



FZH Forschungsstelle
für Zeitgeschichte
in Hamburg

Wissenschaftliche Einrichtung
an der Universität Hamburg

Beim Schlump 83
20144 Hamburg

Nutzungsbedingungen der retrodigitalisierten Veröffentlichungen der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg

Die retrodigitalisierten Veröffentlichungen der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH) werden zur nichtkommerziellen Nutzung gebührenfrei angeboten. Die digitalen Medien sind im Internet frei zugänglich und können für persönliche und wissenschaftliche Zwecke heruntergeladen und verwendet werden.

Jede Form der kommerziellen Verwendung (einschließlich elektronischer Formen) bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der FZH, vorbehaltlich des Rechtes, die Nutzung im Einzelfall zu untersagen. Dies gilt insbesondere für die Aufnahme in kommerzielle Datenbanken.

Die Verwendung zusammenhängender Teilbestände der retrodigitalisierten Veröffentlichungen auf nichtkommerziellen Webseiten bedarf gesonderter Zustimmung der FZH. Wir behalten uns das Recht vor, im Einzelfall die Nutzung auf Webseiten und in Publikationen zu untersagen.

Es ist nicht gestattet, Texte, Bilder, Metadaten und andere Informationen aus den retrodigitalisierten Veröffentlichungen zu ändern, an Dritte zu lizenzieren oder zu verkaufen.

Mit dem Herunterladen von Texten und Daten erkennen Sie diese Nutzungsbedingungen an. Dies schließt die Benutzerhaftung für die Einhaltung dieser Bedingungen beziehungsweise bei missbräuchlicher Verwendung jedweder Art ein.

Kontakt:

Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg
Beim Schlump 83
20144 Hamburg
Tel. 040/4313970
E-mail: fzh@zeitgeschichte-hamburg.de
Web: <http://www.zeitgeschichte-hamburg.de>

HOLGER H. HERWIG

DAS ELITEKORPS DES KAISERS

**Die Marineoffiziere
im Wilhelminischen
Deutschland**



CHRISTIANS

HOLGER H. HERWIG

Das Elitekorps des Kaisers

Die Marineoffiziere im
Wilhelminischen Deutschland

CHRISTIANS

HAMBURGER BEITRÄGE
ZUR SOZIAL- UND ZEITGESCHICHTE BAND XIII

*Im Auftrag der
Forschungsstelle für die Geschichte
des Nationalsozialismus in Hamburg
und der Hamburger Bibliothek
für Sozialgeschichte und Arbeiterbewegung
herausgegeben von
Werner Jochmann, Werner Jöhe
und Ursula Büttner*

Dieser überarbeiteten und veränderten
deutschen Ausgabe liegt die 1973 bei
Oxford University Press unter dem Titel
«The German Naval Officer Corps.
A Social and Political History 1890–1918»
erschienene englische Ausgabe zugrunde.
Die Übertragung aus dem Englischen
besorgte Karl-Heinz Neubauer.

Gedruckt mit Unterstützung der
Alexander von Humboldt-Stiftung,
Bonn-Bad Godesberg

© Hans Christians Verlag, Hamburg 1977
Alle Rechte, auch die des auszugsweisen
Nachdrucks und der photomechanischen
Wiedergabe, vorbehalten
Ausstattung Alfred Janietz
Printed in Germany
ISBN 3-7672-0514-9

*Meiner Mutter Hella Herwig
als Dank für alle Liebe
und Opferbereitschaft*

Meiner Ansicht nach sinkt Deutschland im kommenden Jahrhundert schnell von seiner Großmachtstellung, wenn jetzt nicht energisch, ohne Zeitverlust und systematisch diese allgemeinen Seeinteressen vorwärtsgetrieben werden, nicht zu einem geringen Grunde auch deshalb, weil in der neuen großen nationalen Aufgabe und dem damit verbundenen Wirtschaftsgewinn ein starkes Palliativ gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten liegt.

Alfred Tirpitz an Albrecht von Stosch, 21. Dezember 1895

Wie Mein hochseliger Großvater einst gesagt hat, mein letzter Gedanke wird meine Armee sein – so gelobe Ich hier vor Ihnen: Mein letzter Gedanke wird Meine Marine sein!

Wilhelm II. vor Marineoffizieren, 1890

Diese Marine! Entsprungen aus dem Weltmachtsdünkel, verdirbt unsere auswärtige Politik 20 Jahre lang, hält ihre Versprechungen im Kriege nicht und entfacht nun den Umsturz!

Ernst von Weizsäcker, 2. November 1918

Inhalt

Vorwort	7
1. Die Geburt der Schlachtflotte	13
2. Der Kaiser und seine Marine	23
3. Die Seekadetten: Auswahl und Ausbildung	37
4. Das Seeoffizierkorps	59
5. Die Marine-Ingenieure	85
6. Das Deckoffizierkorps	110
7. Trotz Krieg: Die Schranken fallen nicht	125
8. Das Seeoffizierkorps und die Politik	140
9. Das Offizierkorps in der Defensive: Meuterei und Reichstagsdebatte 1917	156
10. 1918: Die Stunde der Marine?	179
11. Revolution und Untergang	198
Anmerkungen	208
Quellen- und Literaturverzeichnis	263
Personenregister	275

