete, zeigte sich in einem Brief an seine Eltern überzeugt, dass die ganze Affäre die Marine „um Jahre zurück“ werfe und war sich sicher: „Stosch persönlich trifft die ganze Schuld.“²²¹ Nach seiner Einschätzung hatte der Armeegeneral die Marine falsch geführt und die rein militärische Ausbildung übertrieben. Wenn sich nichts ändere, dann werde es „nicht bei diesem Unglück bleiben“.

Das gesamte Jahr 1879 musste der Chef der Admiralität gegen solche Kritik im Offizierkorps ankämpfen, während die Kriegsgerichte mehrfach neu angesetzt werden mussten. Im November 1878 hatte eine erste Voruntersuchung stattgefunden, zu der ausgerechnet Vizeadmiral Jachmann hinzugezogen worden war. Stosch war mit dem Ergebnis des erstellten Gutachtens unzufrieden, da ihm die Gutachter voreingenommen erschienen, und beantragte beim Kaiser einen Prozess vor anderen Verantwortlichen. In der Folge fanden drei Prozesse statt, wobei Stosch versuchte, insbesondere den Geschwaderkommandanten Batsch zu schützen, ohne jedoch dessen Verurteilung verhindern zu können. Stattdessen tat er alles, um eine Verurteilung des Kapitäns der *Großen Kurfürst*, des Grafen Monts, zu erreichen. So hoffte er, die Verantwortung bei jenem abladen zu können. Letztlich konnten aber alle Beteiligten ihre Karrieren in der Marine fortsetzen. Batsch

²¹⁶ Verhandlungen des Reichstags Bd. 52 (1879), S. 684–687 (28. Sitzung am 28. 03. 1879).

²¹⁷ Kölnische Zeitung, 12. 03. 1879 Zweites Blatt; Vossische Zeitung, 13. 03. 1879 Morgenausgabe, 14. 03. 1879 Morgenausgabe.

²¹⁸ Baumgart (Hg.), General, S. 221–223 (Anfang 1879); vgl. auch Hollyday, Rival, S. 185.

²¹⁹ Neue Preußische Zeitung, 14. 03. 1879, 19. 03. 1879; Germania, 12. 03. 1879.

²²⁰ Coler, Palastrevolte. Andere Offiziere unterstützten dagegen Stoschs Position, wie etwa der Korvettenkapitän Richard Dittmer, der zu den Richtern im zweiten Kriegsgerichtsprozess gehörte u. meinte, man dürfe „das richtige und gute Systems des ersten Chefs der Admiralität [...] mit unserem Unglück nicht in Verbindung bringen“. Vgl. „Vom Schiffsjungen zum Admiral“, Tagebuchaufzeichnungen Konter-Admiral Richard Dittmer (18. 12. 1840–10. 09. 1925), in: BA-MA, RM 8/133, Bl. 138–139, Zitat Bl. 139.

²²¹ Alle Zitate im Folgenden aus Tirpitz an seine Eltern (08. 07. 1878), in: BA-MA, N 253/388, Bl. 107–109, hier Bl. 107.

musste allerdings zwei Monate in Festungshaft verbringen.²²² Die Öffentlichkeit hörte von allen diesen Ereignissen, die sich bis zum September 1879 hinzogen, höchstens gerüchteweise. Über den Freispruch des Grafen Monts aus dem letzten Prozess gelangten erst im Dezember Informationen in die Presse, nachdem der Kaiser das Urteil bestätigt hatte.²²³ Da offizielle Informationen ausblieben, sah die Presse jede Personalveränderung in der Marine als Ausdruck des Systems Stosch, dem unliebsame Offiziere zum Opfer fielen.²²⁴

Anlässlich des Jahrestags des Unglücks formulierte die *Vossische* ihr Bedauern darüber, dass die Angelegenheit nach wie vor ungeklärt sei.²²⁵ Stosch allerdings war entschlossen, die Angelegenheit durchzustehen, und fürchtete inzwischen, dass sein Rückzug nur als Bestätigung der Schuldvorwürfe gelesen werde. So berichtete er seinem Freund Franz v. Roggenbach: „Wenn ich die Artikel zur Erinnerung an das Unglück im vorigen Jahr lese u. finde da Äußerungen, welche mich am Amte klebend schildern, dann muß ich immer laut auflachen. [...] Ich kann doch jetzt nicht feige weglaufen; so lange wie man mich angreift, muß ich auf dem Schlachtfeld bleiben.“²²⁶ Gegenüber den Angehörigen der Marine aber ließ sich Stosch nichts anmerken und kehrte zum Verdruss der Seeoffiziere noch stärker den unerschütterten Chef heraus. Vize-Admiral Carl Paschen, der im September 1879 von einer zweijährigen Seereise nach Deutschland zurückkehrte, erinnerte sich, er habe bei der Inspektion seines Schiffes einen höchst unwirschen General erlebt, und führte dies auf die Konsequenzen des Unglücks und Stoschs erschütterte Kompetenz zurück: „Die Besichtigung durch den Chef der Admiralität verlief nicht ganz nach Wunsch [...], weil sich die Erregung der Gemüter nach dem Unglück bei Folkestone [...] noch keineswegs gelegt hatte. Es dürfte dabei mitgesprochen haben [...], daß der Chef der Admiralität den richtigen Einblick in die Sache fachmännisch nicht so gewachsen war, wie er selbst vermeinte, und

²²² Sondhaus, *Preparing*, S.131; Hildebrand/Röhr/Steinmetz: *Panzerfregatte Großer Kurfürst*, in: dies., *Kriegsschiffe*, Bd. 3, S. 31; Coler, *Palastrevolte*, S. 647–652.

²²³ *Germania*, 16.11.1878, 23.11.1878, 04.12.1878, 31.01.1879, 23.05.1879, 31.07.1879, 29.12.1879; *Neue Preußische Zeitung*, 03.12.1878, 31.01.1879, 04.02.1879, 09.03.1879, 22.05.1879, 10.06.1879, 30.12.1879; *Vossische Zeitung*, 30.11.1878, 27.01.1879 Morgenausgabe, 20.02.1879 Morgenausgabe, 25.05.1879 Morgenausgabe, 13.06.1879 Morgenausgabe, 29.12.1879 Morgenausgabe; *Kölnische Zeitung*, 23.11.1878 Erstes Blatt, 31.01.1879 Erstes Blatt, 03.02.1879 Erstes Blatt, 26.04.1879 Erstes Blatt, 21.07.1879 Zweites Blatt, 29.12.1879 Zweites Blatt.

²²⁴ Zu den Personallaffären z. B. *Germania*, 19.04.1879, 23.04.1879; *Neue Preußische Zeitung*, 19.04.1879, 14.05.1879, 25.05.1879, 09.07.1879, 13.07.1879; *Vossische Zeitung*, 16.04.1879 Abendausgabe, 18.04.1879 Abendausgabe, 19.04.1879 Morgenausgabe, 23.04.1879 Abendausgabe, 02.05.1879 Morgenausgabe, 13.05.1879 Abendausgabe, 22.05.1879 Morgenausgabe, 01.07.1879 Abendausgabe, 12.07.1879 Morgenausgabe; *Kölnische Zeitung* 22.04.1879 Erstes Blatt, 23.04.1879 Zweites Blatt, 25.04.1879 Erstes Blatt. Solche Berichte gelangten vermutlich aus Bismarcks Kreisen in die Presse, um Stoschs Position zu untergraben, Coler, *Palastrevolte*, S. 645.

²²⁵ *Vossische Zeitung*, 31.05.1879 Morgenausgabe.

²²⁶ Stosch an Roggenbach (02.06.1879), in: Baumgart (Hg.), *General*, S. 227.

daher um so mehr alles in Bewegung gesetzt hatte, um seine Ansicht zur Richtschnur zu machen.“²²⁷

Um den Konflikten im Seeoffizierkorps endlich ein Ende zu bereiten, wandte sich schließlich Wilhelm I. im Dezember in einer Order unmittelbar an die Offiziere und forderte alle auf, die Vergangenheit hinter sich zu lassen und den Blick endlich wieder in die Zukunft zu richten.²²⁸ Stosch hoffte, dass mit dem Ende der Prozesse bald der „Abschluß der Kurfürsten-Angelegenheit“ erreicht sei, der Kaiser müsse nur noch die „Veröffentlichung zur Sache“ genehmigen.²²⁹

Während der Dauer der gesamten Debatte sickerten Informationen über neue Erlasse und Verordnungen der Admiralität an die Öffentlichkeit, aus denen sich herauslesen ließ, dass die Marineführung durchaus bestrebt war, die Ursachen des Unglücks abzustellen. Die Marine schwieg sich jedoch über die Gründe für die Veränderungen aus und war kaum bereit zuzugeben, dass die neuen Instruktionen mit der Katastrophe in einem kausalen Zusammenhang standen, obwohl die Presse in ihren Kommentaren keinen Zweifel daran ließ, dass dies der Fall sein müsse.²³⁰ Alles andere wäre für die Marine offenbar ein Eingeständnis eigener Fehler gewesen, zumal gerade Stosch strukturelle Ursachen stets geleugnet hatte. Im Reichstag gestand der General lediglich ein, dass er eine Bestimmung über neue Ruderkommandos herausgegeben habe, da „die Katastrophe bei Folkestone [...] mehr oder minder auf dieses falsche Ruderkommando zurückzuführen ist“.²³¹

Die Presse beobachtete die Marine also nach wie vor genau und interpretierte sämtliche Handlungen vor dem Hintergrund des Systems Stosch. Nachdem schließlich Ende Dezember 1879 der Abschluss des letzten Kriegsgerichtsverfahrens bekannt geworden war, erwarteten die Journalisten eine offizielle Publikation seitens der Seestreitkräfte, die endlich umfassend über das Unglück informieren sollte.²³² Tatsächlich erschien im Februar in den *Beiheften zum Marineverordnungsblatt* eine knappe Zusammenfassung der Untersuchungsakten, die jedoch nur wenige Informationen enthielt und strukturelle Probleme ausklammerte.²³³

²²⁷ Paschen, *Werdezeit*, S. 219. Über die Rückkehr des Schiffes berichtete auch die Presse, *Kölnische Zeitung*, 30. 09. 1879 Zweites Blatt.