Vorwort

Mehr als ein halbes Jahrhundert ist vergangen, seit das Kaiserliche Deutschland besiegt, seine Flotte ruhmlos versenkt worden ist. Deutschlands Entschluß, eine riesige Schlachtflotte zu bauen und damit seinen Anspruch auf eine führende Position in der Welt anzumelden, hat seitdem in jeder Generation die Historiker, und in erster Linie die deutschen, beschäftigt. Ludwig Dehio, Rudolf Stadelmann, Wilhelm Schüssler, Gerhard Ritter und Walther Hubatsch, um nur einige zu nennen, stellten die Frage nach ihrem politisch-strategischen Nutzen im Sinn jenes Ausspruchs Ludwigs XIV., daß »le trident de neptune est le sceptre du monde«. Eckart Kehr und Volker Berghahn richteten ihr Augenmerk in erster Linie auf den »Primat der Innenpolitik« bei dieser Entscheidung. Tirpitz' Schwiegersohn Ulrich von Hassell, sein Bewunderer Fritz Kern und sein geistiger Erbe Adolf von Trotha hingegen woben kritiklos an der Tirpitz-Legende. Von kürzeren Aufsätzen von Wahrhold Drascher, Jonathan Steinberg und Friedrich Forstmeier abgesehen, die sich mit Teilproblemen der Frage befaßten, blieben indes das soziale Herkommen, die gesellschaftlichen Leitbilder und die politische Vorstellungswelt jener Menschen im dunkeln, die durch ihre Bereitschaft zum Kampf aus einer Kriegsflotte erst ein wirksames Instrument der Politik machten: des Offizierkorps der Kaiserlichen Marine.

Das mag zum Teil daran liegen, daß die Historiker die in der mit Tirpitz' »Erinnerungen« beginnenden Memoirenliteratur übliche harmonisierende Darstellung der inneren Struktur und der personalpoliti-

schen Entscheidungen als zutreffend akzeptiert, die dahinter verborgenen Spannungen und Schwierigkeiten aber übersehen haben. Hinzu kommt, daß der heute noch lebendige Korpsgeist der Marineoffiziere und die dazu gehörende Pflege einer im Kern ungebrochenen Tradition über die Kriegsmarine des Dritten Reiches zurück zur Kaiserlichen Marine zu einer Identifizierung mit den Seeoffizieren Wilhelms II. geführt hat, die lange Zeit die kritische Beschäftigung mit den Personalangelegenheiten der Marine zu einem heiklen Unterfangen machte. Doch haben nicht nur ehemalige Offiziere das Recht für sich in Anspruch genommen, die damaligen Vorgänge aus der Sicht ihres Korps heraus darzustellen und zu beurteilen. Auch die Historiker trugen, wenn auch aus anderen Gründen, Zuneigungen und Vorurteile in ihre Forschungen hinein. Dies gilt besonders für die Behandlung der Ursachen und Folgen der Meuterei vom August 1917 und der Revolution vom November 1918.

Hierher gehören auf der einen Seite, in der Tradition der Rechtfertigungsliteratur der zwanziger Jahre stehend, Ulrich Czisniks leidenschaftliches Plädoyer zugunsten der Haltung des Marineoffizierkorps im Sommer 1917 und Friedrich Ruges Versuch, den gescheiterten letzten Einsatz der Flotte im Oktober 1918 mit militärischen Argumenten zu rechtfertigen. Die extreme Gegenposition dazu bilden die erbitterten Angriffe auf die Seeoffiziere des Ost-Deutschen Hans-Joachim Bernhard, der in der Flotte die »militärische Elite-Formation des deutschen Imperialismus« sieht, und des Amerikaners Daniel Horn, der den nicht ungefährlichen Anspruch erhebt, eine »niederschmetternde Anklageschrift gegen das deutsche Marineoffizierkorps« geschrieben zu haben. Hielt Tirpitz die Marine für den »Schmelztiegel des Deutschtums«, so vermag Bernhard in ihr nur ein Werkzeug zur »Unterdrückung und Ausbeutung des deutschen Volkes sowie für die Eroberungspläne der herrschenden Klassen« zu erkennen. Während Trotha die »schimmernde Wehr« als die einzig wahre Verkörperung des »Reichsgedankens« dargestellt hat, beschreibt Horn den »zwanzig Jahre alten sozialen Konflikt in der Marine zwischen den Anhängern der alten Ordnung in Deutschland – der sich bildenden Feudalkaste der Seeoffiziere – und den Vorkämpfern für ein neues, mehr demokratisches und egalitäres System – den Unteroffizieren und Mannschaften«.

Immerhin gewannen schon die Zeitgenossen den Eindruck, daß das Offizierkorps der Marine, das heißt die Seeoffiziere, sich in immer stärkerem Maße der bevorzugten Stellung der Gardeoffiziere annäherte, ja sich teilweise mit jenen auf eine Stufe zu stellen vermochte, und dies nicht zuletzt dank der besonderen Gunst, die der Marine von Allerhöchster Seite entgegengebracht wurde. Kaum ein Jahr nach der Thronbesteigung Wilhelms II., im Dezember 1889, schilderte Korvettenkapitän Georg Alexander Müller, der spätere Chef des Kaiserlichen Marinekabinetts, dem Kapitän z. See Alfred Tirpitz, dem künftigen Staatssekretär des Reichsmarineamts, die Auswirkungen dieser beson-

deren Huld des Kaisers, der »seine getreue Armee doch stellenweise sehr schlecht« behandle: »Ein armer Linienoberst spielt eine traurige Rolle neben dem Gardelieutenant oder gar erst neben dem jungen Seeoffizier, der sich mit ihm zusammen beim Kaiser meldet«. Angesichts des besonderen Interesses des Monarchen an seiner Flotte entwickelten sich die Seeoffiziere sehr schnell zu einem besonderen Stand im Staate, und über die Jahre hinweg verstummten auch jene Stimmen im preußischen Armee-Offizierkorps, die die Marine von oben herab als »Trabant der Armee« bezeichnet hatten.

Um so erstaunlicher ist es, daß die wenigen thematisch auf das Offizierkorps der Marine bezogenen Untersuchungen und Aufsätze der späteren Zeit diesen Prozeß der Entstehung einer neuen »feudalen« Elite außer acht lassen. Jonathan Steinberg charakterisiert die Seeoffiziere als »Männer des Bürgertums«, denen »die Kastenvorurteile, der Snobismus und das aristokratische Betragen« der Armeeeoffiziere fremd gewesen seien. Die in den Erinnerungen wie in den erzählenden Darstellungen früherer Marineoffiziere immer wieder auftauchende Selbsteinschätzung als »weltoffen«, »weitblickend« oder »weltgewandt« kehrt in Demeters Untersuchung über das deutsche Offizierkorps, wenn auch leicht relativiert, ebenso wieder wie bei Wahrhold Drascher, für den der deutsche Seeoffizier ein »besonderer soziologischer Typ« war, in dem sich die »militärische Haltung bester preußischer Tradition mit Aufgeschlossenheit und Takt« verbunden habe. Dies führt er wesentlich darauf zurück, daß bei den personellen Entscheidungen weniger die gesellschaftliche Herkunft und Stellung ausschlaggebend gewesen seien als vielmehr die berufliche Tüchtigkeit. Abweichend davon beurteilte Friedrich Forstmeier in seinem anregenden Aufsatz die Personalpolitik zurückhaltender und skeptischer; die Frage, »ob Stand oder Wissen, Charakter oder Bildung bei der Aufnahme ins Offizierkorps« ausschlaggebend sein sollten, habe zu immer wieder »neuen, nie befriedigenden Kompromissen« geführt.

Als der Verfasser im Jahr 1972 auf einer vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt veranstalteten Tagung in Kirchzarten die ersten Ergebnisse seiner auf den umfangreichen Aktenbeständen des ehemaligen Marinearchivs basierenden sozialgeschichtlichen Untersuchung des Seeoffizierkorps vortrug, stieß er mit seinen Ausführungen auf die entschiedene Ablehnung der anwesenden ehemaligen und aktiven Marineoffiziere. Sie waren nicht bereit, dem immerhin vermittelnden Urteil zuzustimmen, daß sich das Seeoffizierkorps – wie vor ihm schon das Offizierkorps der preußischen Armee – innerhalb einer vom allgemeinen Industrialisierungsprozeß bestimmten Gesellschaftsstruktur zu einer »feudalen« Gruppe entwickelt habe, die in sich gleichzeitig die Probleme und Schwierigkeiten der Wilhelminischen Klassengesellschaft widerspiegelte.

Inzwischen allerdings ist das von mir gezeichnete Bild von verschiedenen Seiten bestätigt worden. Werner Bräckow hat in seiner Studie zur

Geschichte des Marine-Ingenieurkorps darauf hingewiesen, daß die Seeoffiziere ein »Standes- und Klassendenken« pflegten, eine »Aristokratenstellung« einnahmen und »sich dem Korpsgeist altpreußischer Prägung besonders verpflichtet« fühlten. Die Ursache ihrer Isolierung innerhalb der Marine von anderen Offiziersgruppen sieht Bräckow in dem »im Kaiserreich herrschenden Kastengeist« und dem damit verbundenen Beharren auf besonderen Vorrechten und auf »Abstand zur nächstniedereren Gruppe«, eine Feststellung, die allerdings ebenso auf die Ingenieure zutrifft wie auf die Deckoffiziere. Für den Canaris-Biographen Heinz Höhne sahen die Seeoffiziere in ihrem Korps »den künftigen Ritterorden des Reiches, allein dem Kaiser verantwortlich: abgekapselt gegen die Strömungen und Konflikte der Zeit«. Schließlich findet meine Darstellung sogar eine Stütze in den von dem konservativen Historiker Walther Hubatsch veröffentlichten, im Herbst 1945 niedergeschriebenen Erinnerungen seines Vaters an die Dienstzeit in der Kaiserlichen Marine, die die lapidare Feststellung enthalten: »So bildeten die Seeoffiziere stets eine Kaste für sich«.

In der vorliegenden Studie wird der Versuch unternommen, die Vorstellungswelt der Kaiserlichen Marineoffiziere darzustellen, ihr Denken und Handeln zu beschreiben, um damit über den unmittelbaren Gegenstand, das Offizierkorps, hinaus Erkenntnisse über die Marine und letztlich auch über das Wilhelminische Deutschland zu gewinnen. Der Autor erhebt allerdings nicht den Anspruch, eine umfassende sozialgeschichtliche Untersuchung aller Teile des Korps vorzulegen – eine Analyse des sozialen und militärischen Status der Offiziere der Marineinfanterie, der Sanitätsoffiziere, der Waffenoffiziere, der Zahlmeister oder anderer Gruppen der militärischen Führer hätte den Rahmen dieser Arbeit nicht nur dem Umfang nach gesprengt. Doch schon eine auf das Seeoffizierkorps, die Marine-Ingenieure und die Deckoffiziere beschränkte Darstellung kann die Leitvorstellung der Personalpolitik in der Tirpitzschen Marine sichtbar machen und manches Licht in das Dunkel personeller Entscheidungen bringen. Das Thema des Schlußteils, der sich mit Einsatz und Versagen der Flotte im Weltkrieg befaßt, ist dann die Frage nach der Bedeutung der im Frieden vollzogenen Entscheidung für das innere Gefüge des Korps wie für die militärische Schlagkraft der Streitmacht.

Ich hoffe, daß die Ergebnisse dieser Untersuchung auch Schlüsse auf den größeren Zusammenhang der Sozialgeschichte des Wilhelminischen Reichs zulassen, jener besonderen preußisch-deutschen Schöpfung, die Erich Matthias im Gespräch einmal als »Anarchie in Schritt und Tritt« gekennzeichnet hat. Die deutsche Gesellschaftsordnung im Zweiten Reich blieb im Grunde »feudal«, auch wenn die Marineoffiziere für sich in Anspruch nahmen, liberalen Ideen anzuhängen. Dies zeigt sich deutlich in dem Treueverhältnis der Offiziere zu ihrem Kaiser, einem Lehnsverhältnis, das es Wilhelm II. gestattete, bei vielen Gelegenheiten von seiner darin begründeten Machtfülle Gebrauch zu ma-