²²⁸ Abschrift, Kaiser Wilhelm I. an das Offizierkorps der Marine (18. 12. 1879), in: BA-MA, N 253/1, Bl. 28. Über die Order berichtete auch die *Neue Preußische Zeitung*, 12. 01. 1880.

²²⁹ Stosch an Freytag (02. 02. 1880), in: Baumgart (Hg.), *General*, S. 238.

²³⁰ *Vossische Zeitung*, 17. 11. 1878, 18. 02. 1879 Morgenausgabe, 01. 03. 1879 Abendausgabe; 04. 03. 1879 Abendausgabe, 02. 04. 1879 Morgenausgabe, 16. 06. 1879 Abendausgabe; *Kölnische Zeitung*, 07. 01. 1880 Zweites Blatt, 20. 01. 1880 Erstes Blatt, 26. 02. 1880 Zweites Blatt, 03. 03. 1879 Zweites Blatt, 16. 06. 1879 Erstes Blatt; *Germania*, 16. 01. 1880; *Neue Preußische Zeitung*, 17. 11. 1878, 20. 02. 1879, 03. 04. 1879; 18. 06. 1879, 19. 06. 1879; 03. 01. 1880, 09. 01. 1880, 11. 01. 1880.

²³¹ *Stenographische Berichte* Bd. 58 (1880), S. 88 (7. Sitzung am 24. 02. 1880).

²³² *Vossische Zeitung*, 04. 01. 1880 Sonntagsausgabe; *Kölnische Zeitung*, 04. 01. 1880 Sonntagsausgabe; *Neue Preußische Zeitung*, 07. 02. 1880.

²³³ Der Untergang S. M. Schiffes „Großer Kurfürst“. Zusammenfassungen der Ergebnisse brachten *Vossische Zeitung*, 07. 20. 1880 Abendausgabe; *Neue Preußische Zeitung*, 08. 02. 1880; *Germania*, 09. 02. 1880.

Insbesondere die liberale Presse war mit den Ergebnissen alles andere als zufrieden und befand, dass die Darstellung „ein schlechter Kuchen ist, aus welchem alle Rosinen sorgfältig herausgenommen sind“.²³⁴ Die Presse erhöhte nun den Druck auf die Parlamentarier, die Marineleitung endlich dazu zu bewegen, die Akten der Öffentlichkeit zu übergeben.²³⁵

In der Tat nutzten die Liberalen die anstehenden Budgetverhandlungen im selben Monat, um erneut ihre verfassungspolitischen Ziele mit den Angriffen auf Stosch zu verknüpfen.²³⁶ Albert Hänel forderte Einsicht in sämtliche Akten, da die schmale Beilage zum Marineverordnungsblatt „selbstverständlich [...] nicht derjenige Bericht ist, den wir erwarten können“.²³⁷ Hänel kleidete seine Forderung in eine linksliberale Interpretation der Reichsverfassung und des Stellvertretergesetzes.²³⁸ Demnach habe Stosch als Stellvertreter des Reichskanzlers „das konstitutionelle Recht und die konstitutionelle Pflicht, uns [...] Rechenschaft zu geben“, er wundere sich, dass der Chef der Admiralität „seiner verfassungsmäßigen Verpflichtung“ nicht nachkomme. Der General wies diese Interpretation seiner Stellung in einer knappen Erwiderung unter Verweis auf die kaiserliche Kommandogewalt von sich. Daraufhin ergriff der Nationalliberale Eduard Lasker das Wort und appellierte an die Abgeordneten, sich nicht so einfach abspesen zu lassen. Hänel brachte hierauf einen Antrag mit dem Ziel ein, „den Herrn Chef der Admiralität als verantwortlichen Stellvertreter des Reichskanzlers aufzufordern, einen Bericht über die Katastrophe des ‚Großen Kurfürsten‘ dem Reichstage vorzulegen.“²³⁹

Mit diesem Antrag unternahmen die Liberalen den Versuch, Stosch zum verantwortlichen Minister zu erklären beziehungsweise „eine Art Misstrauensvotum“ gegen seine Person einzubringen.²⁴⁰ Die Entscheidung des Reichstagspräsidenten, den Antrag gesondert zu behandeln und damit zu vertagen, gab der Parteirichtungspressen die Möglichkeit, weitere Erwartungen an die Entwicklung der Angelegenheit zu formulieren. Sie sah Stosch nun völlig in die Ecke gedrängt, denn ihm stehe „die wahrscheinliche Mehrzahl der Mitglieder des Reichstages, eine große Menge seemännischer Fachleute und der überwiegende Teil des Volkes und der Presse“ gegenüber.²⁴¹ Während Konservative und Katholiken die Erfolgsaussichten des Antrags eher schlecht beurteilten, behaupteten die Liberalen

²³⁴ Kölnische Zeitung, 25.02.1880; ähnlich auch 26.08.1880 Zweites Blatt.

²³⁵ Vossische Zeitung, 11.02.1880 Morgenausgabe.

²³⁶ Zu dieser Dimension auch Brysch, Marinepolitik, S. 312–318.

²³⁷ Alle Zitate im Folgenden aus Stenographische Berichte Bd. 58 (1880), S. 90 (7. Sitzung am 24.02.1880).

²³⁸ Zum Stellvertretergesetz Huber, Verfassungsgeschichte, S. 823–825; Boldt, Verfassungsgeschichte, S. 175.

²³⁹ Ebd., S. 91. Der Antrag ist gedruckt in Stenographische Berichte Bd. 60 (1880), S. 150 (Nr. 24, 24.02.1880).

²⁴⁰ So interessanterweise die zeitgenössische Bezeichnung in Europäischer Geschichtskalender, S. 84.

²⁴¹ Kölnische Zeitung, 25.02.1880 Zweites Blatt; wortgleich auch in: Vossische Zeitung, 26.02.1880 Abendausgabe.

das Gegenteil, betonten die Offenheit der Entscheidung und verlangten, dass das Parlament ein Zeichen gegen die Regierung setze.²⁴²

Nur wenige Tage vor der entscheidenden Sitzung Anfang März erschien erneut ein anonymes Artikel in der *Deutschen Revue*, der noch einmal alle Kritikpunkte am dysfunktionalen System Stosch ausführte.²⁴³ Der Autor verlangte, dass die Marine von ihrem „Autokrat“ befreit werden müsse und Fachleute in Beratungsgremien Einfluss auf die Entwicklung ihrer Institution nehmen müssten.²⁴⁴ Solche Forderungen brachten dann auch die Liberalen in ihren Redebeiträgen zum Ausdruck. Allerdings mit entscheidenden Differenzen: Während die Fortschrittsliberalen offen bekannten, dass ihr Antrag zwar zum Ziel habe, über das Unglück und die Zustände in der Marine aufzuklären, aber zugleich „eine konstitutionelle Spitze“ aufweise,²⁴⁵ betonte Eduard Lasker, dass es seines Erachtens im Antrag primär um Aufklärung und eine institutionelle Verbesserung der Marine gehe, nicht aber um verfassungspolitische Ziele.²⁴⁶ Die entscheidende Differenz zwischen den liberalen Parteien, ob nämlich eine langfristige Parlamentarisierung des Reiches entweder durch Konflikte oder aber Kompromisse zu erreichen sei, prägte also auch diese Debatte.²⁴⁷

Weitere Redner, wie der ehemalige Nationalliberale Kurt v. Ohlen, verlangten ebenfalls die Einhegung Stoschs durch Expertengremien wie den Admiralitätsrat oder die Wiedereinsetzung eines Generalinspektors der Marine.²⁴⁸ Eine Rücktrittsforderung einzubringen, wie sie gelegentlich in der liberalen Presse formuliert worden war, wagten die Abgeordneten jedoch nicht. Letztlich scheiterte der Antrag an den Mehrheitsverhältnissen im Reichstag, die sich nach Bismarcks sogenannter „Konservativer Wende“ 1878/79 zu Ungunsten der Liberalen entwickelt hatten. Daher kam weder der verfassungspolitisch brisante Teil zum Tragen, noch die Vorschläge, in der Marine institutionalisierte Expertengremien einzurichten.²⁴⁹ So endete die fast zweijährige Debatte um den Untergang der *Großen Kurfürst*. Die *Vossische Zeitung* kommentierte stellvertretend für die liberale Presse: „Parlamentarisch sei der ‚Gr. Kurfürst‘ nun begraben, aber der ihm gewordene Nachruf ist in unauslöschbarer Schrift auf einem Blatte, welches keines des

²⁴² Germania, 28. 02. 1880; Neue Preußische Zeitung, 29. 02. 1880; Vossische Zeitung, 26. 02. 1880 Morgenausgabe, 28. 02. 1880 Morgenausgabe, 02. 03. 1880 Morgenausgabe, 03. 03. 1880 Morgenausgabe, 04. 03. 1880 Morgenausgabe; Kölnische Zeitung, 04. 03. 1880.

²⁴³ Anonym, Der Reichstag. Wahrscheinlich verfasste Jachmann auch diesen Artikel. Die liberale Presse griff den Inhalt auf: Vossische Zeitung, 03. 03. 1880 Abendausgabe; Kölnische Zeitung, 02. 03. 1880 Zweites Blatt.

²⁴⁴ Anonym, Der Reichstag, S. 303.

²⁴⁵ Stenographische Berichte Bd. 58 (1880), S. 253 (12. Sitzung am 04. 03. 1880).

²⁴⁶ Ebd., S. 242–248, seines Erachtens verfügte Stosch über „kein spezifisches Sachverständnis“ (S. 243) u. müsse daher durch Fachleute eingerahmt werden.

²⁴⁷ Langewiesche, Bismarck; Lauterbach, Reform, bes. S. 17–19, S. 29–30.

²⁴⁸ Stenographische Berichte Bd. 58 (1880), S. 257–259. Ohlen war bei diesem Antrag von Bismarck beeinflusst worden, um Stosch zu schwächen, Hollyday, Rival, S. 190–192. Zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten, S. 303.

²⁴⁹ Nipperdey, Machtstaat, S. 382–408; Brysch, Marinepolitik, S. 316–318.

Ruhmes für den deutschen Reichstag ist.“²⁵⁰ Die Konservativen dagegen sahen im Reichstag ohnehin nicht „das geeignete Forum“ für solche, das Militär betreffende Fragen.²⁵¹

Gustav Freytag versuchte zum Abschluss der gesamten Affäre seinen Freund durch einen Artikel in seiner Zeitschrift *Im neuen Reich* zu unterstützen.²⁵² Stosch bedankte sich für diese publizistische Schützenhilfe, zumal nach der „Million von Schandartikeln“, die er habe lesen müssen und von denen er vermutete, dass sie sämtlich auf Bismarck zurückgingen.²⁵³ Zweifellos unterschätzte der General damit die Eigendynamik der ganzen Affäre und überschätzte die Reichweite der Bismarckschen Pressepolitik.²⁵⁴

Das Ende der Ära Stosch und die Konsequenzen der Katastrophe von Folkestone

Die mehr als eine Dekade dauernde Amtszeit des Generals Albrecht v. Stosch zeichnete sich lange Zeit durch eine kompromissbereite und offene Politik gegenüber dem Reichstag aus, die sich auch in einer frühen Öffentlichkeitsarbeit – wie bei dem medial aufwendig begleiteten Besuch zahlreicher Abgeordneter in Wilhelmshaven – niederschlug. Dadurch gelang es nicht nur, die Marine nach dem Flottengründungsplan von 1873 materiell auszubauen, sondern auch, ihr zunehmende Anerkennung in der Öffentlichkeit zu erkämpfen. Doch während der *Großen Kurfürst*-Affäre enttäuschte der General seine parlamentarischen Unterstützer immer wieder, so dass sie die gesamte Debatte schließlich als Hebel für ihre eigenen Parlamentarisierungserwartungen nutzten. Seit der Affäre hatte Stosch sich mit den Liberalen überworfen und das aufgebaute Vertrauen in die Marine ging verloren, auch wenn die Zusammenarbeit in den folgenden Jahren nie ganz abbrach. Große Flottenrüstungspläne blieben seitdem aus. Erst unter Tirpitz sollte es wieder zu einem größeren Aufbau der Seestreitkräfte kommen.²⁵⁵

Doch dies war nicht der einzige langfristige Effekt, denn während der Debatte entwickelte sich eine neue Erwartung, die ein frustrierter Admiral in die Öffentlichkeit trug und die schließlich nahezu alle Seiten aufgriffen: die Forderung, dass, wer die Marine führe, Experte sein müsse oder aber seine Institution so zu gestalten habe, dass das entsprechende Wissen die Entscheidungen der Führung beeinflussen konnte. In dem Erfolg solcher Argumente, die etwa bei Stoschs

²⁵⁰ Vossische Zeitung, 06. 03. 1880 Morgenausgabe; auch 05. 03. 1880 Morgenausgabe; Kölnische Zeitung, 05. 03. 1880; ähnlich auch Germania, 06. 03. 1880.

²⁵¹ Neue Preußische Zeitung, 05. 03. 1880, auch 06. 03. 1880.

²⁵² Freytag, Denkschrift. Vgl. zu dieser mäßig erfolgreichen Zeitschrift Wilke, Grundzüge, S. 279.

²⁵³ Stosch an Freytag (14. 03. 1880), in: Baumgart (Hg.), General, S. 239–240, Zitat S. 239.

²⁵⁴ Zu Bismarcks Pressepolitik Sösemann, Publizistik, bes. S. 304–305; ders., Presse, bes. S. 51–57, S. 86–88.

²⁵⁵ Sondhaus, Preparing, S. 134–135; ders., Sinking, S. 223, S. 231–233; Brysch, Marinepolitik, S. 318, nimmt an, dass die Liberalen Stosch nicht völlig demontieren konnten, da sie ihn als Gegengewicht gegen den Kanzler erhalten wollten.

Amtsantritt kaum eine Rolle gespielt hatten, manifestiert sich die wissensbasierte Strukturveränderung der deutschen Gesellschaft, die Expertenwissen eine immer größere Bedeutung beimaß.²⁵⁶ Dadurch erweiterte sich der Legitimationskatalog, an dem die Öffentlichkeit den Chef der Admiralität maß. Nun reichten sein Organisationstalent und seine (land-)militärischen Fähigkeiten nicht mehr aus. Trotzdem konnte Stosch sein Amt weiterführen, da der Kaiser ihm die Treue hielt. Erst im März 1883 trat er schließlich zurück, nachdem ein Streit über die Kommunalbesteuerung des Privatvermögens von Offizieren ausgebrochen war, an dessen Ende der Kriegsminister seinen Posten räumen musste. Stosch, der die Position des Kriegsministers unterstützt hatte, sah sich nach dessen Abgang gegenüber Bismarck isoliert und der Kaiser bewilligte schließlich seinen Abschied.²⁵⁷ Gustav Freytag verfasste einen wohlwollenden Rückblick auf Stoschs Amtszeit, der auch in einem englischen Fachorgan erschien. Hier musste er jedoch zugeben, dass der General, um sich innerinstitutionell durchzusetzen, äußerst harsch vorgegangen sei und „opinions of experts“ nur als „senseless objections of pedants“ wahrgenommen habe.²⁵⁸ Trotz der Erfolge hinsichtlich des Aufbaus der Flotte blieb auch dem Medienberater nichts anders übrig, als bei allem Lob zuzugeben, dass das erste Jahrzehnt seemilitärischer Entwicklung von „repeated disappointments“ durchzogen gewesen sei.²⁵⁹

Die Presse blickte ebenfalls vergleichsweise versöhnlich auf Stoschs Amtszeit zurück, behielt aber nichtsdestotrotz die Fachmannfrage im Auge, denn – so hieß es – insbesondere in Marinekreisen wünsche man „als Nachfolger des Herrn von Stosch einen Marine-Offizier zu sehen“²⁶⁰. Die *Germania* fragte verwundert, wie lange „die Bevormundung durch einen Land-Officier noch fortgesetzt werden soll“.²⁶¹ Als bekannt wurde, dass es sich bei dem Nachfolger wieder um einen General, nämlich Leo v. Caprivi, handele, hieß es: „Im fachlichen Interesse wäre es sehr zu wünschen, daß der Admiralitätsrath, von dem neuen Chef der Marine wieder in sein volles Recht eingesetzt würde. [...] Es erhebt sich auch die Frage, ob die Stelle des General-Inspecteurs der Marine wieder besetzt werden wird.“²⁶² Der Anspruch, dass sich in einer komplexen Organisation auch das entsprechende Fachwissen mindestens institutionell niederschlagen solle, blieb also bestehen. Der erste, dem es gelingen sollte, in der Rolle des seemilitärischen Experten und Planers erfolgreich aufzutreten, sollte jedoch erst Alfred Tirpitz werden.

Für die Marine bildete der Untergang der *Großen Kurfürst* jedenfalls eine „höchst schmerzliche Erinnerung“, die auch Jahre später noch geeignet war, Kon-

²⁵⁶ Szöllösi-Janze, Wissensgesellschaft.

²⁵⁷ Entgegen den Vermutungen bei Coler, Sturz, hat Bismarck in diesem Konflikt wohl nicht aktiv auf Stoschs Entlassung hingearbeitet. Kessel, Entlassung, bes. S. 451; Steinmetz, Bismarck – Stosch, S. 612–613; Sieg, Ära, S. 60–62.

²⁵⁸ Freytag, General von Stosch, S. 206.

²⁵⁹ Ebd., S. 207.

²⁶⁰ Vossische Zeitung, 18. 03. 1883 Morgenausgabe.

²⁶¹ Germania, 20. 03. 1883.