chen. In einer Gesellschaft, die dem Adel einen beherrschenden Platz einräumte, äftten die bürgerliche Schicht, besonders aber die bürgerlichen Mitglieder des Offizierkorps den Adel nach Kräften nach. Die verschiedenen Korps waren bestrebt, durch kritiklose Ergebenheit die Gunst des Kaisers zu gewinnen und den politischen Einfluß des Parlaments und der Parteien soweit wie möglich von sich fernzuhalten. Eigenart und Einstellung des Offizierkorps hatten ihre Wurzeln in der gesellschaftlichen Ordnung des preußisch-deutschen Staates, mit dem preußischen Dreiklassenwahlrecht als Symbol, und so entwickelte sich das Marineoffizierkorps, auch wenn es sich rühmte, eine nationale, eine Reichsinstitution zu sein, mit der Zeit nicht weniger zu einer »feudalen« Körperschaft als die preußische Armee. Es wurde zu einem verkleinerten Abbild des Wilhelminischen Klassenstaats.

Mir bleibt noch die Aufgabe, mit diesem Werk die Namen derjenigen zu verbinden, die an seinem Zustandekommen hilfreich mitgewirkt haben, ohne vielleicht immer meinen Argumenten zustimmen zu können oder mit meinen Folgerungen einverstanden zu sein. Mein Dank gilt zuerst und vor allem Professor Werner T. Angress von der State University of New York in Stony Brook für seinen klugen Rat beim ersten Stadium der Niederschrift. Besonders verpflichtet bin ich Dr. Wilhelm Deist vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt in Freiburg für Ermutigung und geistige Anregung. Sehr hilfreiche Hinweise gaben mir Dr. Gert Sandhofer vom Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg und Professor Volker Berghahn von der Warwick University; Kirchenpräsident i. R. D. Martin Niemöller in Wiesbaden und Vizeadmiral a. D. Professor Friedrich Ruge in Tübingen halfen mir mit wertvollen Informationen und waren so freundlich, mit mir über ihre Erinnerungen an den Dienst in der Kaiserlichen Marine zu sprechen. Die Anregung zur Veröffentlichung einer deutschen Fassung verdanke ich Professor Werner Jochmann, die Übertragung des englischen Textes Kapitän z. See a. D. Karl-Heinz Neubauer, die Bearbeitung des Manuskripts Dr. Werner Johe in Hamburg. Den hier Genannten kommt weitgehend das Verdienst zu, wenn dieses Werk etwas bringt, was des Lobes wert ist. Die Mängel gehen zu meinen Lasten.

Den Herausgebern der »Militärgeschichtlichen Mitteilungen« danke ich für ihr Einverständnis zur Verwendung einiger Teile meiner in Heft 2/1971 erschienenen Dokumentation über Herkunft und Vorbildung der Seeoffiziere, dem Militärgeschichtlichen Forschungsamt für die Zustimmung, auf einige Passagen meines Beitrags über die Soziologie des Seeoffizierkorps in dem 1972 erschienenen Buch über »Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871–1914« zurückgreifen zu dürfen. Mein besonderer Dank gilt Peter Sutcliffe von der Clarendon Press, Oxford University, für die Freigabe der 1973 unter dem Titel »The German Naval Officer Corps. A Social and Political History 1890–1918« erschienenen englischen Fassung, die als Grundlage für die hier vorgelegte überarbeitete und veränderte Ausgabe diente.

Besonders dankbar bin ich für die mir gewährte finanzielle Unterstützung, und hier in erster Linie der Alexander von Humboldt-Stiftung in Bad Godesberg, die mir das erste »Klaus-Epstein-Gedächtnis-Stipendium« gewährte und den Druck dieses Buches unterstützte. Dieser Dank geht auch an Fritz T. Epstein, den hochsinnigen Gelehrten und Freund. Die Forschungsstelle für die Geschichte des Nationalsozialismus in Hamburg unterstützte wohlwollend die Entstehung der deutschen Ausgabe.

Holger H. Herwig

1. Die Geburt der Schlachtflotte

In seinen Erinnerungen stellte Alfred von Tirpitz rückblickend fest, daß 1865, als er in die preußische Marine eintrat, im deutschen Volk nur wenig Begeisterung für diese Waffengattung vorhanden gewesen sei.¹ Dennoch läßt sich nach Meinung einiger Marinehistoriker der Gedanke an eine moderne deutsche Kriegsflotte zurückführen bis auf die Wikinger,² auf die Zeiten der Hanse³ und auf die Pläne des Großen Kurfürsten für eine koloniale Expansion Preußens.⁴ Tatsächlich jedoch waren dies isolierte Vorgänge gewesen; es gab in Preußen keine starke Marinetradition. Die Hanse war am Ende des 16. Jahrhunderts zerfallen, und Friedrich Wilhelm I. teilte die Vorliebe seines Vorfahren für eine Flotte nicht. Gegen Ende der Napoleonischen Ära flackerte das Interesse an einer Kriegsmarine kurz auf, der stärkste Anstoß für die deutsche Flottenbegeisterung ging aber von dem in der Frankfurter Nationalversammlung von 1848 repräsentierten liberalen Bürgertum aus.

Nach Ausbruch der Revolution zusammengesetreten, um eine Verfassung zu entwerfen und die deutsche Einheit zu verwirklichen, sah sich dieses nationale Parlament in den kriegerischen Auseinandersetzungen mit Dänemark um die umstrittenen Herzogtümer Schleswig und Holstein machtlos der dänischen Flotte gegenüber; so trat man dem Gedanken näher, eine deutsche Flotte zu bauen. Eine solche nationale Kriegsflotte werde – so wurde argumentiert – das deutsche Volk bei seinen Bemühungen um die nationale Einigung anspornen. Im Juni 1848 bestellten die Abgeordneten den Erzherzog Johann von Österreich zum Reichsverweser, im November bildeten sie eine »Marinekommiss-

sion« unter Prinz Adalbert von Preußen, einem Neffen König Friedrich Wilhelms III., der den Aufbau der Flotte überwachen sollte.⁵ Die Versammlung »bewilligte« 6 Mill. Taler für den Bau einer Flotte,⁶ die nach Prinz Adalberts Vorschlag aus 20 Linienschiffen, 20 großen und zehn kleinen Kreuzern bestehen sollte.⁷ Offiziere und Mannschaften für diese Schiffe sollten in Großbritannien, Frankreich, Holland, Dänemark und in den Vereinigten Staaten von Amerika angeworben werden, weil in den deutschen Bundesstaaten nicht genügend erfahrenes seemännisches Personal vorhanden schien.