²⁶² Vossische Zeitung, 22. 03. 1883 Abendausgabe.

flikte heraufzubeschwören.²⁶³ So beschränkte sich die Darstellung der „Katastrophe bei Folkestone“ in Tesdorpf's populärer Schrift größtenteils auf die Wiedergabe des offiziellen Berichts aus dem Marineverordnungsblatt und betonte im Übrigen deren Charakter als nationales Unglück.²⁶⁴ Carl Ferdinand Batsch kritisierte in seiner bereits erwähnten Rezension auch diese Art der Darstellung, da sie sich einseitig auf einen Bericht stütze, der nicht einwandfrei sei. Völlig vergessen waren also die internen Konflikte im Offizierkorps keineswegs, zumal Batsch selbst infolge des Unglücks zwei Monate in Festungshaft hatte verbringen müssen, was er zweifellos als ungerecht empfand. Seines Erachtens bildete daher eine objektive Darstellung des Untergangs nach wie vor ein Desiderat der Marinegeschichtsschreibung.²⁶⁵ Eine solche blieb allerdings aus, und, soweit erkennbar, zeigte sich die jeweilige Marineführung bestrebt, den Verlust als Ausrutscher zu verbuchen, der aber letztlich in eine Phase falle, in der die Marine insgesamt auf einem guten Weg gewesen sei.²⁶⁶ Vor diesem Hintergrund knüpften die Seestreitkräfte an die nationale Katastrophenrhetorik unmittelbar nach dem Untergang an und verbanden diese mit dem Andenken an die Verstorbenen, die auch im Frieden einen ehrenvollen Tod gefunden hätten.²⁶⁷

Im Juni 1891 taufte der Kaiser ein neues Panzerschiff auf den Namen *Kurfürst Friedrich Wilhelm*, obwohl der Name – wie Wilhelm in Anspielung auf das 13 Jahre zurückliegende Unglück ausführte – „schmerzliche Erinnerungen in Meiner Marine wach[ruft]“.²⁶⁸ Dass er erneut auf den „große[n] Ahn Unseres Hauses“ zurückgreifen musste, zeigt noch einmal, wie sehr der Marine eine eigene Tradition fehlte, die sich mit der preußisch-deutschen Geschichte im dynastischen Sinne verknüpfen ließ. Zugleich konnte so das Unglück überschrieben und damit signalisiert werden, dass solche Unfälle nur „ein mächtiger Sporn“ seien, die seemilitärischen Ambitionen nicht fallen zu lassen.

Im Mai 1913 schließlich taufte die Marine bei einer großen Feier den Ersatzbau für SMS *Kurfürst Friedrich Wilhelm* explizit auf den Namen „Großer Kurfürst“.²⁶⁹ Die vom Prinzen Oskar gehaltene Taufrede vermied jede Anspielung auf den Untergang des vorherigen Namensträgers und knüpfte stattdessen ganz an die Traditionsbildung an, welche die aktuelle Flottenrüstung mit den Bestrebungen

²⁶³ Koch, Geschichte, S. 88.

²⁶⁴ Tesdorpf, Geschichte, S. 202–211, Zitat S. 202.

²⁶⁵ Batsch, Marine-Geschichte, S. 296–298; ders., Stosch, S. 226–227.

²⁶⁶ Koch, Geschichte, S. 88–89.

²⁶⁷ Gedenkblatt für den Untergang der Großen Kurfürst (Juni 1903), in: BA-MA, RM 3/8469, Bl. 80. Das Gedenkblatt war von der Wilhelmshavener Zeitung gestiftet u. dem Reichsmarinemat zur Verfügung gestellt worden. Vgl. Verfügung (28.06.1903), in: ebd., Bl. 79.

²⁶⁸ Alle Zitate im Folgenden aus der Kaiserrede zum Stapellauf des Panzerschiffes „Kurfürst Friedrich Wilhelm“ (30.06.1891), in: Die Reden Kaiser Wilhelms II., S. 185–186, hier S. 185. Zum Schiff Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Linienschiff Kurfürst Friedrich Wilhelm, in: dies., Kriegsschiffe, Bd. 4, S. 55–65.

²⁶⁹ Programm für die Feier des Stapellaufes ‚Ersatz Kurfürst Friedrich Wilhelm‘ am Montag, den 5. Mai 1913 (05.05.1913), in: BA-MA, RM 3/181, Bl. 69.

des 17. Jahrhunderts verband.²⁷⁰ Wilhelm II. wünschte sich, dass das Schiff „sich immerdar des stolzen Namens würdig zeigen“ werde.²⁷¹ Das Schlachtschiff nahm im Ersten Weltkrieg am Jahrestag des Unglücks seines Vorgängers an der Skageraksschlacht teil und erfüllte ansonsten Routineaufgaben. Es fand sein Ende ebenfalls durch Eigenverschulden: Nämlich in der Selbstversenkungsaktion in Scapa Flow.²⁷²

4. Zur Ideologie des Navalismus

Stoschs Nachfolger Leo v. Caprivi sah sich vor ähnliche Probleme gestellt wie sein Vorgänger. Der von ersterem eigentlich als Nachfolger aufgebaute Batsch war offenbar durch die *Große Kurfürst*-Affäre für diese Position untragbar geworden. Das Seeoffizierkorps zeigte sich enttäuscht, dass ihm erneut ein General vorge setzt wurde.²⁷³ Prinz Heinrich, der als Leutnant zur See im Auslandsdienst erst verspätet vom „Ministerwechsel“ erfahren hatte, schrieb an Stosch, wie sehr er sich gefreut habe, bei seiner Rückkehr sein Schiff durch den General-Admiral inspiziert zu sehen, doch nun erwarte ihn nur ein „fremder Armeemann“.²⁷⁴ Der Hohenzoller bewertete das „traurige Ereignis“ als „Mißtrauensvotum für die arme Marine“, die dadurch in ihrem „Ansehen“ weder bei der Bevölkerung noch „der Armee, von der wohl noch manches bittere Wort fallen wird“, gewinnen werde.²⁷⁵

Caprivi hörte deutlich stärker als Stosch auf die führenden Admirale, so dass es auf dieser Ebene zu einer vergleichsweise guten Zusammenarbeit kam. Er gerierte sich ganz als Soldat und kam mit dem Reichstag gut aus. Allerdings hielt er die Erwartungen niedrig, verkündete keinen großen Plan und verordnete der Marine Konsolidierung nach der Aufbauphase unter Stosch. Sein Stern sank, als der neue Kaiser Wilhelm II. in Caprivi nicht den richtigen Mann erblickte, der seine Vorstellungen einer verstärkten Flottenrüstung umsetzen könne.²⁷⁶ In diesen Jahrzehnten standen sich unterschiedliche strategische Konzepte gegenüber, von

²⁷⁰ Taufrede. Großer Kurfürst (o.D., 05.05.1913), in: BA-MA, RM 3/181, Bl.45–47; auch Prinz Oskar v. Preußen an Kaiser (05.05.1913), in: ebd., RM 2/1629, Bl.116; Tirpitz an Kaiser (05.05.1913), in: ebd., Bl.118. Zu den Berufungen Wilhelms II. auf die maritimen Ambitionen des Großen Kurfürsten vgl. z.B. ders. Gedächtnisfeier für den Großen Kurfürsten (01.12.1890), in: Die Reden Kaiser Wilhelms II., S.149–152, hier S.151.

²⁷¹ Entwurf, Kaiser an Prinz Oskar v. Preußen (05.05.1913), in: BA-MA, RM 2/1629, Bl.117.

²⁷² Hildebrand/Röhr/Steinmetz, Linienschiff Großer Kurfürst, in: dies., Kriegsschiffe, Bd.3, S.32–33.

²⁷³ Sondhaus, Preparing, S.150–151; Petter, Flottenrüstung, S.130, behauptet ohne Beleg, dass die Übergehung Batschs nicht mit der Kurfürst-Affäre zusammenhänge.

²⁷⁴ Prinz Heinrich an Stosch (12.05.1883), in: Baumgart (Hg.), General, S.261.

²⁷⁵ Ebd., S.262; auch rückblickend Paschen, Werdezeit, S.226, der bedauert, dass die politische Führung die Marine wiederum „in Hände legte, die der Sache völlig fremd waren“. Tirpitz, Erinnerungen, S.23, bezeichnete Caprivi rückblickend als „ausgesprochene[n] Generalstähler“.

²⁷⁶ Verchau, Jachmann, S.66–68; Brysch, Marinepolitik, S.319–353; Sondhaus, Preparing, S.152–153.

denen unklar war, welches sich durchsetzen sollte. Alle größeren Seestreitkräfte trugen diese Art von Konflikten zwischen den Anhängern der jeweiligen Konzepte aus. Die eine Gruppe orientierte sich an der aus Frankreich stammenden sogenannten *Jeune École*, die ein Konzept vertrat, das schwächeren Seemächten eine Form der Handelskriegsführung mit Kreuzern empfahl, während Seeschlachten vermieden werden sollten.²⁷⁷ Auf der anderen Seite standen die Anhänger einer offensiven Schlachtflottenstrategie. Zu diesen zählte Alfred Tirpitz. Der 1849 geborene Sohn eines königlich-preußischen Geheimen Justizrats war 1865 als Kadett in die preußische Marine eingetreten und machte dort rasch Karriere.²⁷⁸ Bevor Tirpitz als Stabschef ins Oberkommando einzog, hatte er über mehr als ein Jahrzehnt das Torpedoressort geleitet. Der Torpedo war damals eine relativ neue Waffe und Tirpitz konnte in diesen Jahren sein Organisationstalent unter Beweis stellen, weit mehr noch aber seine Fähigkeit, sich einen Kreis von gefügigen Mitstreitern heranzuziehen, die sogenannte „Torpedobande“.²⁷⁹ Diese bot ihm „einen ausgebildeten Arbeitskörper“, als er innerhalb der institutionellen Hierarchie aufstieg.²⁸⁰

Zwischen 1892 und 1895 entwickelte Tirpitz in seiner neuen Position in mehreren Dienstschriften einen Plan zur seemilitärischen Aufrüstung des Deutschen Reiches.²⁸¹ Dieser hatte zum Ziel, dem Reich durch einen Ausbau der Flotte den Weg zu einer starken Weltmachtstellung zu bahnen. Die Vorstellungen Tirpitz' waren stark von der Seemachtideologie des amerikanischen Marinehistorikers und Strategen Alfred Thayer Mahan beeinflusst.²⁸² Die von ihm wesentlich geprägte Ideologie des „Navalismus“ kann definiert werden als die „Forderung nach oder der Umsetzung von einer Politik der maritimen Aufrüstung, welche als Mittel nationalen Aufstiegs dienen sollte und welche die Anforderungen an die Landesverteidigung in den Kontext einer angeblichen Notwendigkeit zur Expansion stellte“.²⁸³

Bei seiner Lektüre des Mahanschen Werkes „*Influence of sea power upon history*“, das 1890 erschien, schnell Verbreitung fand und weltweit Einfluss ausübte²⁸⁴,

²⁷⁷ Bueb, Schule; Brézet, Lehren; Røksund, *Jeune École*; Hobson, Imperialismus, S.103–118; Breemer, Race, S. 34–36; Dülffer, German Reich.

²⁷⁸ Hildebrand/Henriot (Hg.), Admirale, Bd.3, S. 447–449; Epkenhans, Architect, S.1–20; Kelly, Tirpitz, S.12–17, S.24–46.

²⁷⁹ Tirpitz, Erinnerungen, S.44 (Zitat); vgl. Kelly, Tirpitz, S.47–68.

²⁸⁰ Tirpitz, Erinnerungen, S.44. Die Relevanz der Torpedobande bei der Durchsetzung u. Absicherung des Flottenplans in den innerinstitutionellen Konflikten betonen Kelly, Tirpitz, S.66–67, S.467–468; Bönker, Militarism, S.282. Dass ein einzelner Aufsteiger seine Clique innerhalb von Verwaltungsorganisationen mitzieht, ist auch für andere Institutionen durchaus nicht ungewöhnlich, Luhmann, Chef, S.30–31.

²⁸¹ Hobson, Imperialismus, S.207–267; Kelly, Tirpitz, S.81–102.

²⁸² Hanke, Werk; Crowl, Mahan; LaFeber, Imperialismus; van Laak, Mahan, S.257–266; Rödel, Krieger, S.176–187.

²⁸³ Hobson, Imperialismus, S.175. Berghahn benutzt den Ausdruck Mahanismus, ders., Tirpitz-Plan, S.179.

²⁸⁴ Hobson, Imperialismus, S.165–168; Crowl, Mahan.

verinnerlichte Tirpitz, dass „Seemacht = Weltmacht“²⁸⁵ sei. Mahan verknüpfte in seinem Werk äußerst wirkungsvoll aus der Geschichte abgeleitete Gesetze über den Aufstieg und Fall großer Mächte mit militärstrategischen, imperialistischen und ökonomischen Ideen. Sein Konzept wies daher eine hohe Anschlussfähigkeit für die Marine-Eliten auf, die nun auf einen Wissensbestand verweisen konnten, der vermeintlich den Weg aufzeigte, wie kolonial- und weltpolitische Ambitionen auch tatsächlich umzusetzen seien. Die Seeideologie prognostizierte also einmal zukünftige machtpolitische Entwicklungen und wies zugleich auf das Programm hin, mit dem Einfluss auf die vorausgesagten Ereignisse genommen werden könne.²⁸⁶ Die „Science of Sea power“ legitimierte ihre Ansprüche und konnte vor allem deshalb so rasch auf fruchtbaren Boden fallen, da sie die gesamte Zukunft des Reiches von der Marine abhängig machte und dadurch eine Aufwertung ihres bisher der Armee untergeordneten Ressorts förderte.²⁸⁷ In diesem Sinne lud die Ideologie geradezu dazu ein, die nationalen Interessen mit denen der Marine zu identifizieren, da ihr zufolge jeder Staat zum Untergang verurteilt sei, der sich auf See nicht durchsetzen könne. Tirpitz ließ Mahans Buch über den Einfluss der Seemacht ins Deutsche übersetzen und in einer Erstauflage von 8000 Exemplaren inner- und außerhalb der Marine verteilen, um seinen Ideen weitere Verbreitung zu verschaffen und das Offizierkorps auf diese strategische Linie einzuschwören.²⁸⁸

Die seit Mitte des 19. Jahrhunderts verbreitete Vorstellung, zukünftig stünden sich ökonomisch abgeschlossene Weltreiche gegenüber, tat ein Übriges, der hier entfalteten Seemachtideologie Attraktivität zu verleihen, zumal nahezu alle Volkswirtschaften auf die zunehmende ökonomische Verflechtung mit protektionistischen Maßnahmen unterschiedlichen Grades reagierten, um ihre eigenen Märkte zu schützen.²⁸⁹ Die sozialdarwinistisch gefilterten, machtpolitischen Zukunftsoptionen reduzierten sich vor diesem Hintergrund auf die Opposition „Weltmacht oder Untergang“.²⁹⁰ Mahans Lehre, die allerdings selbst keine explizi-

²⁸⁵ Epkenhans, Seemacht = Weltmacht.

²⁸⁶ In diesem Sinne lässt sich die Seeideologie als eine Mischung aus Programm u. Prognose beschreiben. Zu dieser Unterscheidung Hölscher, Weltgericht, S. 15–16.

²⁸⁷ Bönker, Militarism, S. 251–268; Dieses Ressortinteresse betont Hobson, Imperialismus, S. 56, S. 88, S. 143.

²⁸⁸ Mahan, Einfluß, Bd. 1; ders., Einfluß, Bd. 2; Marienfeld, Wissenschaft, S. 87; Berghahn, Tirpitz-Plan, S. 179–180; Deist, Flottenpolitik, S. 45, S. 88–89; Lambi, Navy, S. 65–67. Siehe auch die begeisterte Rezension bei Borckenhagen, Studium, bes. S. 167–187.

²⁸⁹ Torp, Weltwirtschaft, bes. S. 592–608; ders., Coalition; ders., Trade Policy; Osterhammel, Verwandlung, S. 613–614, S. 653–654, S. 708–709. Zur Behauptung, die Flotte diene als Mittel fremde Märkte zu öffnen u. eigene zu schützen: Die modernen Weltreiche, in: Nauticus 2 (1900), S. 51–64; Wechselwirkungen zwischen Flotte und Kolonien, in: ebd., S. 69–73.

²⁹⁰ Zur Verbreitung solcher Weltreichslehren in Deutschland Neitzel, Weltmacht, S. 31–210; zur Verbreitung des Sozialdarwinismus Zmarzik, Sozialdarwinismus; zur Diffusion sozialdarwinistischer Vorstellungen am Beispiel der zentralen Metapher des „Kampfes ums Dasein“, die allerdings zunehmend loseren Bezug zu ihren Ursprüngen aufwies, Weingart, Struggle. In der Flottenpropaganda spielte diese Metapher allerdings nur eine untergeordnete Rolle, zumal sie inzwischen eine semantische Ausweitung erfahren hatte, die kaum noch auf

te Weltreichslehre bot, schien einen Weg zu weisen, wie dieses Ringen erfolgreich aufgenommen werden könnte und gehörte somit zu den zahlreichen Zukunftsprogrammen, die um die Jahrhundertwende entworfen wurden.²⁹¹ Tirpitz' eigene Erfahrungen als Chef der ostasiatischen Kreuzerdivision 1896/97 schienen diese Deutungen nicht nur zu bestätigen, sondern verschärften sie noch.²⁹²

Insgesamt lasen seine Mitstreiter und er Mahans Buch sehr selektiv und konzentrierten sich hauptsächlich auf das erste Kapitel beziehungsweise diejenigen Argumente, die sich mit den eigenen Vorstellungen vereinbaren ließen.²⁹³ Hier erläuterte der Autor die Funktion der Seemacht und verknüpfte dabei die Ökonomie mit der maritimen Stärke. Ein zunehmender Überseehandel erfordere zwangsläufig eine starke Flotte zum Handelsschutz. Seemacht konnte also schon im Frieden gewonnen werden. Diese Erkenntnis war für Tirpitz die wichtigste.²⁹⁴ Wollte das Reich eine Weltmacht sein oder überhaupt „in der Reihe der Großmächte bleiben“, so musste es seine Flotte ausbauen. Dadurch werde der Überseehandel gestützt, nach und nach könne Seegeltung gewonnen und schließlich der Weg zur Weltmacht beschritten werden.²⁹⁵

Tirpitz machte als stärksten Gegner dieser deutschen Interessen die globale Seemacht Großbritanniens aus. In einer Denkschrift im Sommer 1897 legte er fest: „Für Deutschland ist zur Zeit der gefährlichste Gegner zur See England. Es ist auch der Gegner, gegen den wir am dringendsten ein gewisses Maß an Flottenmacht als politischer [sic] Machtfaktor haben müssen.“²⁹⁶ Wie sollte die Flotte gegen England beschaffen sein? „Kreuzerkrieg und transozeanischer Krieg gegen England ist wegen Mangels an Stützpunkten unsererseits und des Überflusses Englands an solchen so aussichtslos, daß planmäßig von dieser Kriegsart gegen England bei Feststellung unserer Flottenart abgesehen werden muß.“ Die Flotte sollte „demnach so eingerichtet werden, daß sie ihre höchste Kriegszeitung zwischen Helgoland und der Themse entfalten kann“. Dies hieß aber auch, sich baupolitisch über lange Jahre auf den Typ des Schlacht-/Linienfahrzeugs festzulegen. In den Worten des Marinestaatssekretärs: „Die militärische Situation gegen England erfordert Linienfahrzeuge in so hoher Zahl wie möglich.“²⁹⁷ Der Strategie der Jeune École, die zweitrangigen Seemächten den Bau von Kreuzern und Torpedobooten vorschlug, um so schnell und beweglich einen Handelskrieg zu führen be-

Darwin verwies, ebd., S.137–138. Generell zu sozialdarwinistischen Vorstellungen bei den Militärs vor 1914 Förster, Sinn, bes. S.204–211; Meier, Krieg, S.157–171.