Es gelang der Nationalversammlung jedoch nicht, dieses ehrgeizige Programm zu verwirklichen. Die wenigen Schiffe, die gebaut wurden, kaufte schließlich Preußen; sie bildeten später den Kern der Kriegsmarine des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reichs. Der Traum der Frankfurter Liberalen, eine deutsche Flotte zu bauen, überwand die engen Grenzen des Partikularismus und lebte weiter – insbesondere unter der geistigen und wirtschaftlichen Elite des Bürgertums.

Bismarcks Einigung »von oben« durch Preußen löste schließlich die brennende Frage der nationalen Einheit, erfüllte aber nicht das Verlangen nach einer Kriegsmarine. Im Jahre 1865 lehnte der preußische Landtag den Antrag Bismarcks ab, den Bau von 20 Panzerschiffen und ein jährliches Marinebudget von 5 Mill. Talern zu bewilligen.⁸ Die Abgeordneten des preußischen Parlaments, so scheint es, waren von den Argumenten unbeeindruckt geblieben, die seit 1848 zugunsten des Flottenbaus vorgebracht wurden. Auch noch während der 80er und 90er Jahre gab es keine zentrale Organisation, die der Begeisterung für die Marine bei offiziellen Stellen Resonanz verschafft hätte. Außer dem deutschen Bürgertum trat nur eine Handvoll polnischer Reichstagsabgeordneter, angeführt von Joseph Stanislaus von Kosciol-Koscielski – der den Spitznamen Admiralski trug –, für den Aufbau einer Flotte ein, weil sie hofften, daß ein deutscher Seesieg über Rußland schließlich zur Errichtung eines unabhängigen polnischen Königreichs führen würde.⁹ Konservative und Sozialisten lehnten hartnäckig, wenn auch aus sehr unterschiedlichen Gründen, die kostspieligen Aufwendungen für eine Flotte ab, während sich die Zentrumsparterie in dieser Sache indifferent verhielt.

Die preußische Marine hatte nur wenig Bedeutung für das deutsche Streben nach Einheit, und als der preußische Kriegsminister von Roon 1872 die Leitung des Marineministeriums an den General Albrecht von Stosch abgab, wurde der Primat der Armee auch nach außen hin deutlich. Bis 1888 lag der Oberbefehl über die Marine in den Händen von Armeeeoffizieren, vielleicht weil ihre Rolle in den Einigungskriegen nur unbedeutend gewesen war. Albrecht von Stosch erfüllte die junge Streitmacht mit soldatischem Korpsgeist und führte bei ihr das Exerzierreglement der preußischen Armee ein. Er entwickelte zwar kein klares strategisches Konzept für die Marine, es gelang ihm jedoch, an die verschüttete Marine-Tradition der Hanse wieder anzuknüpfen.¹⁰

Sein Nachfolger, Leo Graf von Caprivi, der spätere Reichskanzler, war als Armeegeneral von dem Gedanken eines Zweifrontenkrieges gegen Rußland und Frankreich beherrscht und brachte seine Amtszeit¹¹ damit zu, detaillierte Pläne zur Küstenverteidigung zu entwickeln.¹² Erst nach der Thronbesteigung Wilhelms II. im Jahr 1888 traten Marineoffiziere an die Spitze dieser Streitkräfte; die Admiräle Graf Monts, Heuser und Hollmann lenkten ihre Geschicke bis 1897. Keiner von ihnen war in der Lage, ein eigenes Flottenbauprogramm zu entwerfen und in Gang zu setzen; ihre Anstrengungen, die Marine zu vergrößern, wurden zunichte gemacht durch den Mangel an Sympathie und die Verständnislosigkeit der Reichstagsabgeordneten gegenüber den Seeinteressen ganz allgemein. So war die Lage, als im Juni 1897 Konteradmiral Alfred Tirpitz¹³ zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes ernannt wurde.

Tirpitz trat sein Amt in einem kritischen Zeitpunkt der deutschen Geschichte an. Die Zeit von 1871 bis 1918 war gekennzeichnet durch die anhaltenden Bemühungen des Herrscherhauses und seiner Anhänger, insbesondere der konservativen Beamtenschaft und der Militärs, den politischen und gesellschaftlichen Status quo gegen den andrängenden Sozialismus aufrechtzuerhalten.¹⁴ Die konservative Führungsschicht im damaligen Deutschland konnte große Teile des Bürgertums um sich scharen, während gleichzeitig der Liberalismus viel von seiner Überzeugungskraft, die er in der Jahrhundertmitte noch besessen hatte, verlor und das Proletariat in der Wilhelminischen Gesellschaft zunehmend isoliert wurde. Wolfgang Sauer hat diese Entwicklung als »Politik der sekundären Integration« bezeichnet.¹⁵

Bereits 1879 unter Bismarck hatten sich Adel und Bürgertum unter dem Motto »Roggen und Eisen« zusammengeschlossen, um die steigende Flut des Sozialismus aufzuhalten.¹⁶ Dieses politische Bündnis wurde 1890 für kurze Zeit gelöst, als unter dem »Neuen Kurs« des Kaisers und des Reichskanzlers Caprivi die Auseinandersetzung zwischen Industrie und Landwirtschaft um die beherrschende Stellung in der deutschen Politik wieder auflebte. Die Entlassung Caprivis 1894 stellte indes die Allianz zwischen Adel und Bürgertum unter dem Motto der »Sammlungspolitik« wieder her. Johannes von Miquel, in den Jahren 1890 bis 1901 preußischer Finanzminister, gelangte zu der Überzeugung, daß soziale Reformen, die darauf abzielten, das Proletariat in die bestehende Gesellschaft einzubeziehen, niemals den erwarteten politischen Gewinn bringen würden; in der Tat hielten die Arbeiter weiter zur Sozialdemokratie, und die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) verharrte in ihrer Opposition gegenüber dem Staat. Nach Miquels Ansicht hatte der »Neue Kurs« die bürgerlichen Unternehmer von den adligen Grundbesitzern und beide vom Staat getrennt. Zur Abhilfe schlug er die »Sammlung von Konservativen und Liberalen, Katholiken und Protestanten, von Gruppen der Mittel- und der Oberschicht in einer großen Koalition zur Verteidigung der beste-

henden Ordnung« vor.¹⁷ Tragendes Element der »Sammlungspolitik« sollte eine dauerhafte Interessenverbindung der rheinischen Industriellen und der ostelbischen Agrarier sein. Die Basis für eine derartige Politik sah Miquel in einer losen, von den Nationalliberalen bis zu den Konservativen reichenden Reichstagskoalition.

Seit Mitte 1897 konnte Miquel sein Programm in die Tat umsetzen. Im selben Jahr wurde Bernhard von Bülow zum Staatssekretär des Auswärtigen Amtes ernannt, trat Tirpitz an die Spitze des Reichsmarineamtes,¹⁸ auch er ein Befürworter der Sammlungspolitik. Eckart Kehr hat als erster darauf hingewiesen, daß die Annahme des Flottenprogramms im Reichstag weitgehend einer Übereinkunft zwischen ostelbischen Großgrundbesitzern und rheinischen Industriellen zu verdanken war, die Mitte 1898 zustande kam. Die Großgrundbesitzer stimmten für den Marineetat, aus dem in erster Linie die Industriellen Nutzen ziehen sollten, während die Industriellen ihrerseits zusagten, sich in Zukunft für die Erhöhung der Schutzzölle auf Agrarerzeugnisse einzusetzen.¹⁹

Tirpitz hatte bereits 1895 die Bedeutung der Sammlungspolitik für den Aufbau der Marine klar erkannt, als er gegenüber General von Stosch die Ansicht vertrat, daß die Flotte ein »starkes Palliativ gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten« werden könne.²⁰ Darüber hinaus fügte er Miquels Programm noch einen weiteren Gedanken hinzu. Der Bau einer Flotte, so meinte Tirpitz, schaffe die nötige Machtbasis für eine erfolgreiche Überseepolitik, die wiederum die politische und gesellschaftliche Stellung der herrschenden Schichten stützen würde, die sich der Herausforderung durch den Sozialismus gegenüberübersähen. Deutschlands beträchtliche wirtschaftliche Stärke, verbunden mit der aus einer ehrgeizigen überseeischen Politik zu erwartenden Prestigesteigerung, würde die Forderungen der SPD und der Liberalen nach einer stärkeren Parlamentarisierung ersticken und gleichzeitig das Streben und die Energien des deutschen Bürgertums auf die koloniale Expansion richten. Außerdem hoffte Tirpitz, daß durch die aus dieser Politik auch dem Proletariat entstehenden materiellen Vorteile der rechte, »revisionistische« Flügel der SPD gestärkt würde, eine Entwicklung, die durchaus zu einer »Mäßigung« dieser Partei führen könnte. Konservative und Liberale, Adel und Bürgertum waren aufgerufen zu »Sammlung im Innern und Aufbruch nach Übersee«.²¹ So sollte die Politik des Sozial-Imperialismus, wie sie Tirpitz vorschwebte, potentiell gefährliche innenpolitische und soziale Energien in außenpolitische Kanäle leiten.

Tirpitz, von vielen als der »Roon der Marine« gerühmt, ging mit Entschlossenheit an seine Aufgabe heran. Zunächst versuchte er, das Volk für den Gedanken einer deutschen Flotte zu begeistern und dadurch gleichzeitig den Reichstag zur Bewilligung der notwendigen Mittel für ein Flottenbauprogramm zu bewegen. Er wandelte die »Marine-Rundschau« von einer Fachzeitschrift in ein volkstümliches Maga-

zin um, erhöhte ihre Auflage und verhalf ihr zu einem größeren Budget. Das Reichsmarineamt ließ das Werk Alfred Thayer Mahans »The Influence of Sea Power upon History« ins Deutsche übersetzen. Es sollte als eine »Marinebibel« dienen und die Notwendigkeit großer Aufwendungen für die Flotte rechtfertigen.²² Im Juni 1897 schuf Tirpitz eine »Abteilung für Nachrichtenwesen und allgemeine Parlamentsangelegenheiten« im Reichsmarineamt, um die öffentliche Meinung zu beeinflussen und die Marine mit Hilfe der Presse, wissenschaftlicher Gesellschaften, Universitäten und entsprechender Körperschaften populär zu machen. Im folgenden Jahr finanzierte er das »Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, herausgegeben von Nauticus«; von dessen Artikeln fanden viele ihren Weg in die »Preußischen Jahrbücher« und die »Grenzboten«.²³ Kurz, Tirpitz errichtete eine äußerst wirksame moderne Propagandamaschine.²⁴ Überall in Deutschland wurden Massenveranstaltungen zugunsten des Flottenbaus organisiert, führende Männer aus Politik und Wirtschaft erhielten Einladungen zu Flottenparaden, Offiziere bemühten sich um das Wohlwollen von Reichstagsabgeordneten, populäre Zeitschriften und Bücher verherrlichten die Marinengeschichte, Marine-Uniformen kamen in Mode, besonders für Kinder, vor allem aber unterstützten Universitätsprofessoren in ihrer wissenschaftlichen Tätigkeit das Flottenprogramm.²⁵