²⁹¹ Hobson, Seemachtideologie; Neitzel, Weltmacht, S.20; Hölscher, Weltgericht, S.438–444.

²⁹² Bönker, Global Politics, bes. S.72–96.

²⁹³ Hobson, Imperialismus, S.166–169; Herwig, Failure, S.70–76, S.84–85; ders., Einfluß, S.129–130; Rödel, Krieger, S.187–195, sieht allerdings schon Widersprüche bei Mahan, die Tirpitz übernommen habe.

²⁹⁴ Hobson, Imperialismus, S.174.

²⁹⁵ Wislicenus, Seemacht, S.104.

²⁹⁶ Alle Zitate im Folgenden aus Denkschrift des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes, Konteradmiral Tirpitz, vom Juli 1897. „Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen“, in: Berghahn/Deist (Hg.), Rüstung, S.122.

²⁹⁷ Ebd., S.122–123.

ziehungsweise der großen Entscheidungsschlacht schlicht auszuweichen, wurde damit für den deutsch-englischen Fall eine klare Absage erteilt. Der Navalismus setzte demgegenüber ganz auf Schlachtschiffe, die zur Entscheidungsschlacht antreten sollten. Gerade die Entscheidungsschlacht spielte bereits im bisherigen seestrategischen Denken der deutschen Marinefachleute, die sich hier an den landmilitärischen Lehren Clausewitz' orientierten, eine herausgehobene Rolle. Tirpitz verknüpfte also die Lehren Mahans mit den ohnehin schon entwickelten Vorstellungen deutscher Marinestrategen, die vor allem der Lehrer der Seekriegsakademie Alfred Stenzel vertreten hatte. Diese Einbettung in bereits bestehende Vorstellungen verliehen dem, was die Marineoffiziere in Mahan zu lesen meinten, noch einmal besondere Evidenz.²⁹⁸

Die alles entscheidende Schlacht sollte, gemäß den strategischen Überlegungen, welche Tirpitz am 16. Juni 1894 niedergelegt hatte, offensiv ausgefochten werden.²⁹⁹ Die nötige Überlegenheit von einem Drittel der eigenen Marine – eine solche Überlegenheit hielt Tirpitz für unumgänglich, sollte überhaupt Aussicht auf einen Sieg bestehen – gegenüber der feindlichen schien gegen die überlegene englische Flotte aber kaum erreichbar. Hier kommt die sogenannte Risikotheorie ins Spiel: Tirpitz plante eine Flotte, die so stark sein sollte, dass England die Entscheidungsschlacht zwar knapp gewinnen könnte, jedoch so geschwächt sein würde, dass es die Früchte des Sieges nicht mehr ernten könne, folglich vor dem Risiko eines Angriffs zurückschrecken werde. Die Entscheidungsschlacht blieb also im günstigsten Fall aus. Auf diese Weise sollte England gegenüber dem Reich verhandlungsbereit und zu Konzessionen gezwungen werden.³⁰⁰ Zugleich erhöhe eine starke Flotte die Bündnisfähigkeit des Reiches und mache es als Partner für seemilitärisch drittrangige Mächte interessant. Diese angeblich aus einer „Offensivflotte“ erwachsende „begehrte Allianz“ sollte somit die Risikostrategie auf politischer Ebene ergänzen, ohne dass Tirpitz sich allerdings Gedanken darüber machte, wie solche Bündnisse konkret ausgestaltet werden könnten oder sollten.³⁰¹

Mit der Risikotheorie entfernte sich Tirpitz von einer militärisch-operativen Logik und auch von seiner eigenen Doktrin der strategischen Offensive, die durch die Bestandteile der Seemachtideologie ersetzt wurden.³⁰² Die Risikostra-

²⁹⁸ Hobson, Imperialismus, bes. S. 150–153, S. 223; Rödel, Krieger, S. 157–176; Bönker, Militarism, S. 102–107; Isabel V. Hull sieht in der maritimen Fixierung auf die Entscheidungsschlacht ein „remarkable example of organizational mimicry“, dies., Destruction, S. 172–173, Zitat S. 172.

²⁹⁹ Auszüge aus „Taktische und Strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine“ Nr. IX vom 16. Juni 1894 über „Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte“, in: Berghahn/Deist (Hg.), Rüstung, S. 87–99; die Dienstschrift ist vollständig ediert bei Besteck, Line, S. 125–207.

³⁰⁰ Hobson, Imperialismus, S. 233–256; Besteck, Line, S. 21–27.

³⁰¹ Dienstschrift IX (16. 06. 1894), gedruckt in: Besteck, Line, S. 125–207, hier S. 130. Zu den hiermit verknüpften Problemen Rödel, Krieger, S. 121–129.

³⁰² Die strategischen Fehlkonzeptionen interessieren hier nur am Rande. Wichtig ist, dass Tirpitz keine militärisch-operative Grundlage für seine Pläne mehr besaß, stattdessen im Rahmen seiner Ideologie darauf vertraute, dass eine starke Flotte *irgendwie* den Durchbruch

ategie setzte allerdings voraus, dass im Kriegsfall die eigene Flotte tatsächlich bereit wäre, bis zur Vernichtung durchzukämpfen. Die Fixierung auf die Entscheidungsschlacht, die nicht nur auf deutscher Seite wirksam war, erhöhte also das Risiko ungemein. Denn wer diese Schlacht verlor, drohte seine gesamte Seemacht einzubüßen. Niemand konnte exakt voraussagen, wie eine solche Schlacht ausgehen würde, und verlorene Schlachtschiffe waren schwer zu ersetzen. Dies führte letztlich zu der strategischen Pattsituation des Ersten Weltkriegs, in der sich beide Flotten hauptsächlich belauerten, ohne die Schlacht zu wagen. Die Schiffe selbst waren strategisch und symbolisch zu wertvoll geworden, um sie in einer riskanten Vernichtungsschlacht einsetzen zu können.³⁰³

Es ist wichtig, dass „der Tirpitz-Plan nur im Kontext der Seemachtideologie begriffen werden kann“.³⁰⁴ Die sozialintegrative Komponente der Sammlungspolitik, die jahrzehntelang als tragende Säule des gesamten Plans angesehen wurde, scheint Tirpitz ebenfalls aus der Lektüre Mahans gewonnen zu haben.³⁰⁵ Die Basisprämisse der Seeideologie, dass nur eine starke Schlachtflotte die Zukunft der Nation im Ringen der Mächte gewährleiste, teilte der Staatssekretär mit zahlreichen Seeoffizieren. Auf ihrer Grundlage beurteilten und fällten sie politische, ökonomische und militärische Entscheidungen. Diese ideologische Fixierung führte dazu, dass Tirpitz von seinem navalistischen Plan nicht abwich, selbst als immer deutlicher wurde, dass die Schlachtflotte von den Briten im Kriegsfall schlicht blockiert und damit zur weitgehenden Bedeutungslosigkeit verdammt werden könnte.³⁰⁶ Nur im Rahmen der Ideologie war mit der Schlachtflotte und der Zunahme des Überseehandels *zwangsläufig* die Zunahme der eigenen Seemacht verbunden. Als Tirpitz schließlich den Posten des Staatssekretärs erreichte, entfachte er eine bis dato ungekannte öffentliche Propaganda für seinen Plan, der zugleich damit einherging, sämtliche Vertreter alternativer Strategien auszuschalten, damit die Schlachtflottenstrategie als das einzige tragfähige Konzept erscheinen konnte.

5. Von Hollmann zum Marineexperten Tirpitz

Als Wilhelm II. 1888 den Kaiserthron bestieg, manifestierte sich darin der zunehmende Wandel der Außenpolitik hin zu mehr oder weniger kolonialen und

zum Weltmachtstatus ermöglichen werde. In der Forschung ist umstritten, zu welchem Zeitpunkt diese ideologische Wende stattfand. Hobson, *Imperialismus*, S. 233–234, S. 246–247, S. 283–296, der von einer Wende 1894 ausgeht; dagegen Besteck, *Line*, S. 27–60, geht „zumindest für die 1890er Jahre von einem tragfähigen militärischen Kalkül“ aus, S. 41; dagegen wiederum Kelly, *Tirpitz*, S. 95, der schon in der Dienstschrift IX „more an exercise in religious faith than in hard-headed military planning“ erkennt.

³⁰³ Breemer, *Race*, S. 40–41. Generell zur Vorstellung einer offensiven (Marine-)Kriegführung in England Steiner, *Views*, bes. S. 11–13; Rose, *Armageddon*, bes. S. 330.

³⁰⁴ Hobson, *Imperialismus*, S. 269.

³⁰⁵ Ebd., S. 181, S. 227, S. 240–242.