Auch eine Reihe politischer Interessengruppen stellte sich hinter Tirpitz' Flottenprogramm. Die Kolonialgesellschaft mit 20000 Mitgliedern (1897) verteilte allein in einem Jahr 250000 Broschüren und 7 Millionen Flugschriften zu diesem Thema,²⁶ die Alldeutschen setzten sich für Tirpitz' Bestrebungen ein.²⁷ 1898 schließlich gründeten Alfred Krupp und Fürst Wied den Deutschen Flottenverein,²⁸ um »weite Bevölkerungskreise aus dem politischen Parteibann herauszuholen und für die eine große nationale Frage zu begeistern«.²⁹ Der Verein fand sofort die großzügige Unterstützung der Schwerindustrie.³⁰ Besonders aktiv zeigte sich der Centralverband deutscher Industrieller, der sich auch um die Werbung von Mitgliedern aus dem Bildungsbürgertum bemühte, um den Anschein zu vermeiden, der Flottenverein sei ein Interessenverband der Industrie.³¹ Der Verein erfreute sich des Beistands von Bundesfürsten und Oberpräsidenten, von Frauenverbänden und kirchlichen Organisationen, die alle die Tirpitzsche Botschaft bis in die entlegensten Winkel des Landes trugen. Die Mitglieder des Flottenvereins stammten im wesentlichen aus bürgerlichen Kreisen, sie kamen aus dem höheren Verwaltungsdienst, aus dem Klerus, aus den Lehrberufen, aus Handel und Industrie. Die soziale Zusammensetzung der Mitglieder entsprach, keineswegs überraschend, weitgehend der der Frankfurter Nationalversammlung von 1848. Es war jene Mittelschicht, die – wie noch zu zeigen sein wird – später auch die Mehrzahl der Seeoffiziere stellte.

Am 10. April 1898 verabschiedete der Reichstag das erste Flottengesetz, das den Bau von 19 Linienschiffen, acht Panzerkreuzern, zwölf

großen und 30 kleinen Kreuzern bis zum 1. April 1904 vorsah. Die großen Schiffe sollten nach 25 Jahren automatisch ersetzt werden.³² Am 14. Juni 1900 stimmte der Reichstag einem zweiten Flottengesetz zu, durch das die Größe der Flotte mit 38 Linienschiffen, 20 Panzerkreuzern und 38 kleinen Kreuzern nahezu verdoppelt werden sollte.³³ Während der Reichstag 1898 die Ausgaben für den Flottenbau auf 408,9 Millionen Mark begrenzt hatte, stimmten die Abgeordneten dem zweiten Flottengesetz zu, ohne eine Kostengrenze zu setzen.³⁴ Das Flottengesetz von 1900 wurde 1906 durch die erste von drei Novellen ergänzt, eine Folge des Übergangs der Engländer zum Bau von Großkampfschiffen, sogenannten Dreadnoughts. Sechs große Kreuzer wurden der Flotte hinzugefügt, zusätzliche Beträge bewilligt, um bestehende Kanäle auszubauen und Werft- und Dockanlagen zur Aufnahme der großen Dreadnoughts zu erweitern.³⁵ Die zweite Novelle von 1908 verkürzte die Dienstzeit der Schlachtschiffe von 25 auf 20 Jahre, so daß die älteren Schiffe fünf Jahre früher als zunächst geplant durch Großkampfschiffe ersetzt werden konnten.³⁶ Schließlich wurde durch die dritte Novelle 1912 die Sollstärke der Flotte auf 41 Linienschiffe, 20 große und 40 kleine Kreuzer erhöht.³⁷

Was bedeutete dieses Labyrinth ständig wachsender Zahlen nun konkret ausgedrückt?³⁸ Bei dem Bau von drei Linienschiffen pro Jahr (Dreiertempo) und planmäßigem Ersatz dieser Schiffe nach 20 Dienstjahren rechnete Tirpitz damit, daß Deutschland ab 1920 jederzeit über 60 Großkampfschiffe verfügen würde. Es gibt allerdings keinen Beweis für die Annahme, daß diese Zahl die endgültige Stärke der Flotte angibt, die Tirpitz vorschwebte. Die verschiedenen Novellen waren vor dem Reichstag damit begründet worden, daß drastische Veränderungen der internationalen Lage ihre Annahme erforderten. Tatsächlich jedoch hatte Tirpitz schon 1898 an die durch die Novellen festgelegte Stärke der Flotte gedacht. Es war ihm jedoch klar, daß er nicht auf einen Schlag eine Flotte von gleicher Stärke wie die britische fordern konnte, und so entschloß er sich, schrittweise vorzugehen (Etappenplan). Das zeigte sich deutlich, als Tirpitz 1901 Wilhelm II. seine Absicht vortrug, weitere Flottenvorlagen in den Jahren 1904 und 1908 einzubringen.³⁹ Später beschrieb er sein Programm als »das geduldige Stein-auf-Stein-Tragen«. ⁴⁰ Was die endgültige Stärke und den Zweck der Flotte betraf, so äußerte Tirpitz vertraulich, seine Gedanken kreisten um Pläne, »die man wohl denken kann beziehungsweise muß, die aber eigentlich nicht niedergeschrieben werden dürfen«. ⁴¹

Die sorgfältig vorbereiteten Flottengesetze und -novellen schränkten die Kontrolle des Reichstags über die Flottenpolitik entscheidend ein. Während sich in den 60er Jahren Krone und liberales Bürgertum in Preußen einen erbitterten Kampf über die Bewilligung der Mittel für die Heeresreform geliefert hatten, beugte Tirpitz in den 90er Jahren einem neuerlichen Konflikt – der die Sammlungspolitik gefährdet hätte – dadurch vor, daß er geschickt die parlamentarischen Rechte beim