³⁰⁶ Ebd., S. 101–102, S. 284–285; Kennedy, *Strategieprobleme*.

globalpolitischen Ambitionen.³⁰⁷ Diese korrespondierten mit einem Globalisierungsschub, der in den Jahrzehnten vor 1914 insbesondere in den bürgerlichen Schichten ein besonderes Bewusstsein weltumspannender Aufgaben erzeugt hatte.³⁰⁸ Diese Ansprüche fanden in der vagen Formel von der „Weltpolitik“ ebenso wie in anderen „Welt“-Komposita ihren Ausdruck.³⁰⁹ Der Generalfeldmarschall Alfred Graf v. Waldersee notierte in seinem Tagebuch: „Wir sollen Weltpolitik treiben, wenn ich nur wüßte, was das sein soll; zunächst doch nur ein Schlagwort.“³¹⁰ So blieb die postulierte Weltpolitik in ihren Zielen und Inhalten zwar stets unbestimmt, erreichte aber gerade dadurch kommunikative Anschlussfähigkeit und Konsens für verschiedene Varianten ökonomischer und machtpolitischer Zukunftsprojekte.³¹¹

Da die Weltmeere als die zentralen Handlungsfelder globaler Ambitionen galten, erschien die Marine in dieser Situation als geradezu ideal geeignet, um weltpolitische Erwartungen auf sich zu fokussieren und damit an Bedeutung zu gewinnen. So überrascht es nicht, dass Seeoffiziere schon früh als Befürworter kolonialer Expansion auftraten, versprach doch eine solche Politik eine deutliche Aufwertung ihrer Institution.³¹² Seit dem 1884 erfolgten Übergang zur formalen Kolonialpolitik hatten die Seestreitkräfte in interessierten Kreisen immer mehr an Ansehen gewonnen.³¹³ Die Berichterstattung – etwa über Einsätze in Kamerun – führte dazu, dass beispielsweise Geschwaderchef Eduard v. Knorr „Fanpost“ interessierter Kreise erhielt.³¹⁴

Die Inthronisierung des neuen Monarchen brachte den Seestreitkräften zudem einen deutlichen Aufmerksamkeitsschub seitens des Herrscherhauses. Noch am Todestag seines Vaters wandte sich Wilhelm II. an die Marine und ließ sie wissen, dass ihn „seit frühester Jugend [...] ein lebhaftes und warmes Interesse mit ihr verbindet“.³¹⁵ Tatsächlich interessierte sich Wilhelm von Kindheit an für alles, was mit der Marine zusammenhing, und träumte davon, sie zur ebenbürtigen Waffe neben der Armee auszubauen.³¹⁶ Nach der Entlassung Bismarcks ließ er die Öffentlichkeit in bezeichnender Bildsprache wissen: „Das Amt des wachthabenden

³⁰⁷ Kennedy, Kaiser; Gollwitzer, Geschichte, S. 217–252, bes. S. 227–238; Ullrich, Zukunft; Neitzel, Diplomatie, bes. S. 95–106.

³⁰⁸ Conrad, Globalisierung, bes. S. 32–73; ders., Germany; Berger, Nation, S. 295–297.

³⁰⁹ Braun, Welt, S. 488–509.

³¹⁰ Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls, Bd. 2, S. 449 (13.07.1900).

³¹¹ Gollwitzer, Geschichte, S. 228–238; Kennedy, Kaiser, S. 147–148; Ullrich, Zukunft, S. 35; Clark, Schlafwandler, S. 206–208. Ein klares Weltmachtkonzept, auf dessen Grundlage Bülow u. Tirpitz handelten, sieht Winzen, Genesis.

³¹² Naranch, China; Sieg, Ära, S. 173–224, S. 275–379.

³¹³ Zu den Auslandseinsätzen Ganz, Policy; Wiechmann, Marine; Petter, Marine; Herold, Kreuzergeschwader; ders., Reichsgewalt; zum Übergang zur Kolonialpolitik Conrad, Kolonialgeschichte, S. 22–38.

³¹⁴ Vgl. die Briefe an Knorr aus dem Januar-Februar 1885, in: BA-MA, N 578/12, Bl. 37, Bl. 39–48; zu den Einsätzen Herold, Reichsgewalt, S. 31–53.

³¹⁵ Wilhelm II. an die Marine (15.06.1888), in: Die Reden Kaiser Wilhelms II., S. 8–9, hier S. 9, auch in: Marineverordnungsblatt XIX Nr. 12 (15.06.1888), S. 123.

³¹⁶ Deist, Flottenpolitik, S. 19–31; Herwig, Elitekorps, S. 24–35; Röhl, Jugend, S. 176–177, S. 445–447;

Offiziers auf dem Staatsschiff ist mir zugefallen. [...] Volldampf voraus!“³¹⁷ Des Kaisers Metaphorik aktualisierte ein seit der Antike gängiges Bild, den Staat als Schiff zu beschreiben, nun erstmals für den deutschen Nationalstaat und wies bereits auf die maritimen Ambitionen hin.³¹⁸ Dabei hielt der Monarch „sich selbst für einen Fachmann der Marine, wie des Meeres“.³¹⁹ Allerdings stieß er mit diesem Anspruch weder bei den Marineoffizieren noch in der breiten Öffentlichkeit auf Anerkennung.³²⁰ Obwohl Wilhelm über ein gutes Gedächtnis für Fakten und technische Details verfügte, blieb er letztlich ein „militärischer Dilettant“.³²¹ Nichtsdestotrotz kehrte der Kaiser bei jeder Gelegenheit entweder den Fachmann oder aber seine Befehlsgewalt heraus, ein Verhalten, das allerdings nicht allein auf seinen Charakter zurückgeführt werden sollte, sondern mindestens auch als eine Strategie identifiziert werden kann, mittels derer der Monarch seine Entscheidungsgewalt gegen die zahlreichen Fachleute, die ihn umgaben, zu sichern versuchte.³²²

Jedenfalls richteten sich seine entsprechenden Entscheidungsansprüche zunächst ganz auf die Marine, wobei seine Aufbaupläne jedoch skeptisch beurteilt wurden. Der Liberale Franz v. Roggenbach³²³, ein Berater Friedrichs III., schrieb diesbezüglich an seinen Freund Albrecht v. Stosch: „Daß der Kaiser Interesse für die Marine zeigt, ist ein Gewinn, den wir dankbar akzeptieren wollen. Ohne solches würde dieselbe der Armee gegenüber doch kein fröhliches Gedeihen gewonnen haben.“³²⁴ Allerdings, so mahnte er, dürfe das Heer keineswegs vernachlässigt werden, denn „[d]ie große Flottenschau“ bleibe „im besten Fall eine geschickt ausgestaffierte Dekoration von viel verdecktem Elend. Nur gewinnt man mit Dekoration keine Seeschlachten und macht weder in Petersburg noch Paris einen nachhaltigen Eindruck.“ Damit hatte Roggenbach ein zentrales Problem der folgenden Jahre antizipiert, nämlich dass der große Einsatz des Kaisers für die Marinepolitik dazu führte, dass die Reichstagsmehrheit dessen Forderungen als eine Dekoration bewertete, die mehr dem monarchischen Repräsentationsbedürfnis als den nationalen Interessen diene.

Der Selbstbestimmungs-Anspruch des Kaisers drückte sich in der Entlassung Capravis nur drei Wochen nach dem Thronwechsel aus, da der General den see-militärischen Aufbauhoffnungen des Kaisers nicht genügte. Er ersetzte ihn durch

ders., Aufbau, S.127–135, S.184–190, S.404–409; König, Wilhelm II., S.18–19; ders., Kaiser, S.240–243, S.247–248; Lambert, Seemacht, S.190–193.

³¹⁷ Zit. nach Wilderrotter, Zukunft, S.56.

³¹⁸ Leibfried, Fall; Wilderrotter, Zukunft.

³¹⁹ So rückblickend Vizeadmiral Michaelis, Die Organisation der Befehlsverhältnisse im Kriege (o.D., 1938), in: BA-MA, RM 8/1647, Bl.41–56, hier Bl.54.

³²⁰ Vgl. etwa die Aufzeichnungen seiner Marinekabinettschefs bei Franken, Marinekabinett, S.347–348.

³²¹ Clark, Wilhelm II., S.22–23, Zitat S.23.

³²² Ebd., S.45, S.91–92.

³²³ Zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten, S.341–342.

³²⁴ Alle Zitate im Folgenden aus Roggenbach an Stosch (01.08.1889), in: Heyderhoff (Hg.), Ring, S.328.

den inzwischen zum Vizeadmiral avancierten Alexander Graf Monts, den ehemaligen Kapitän der *Großen Kurfürst*. Der Graf übernahm die Leitung der Admiralität allerdings nur zur Vertretung. Denn der Kaiser plante, die Marine so umzustrukturieren, dass er selbst an der Spitze stand. Zu diesem Zweck teilte er die einheitliche Admiralität in drei Behörden: das der Armee nachempfundene Oberkommando, das für Verwaltungsfragen und den Reichstag zuständige Reichsmarineamt unter dem Vizeadmiral Karl Eduard Heusner sowie das dem Monarchen unmittelbar unterstellte Marinekabinett, dessen erster Chef und Flügeladjutant der Kapitän z. S. Gustav Freiherr v. Senden und Bibran wurde. Durch die letztgenannte Einrichtung wollte der Kaiser stärker auf die Marine einwirken. Doch letztlich führte die institutionelle Zersplitterung zu einem „Jahrzehnt der Machtkämpfe innerhalb der Marine“, da das Oberkommando und das Reichsmarineamt darum rangen, welche Behörde übergeordnet sei.³²⁵ Das Reichsmarineamt war nun dafür zuständig, die jeweiligen Flottenvorlagen vor dem Reichstag zu vertreten. Nachdem Vizeadmiral Heusner aufgrund einer Erkrankung seinen Posten schon bald hatte räumen müssen, folgte ihm Admiral Friedrich Hollmann als Marinestaatssekretär.³²⁶ Er sollte die kaiserlichen Pläne im Reichstag vertreten und wurde von jenem rückhaltlos unterstützt – jedoch strichen die Parlamentarier die Forderungen immer wieder zusammen.³²⁷

Was waren die Gründe für dieses mehrmalige parlamentarische Scheitern? Einmal herrschte innerhalb der Marineleitung Unklarheit über den einzuschlagenden Weg der seemilitärischen Rüstung, was zum einen mit den konkurrierenden Seestrategien zusammenhing, zum anderen mit den rasanten technischen Entwicklungen.³²⁸ Niemand konnte ganz sicher sagen, welche Schiffstypen und welche Strategien sich durchsetzen würden. Zum Zweiten identifizierten die Abgeordneten die Vorlagen lediglich mit den Interessen des Monarchen. Der einflussreiche Linksliberale Eugen Richter bezeichnete die kaiserlichen Flottenpläne daher als „*ganz einseitige subjektive Marineliebhabelei*“, der keine „objective, sachliche Abwägung der [...] Bedürfnisse von Marine- und anderen Staats- und Reichsbedürfnissen“ zugrunde liege.³²⁹ Damit formulierte Richter die Erwartung, dass eine Flottenvorlage nicht durch die persönlichen Interessen des Kaisers begründet werden dürfe. Hollmanns Auftreten trug nicht dazu bei, solche Erwartungen zu erfüllen. Analog zur Wahrnehmung der nervösen Unstetigkeit des Kaisers erschien auch seine Flottenpolitik planlos. Richter beschwerte sich darüber, dass bei der Marine „leicht uferlose, große Pläne plötzlich auftauchen und selbst bis zum parlamentarischen Ausdruck gelangen“, bei denen langfristiges Ziel und

³²⁵ Petter, Flottenrüstung, S. 140–141; Sondhaus, Preparing, S. 176–184; Hobson, Imperialismus, S. 204–207 (Zitat S. 207); Röhl, Aufbau, S. 204–206; Franken, Marinekabinett, S. 24–27.

³²⁶ Petter, Flottenrüstung, S. 141; Hildebrand/Henriot (Hg.), Admirale, Bd. 2, S. 135–136.

³²⁷ Für das Folgende Kehr, Schlachtflottenbau, S. 25–71; Röhl, Aufbau, S. 1109–1113; Hobson, Imperialismus, S. 231–256; Sondhaus, Preparing, S. 184–190; Kelly, Tirpitz, S. 105–107.

³²⁸ Röhl, Aufbau, S. 1110; Deist, Flottenpolitik, S. 24.

³²⁹ Stenographische Berichte Bd. I (1889/90), S. 72 (6. Sitzung am 31. 10. 1889). Vgl. zur Person Haunfelder, Die liberalen Abgeordneten, S. 331–332; Goldberg, Bismarck, S. 162–180.

Zweck nicht erkennbar seien.³³⁰ Damit prägte er das bildhafte Schlagwort von den „uferlosen Flottenplänen“, das die Marine bis zu Tirpitz' Amtsantritt begleiten sollte. Die wahrgenommene Planlosigkeit war es auch, die größere Erfolge Hollmanns im Reichstag verhinderte.³³¹

Immerhin war erkennbar, dass die Flottenpolitik sich mit dem vagen weltpolitischen Programm Wilhelms II. verknüpfte und bei richtiger Propagierung in der Lage sein konnte, politische Geltungsbedürfnisse zu befriedigen. Franz v. Roggenbach, der die Marinenedebatten verfolgte, schrieb an den die Marinopolitik nunmehr beobachtenden Stosch, dass man, wolle man „Weltgroßmacht“ werden, zweifellos mehr Kreuzer benötige als bisher geplant, allerdings müsse man sich in diesem Fall auch überhaupt darüber „klar werden“, in welche Richtung die Außenpolitik gehen solle: „Die Durchführung des Gefühlsprogramms einer deutschen Weltgroßmachtspolitik kann sich mit vier Kreuzern nicht begnügen. – Auch sechs sind noch nicht genug für diesen Großmachtskitzel des früher so demütigen Michel.“³³² Allerdings fiel Roggenbach niemand ein, der einen Weg wüsste, diese emotionalen Bedürfnisse, die sich in den Kriegsschiffen materialisieren sollten, zu finanzieren. Grundsätzlich erschien die Marine durchaus geeignet, den weltpolitischen Bedürfnissen zu entsprechen und „als Symbol der neuen Epoche der Weltpolitik“ zu dienen.³³³ Allerdings mussten solche Forderungen im Reichstag erst überzeugend vertreten werden.

Tirpitz, der damals im Oberkommando seinen navalistisch geprägten Plan entwarf, versuchte, diesen zur Grundlage einer Marinevorlage zu machen, stieß damit jedoch bei Hollmann auf taube Ohren. Knorr verlangte 1895 von Hollmann, „daß man sich in Zukunft gegenüber dem Reichstag auf den überlegenen Standpunkt des Fachmannes stelle: ‚Dies und das halte ich für das allein Richtige; dafür dass es das Richtige ist, muß Ihnen meine (des Staatssekretärs) Autorität genügen. Bewilligen Sie nicht, so müssen Sie die Verantwortung übernehmen.‘“³³⁴ Der Marinestaatssekretär sollte also gegenüber den Laien im Parlament ganz bewusst in einer Expertenrolle auftreten und hoffen, durch die Autorität, welche aus dem Zugang zu speziellen Wissensbeständen erwuchs, überzeugend wirken zu können. Dies gelang ihm nicht. Zwar brachte er die bescheidenen Vorlagen von 1895 und 1896 mehr oder weniger unbeschadet durch den Reichstag, jedoch hatte er dem Parlament für die Zukunft einen klaren und nachvollziehbaren Plan versprechen müssen.³³⁵ Die liberale Presse formulierte in dieser Phase Erwartungen, die erkennen lassen, dass ein Erfolg ambitionierter Flottenvorlagen erst dann

³³⁰ Stenographische Berichte Bd. 3 (1890/91), S. 1946 (83. Sitzung vom 07. 03. 1891).

³³¹ Zur Fähigkeit Richters, bildhafte Schlagwörter zu prägen, Goldberg, Bismarck, S. 207–212; Tirpitz, Erinnerungen, S. 39; auch Ladendorf, Schlagwörterbuch, S. 319.

³³² Roggenbach an Stosch (28. 01. 1895), in: Heyderhoff (Hg.), Ring, S. 408. (Hervorhebung S. R.)

³³³ Schieder, Kaiserreich, S. 40.

³³⁴ Zit. nach Kehr, Schlachtflottenbau, S. 52. Kehr vermutet ebd., dass Knorr von Tirpitz angeleitet wurde, in dessen Kreisen dachte man offensichtlich schon damals über eine Taktik nach, welche besonderes Augenmerk auf die Expertenrolle legen sollte.

³³⁵ Kehr, Schlachtflottenbau, S. 62–63.

gewährleistet werden könne, wenn die allgemeine Unsicherheit über den adäquaten Aufbau einer Zukunftsflotte dadurch aufgehoben werde, dass endlich jemand einsichtig mache, was aus welchen Gründen zu bauen sei: „Wie kann man sich wundern, daß die Meinungen der Laien durchaus verworren sind und Vertrauen zu dem fehlt, was heute dieser, morgen jener für das ‚Alleinrichtige‘ hält.“³³⁶ Es müsse das gebaut werden, was Deutschland tatsächlich für seine Aufgaben auf See benötige: „Macht man das dem Volke klar, so werden auch die Mittel bewilligt werden.“

Im April 1897 schließlich machte sich Hollmann vor dem Reichstag unmöglich, da er genau diese Erwartung nicht erfüllen konnte. In der Sitzung der Budgetkommission, in der er immer noch nicht in der Lage war, den erwarteten und versprochenen Plan vorzustellen, „schlug er mit der Faust auf den Tisch, wie Knorr ihm 1895 geraten hatte, machte den Reichstag dafür verantwortlich, dass der Ersatz der veralteten Schiffe nicht erfolgte und spielte sich als den Fachmann auf, dem die Laien zu folgen hätten. Aber mit solchen Phrasen machte er sich jetzt nur noch lächerlich.“³³⁷ Hollmann gelang es nicht, in der Expertenrolle anerkannt zu werden. Er verlor „das Vertrauen des Reichstages, der an seinen fachlichen Fähigkeiten zu zweifeln begann“.³³⁸ Hollmann musste daraufhin seinen Posten räumen. Ihm folgte Alfred Tirpitz, dem nun die Aufgabe zukam, dem Reichstag eine verstärkte Flottenrüstung zu verkaufen.³³⁹

³³⁶ Alle Zitate im Folgenden aus Kölnische Zeitung, 07.03.1896 Zweite Morgenausgabe.

³³⁷ Kehr, Schlachtfloottenbau, S. 69.

³³⁸ Hobson, Imperialismus, S. 231.

³³⁹ Zu Tirpitz' Berufung Kelly, Tirpitz, S. 126–128.