Marinebudget einengte. Im zweiten Flottengesetz von 1900 und in der Novelle von 1908 war festgelegt, daß die Schiffe gebaut und nach 20 Dienstjahren ungeachtet der Kosten ersetzt werden sollten. Die Kosten für ihre Indiensthaltung, für Werften, Ausbildungsstätten und Personal wurden nach der Zahl der Schiffe berechnet, die Mittel dafür automatisch bereitgestellt. Damit hatte das Parlament nur geringen Einfluß auf den Flottenbau und die Organisation der Marine. Die Vorstellung von einer Parlamentsflotte, die den Liberalen von 1848 so teuer gewesen war, blieb völlig aus dem Spiel; die Flotte, die Tirpitz schuf, war von Anfang an Teil des »persönlichen Regiments« des Kaisers. Am 3. Februar 1898 hatte Tirpitz seinem Monarchen versprochen, er werde »den störenden Einfluß des Reichstages auf Euer Majestät Absichten bezüglich der Entwicklung der Marine zu beseitigen« wissen.⁴² Er hielt Wort.⁴³

Sicher spielten auch beim Flottenbau allgemeine außenpolitische Überlegungen eine Rolle. Tirpitz und der damalige Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Bernhard von Bülow, sahen in der Flotte den Schlüssel zu Deutschlands Zukunft. In seiner Reichstagsrede zum ersten Flottengesetz am 6. Dezember 1897 wies Tirpitz mit Nachdruck darauf hin, daß die Flotte eine Existenzfrage für Deutschland geworden sei. Der Verzicht auf den Bau einer starken Flotte würde zunächst einen wirtschaftlichen und dann einen politischen Niedergang des Reiches zur Folge haben. Bülow erhob im Reichstag Deutschlands Anspruch auf »einen Platz an der Sonne«.⁴⁴ Die Verdoppelung der Flotte im Jahre 1900 wurde mit der unsicheren internationalen Lage unter Hinweis auf den spanisch-amerikanischen Krieg und den Burenkrieg begründet. Der Kaiser klagte damals: »Bitter not tut uns eine starke Flotte!«, und Bülow verkündete: »Die Zeiten der Ohnmacht und Demut sind vorbei und sie sollen nicht wiederkehren . . . In dem kommenden Jahrhundert wird das deutsche Volk Hammer oder Amboß sein!«⁴⁵ Es entsprach ganz diesen Vorstellungen, daß auch die Novellen von 1906 und 1912 im Gefolge zweier außenpolitischer Krisen, der Marokko-Krisen 1905 und 1911, von der Regierung eingebracht und vom Reichstag gebilligt wurden.

Die strategischen Überlegungen, mit denen Tirpitz die Existenz einer Flotte rechtfertigte, gründeten sich auf den »Risikogedanken«. Ihre vorgesehene Stärke – so argumentierte er – werde jeden möglichen Gegner davon abhalten, einen entscheidenden Waffengang zur See mit Deutschland zu wagen, weil seine Flotte auch bei einem für ihn siegreichen Ausgang des Kampfes so geschwächt wäre, daß er auf die Gnade der drittstärksten Seemacht oder auch einer Koalition angewiesen sei. Tirpitz wies weiter darauf hin, daß die Flotte Deutschlands Bündnisfähigkeit steigern werde, besonders in den Augen kleinerer Seemächte, die ebenfalls nach einem Platz an der Sonne strebten. Unter dem Aspekt des »Risikogedankens« lag die größte Gefahr für Deutschland in dem für den Bau von 60 Linienschiffen benötigten Zeitraum. 1909 äußerte

Tirpitz während einer Sitzung beim Reichskanzler die Ansicht, daß diese Gefahr 1914/15 vorüber sein würde.⁴⁶ Bis zu diesem Zeitpunkt bestünde noch die Möglichkeit, daß die Engländer aus Wut und Neid auf die deutsche Flotte sich entschlossen, die im Entstehen begriffenen Seestreitkräfte in ihren Häfen zu »kopenhagen«.⁴⁷ Doch bliebe Deutschland, so Tirpitz, keine andere Wahl, als sich dieser Gefahr auszusetzen. Aus seiner Sicht waren »Zeitgewinn und Flottenbau« das, was Deutschland am dringendsten benötigte. Je mehr Schiffe es fertigzustellen gelänge, um so mehr würden die Engländer zögern, einen Präventivschlag über die Nordsee zu führen. 1914/15 könne Deutschland einen britischen Angriff zur See mit Erfolg abwehren; 1920 würde die deutsche Flotte gute Aussichten haben, angreifende britische Seestreitkräfte vernichtend zu schlagen.

Für Gerhard Ritter war der »Risikogedanke« ein »grausamer Irrtum« und die deutsche Flottenpolitik insgesamt eine »gigantische Fehlspekulation«.⁴⁸ In der Tat erhält der Risikogedanke nur dann einen Sinn, wenn man erkennt, daß er vorgeschoben war, um viel weiterreichende Erwägungen zu verschleiern, die Tirpitz weder dem Reichstag noch dem Seeoffizierkorps mitzuteilen gewillt war. War der Risikogedanke aber nur für den Gebrauch in der Öffentlichkeit erfunden, welche außenpolitischen Erwägungen leiteten Tirpitz dann bei seinem Schlachtflothenprogramm tatsächlich? Tirpitz hat von Anfang an die Bismarcksche Politik verworfen, Deutschlands kontinentale Vorherrschaft dadurch zu festigen, daß er versuchte, Konflikte anderer europäischer Mächte an die Peripherie des Kontinents zu rücken oder in überseeische Gebiete abzulenken. Solche Politik, so meinte Tirpitz, erlaubte den Nachbarn Deutschlands, ihren wirtschaftlichen und politischen Einfluß zu vergrößern, während Deutschland auf der Stelle trat.⁴⁹ Er beabsichtigte statt dessen, Deutschlands Stellung in Europa zu festigen, gleichzeitig aber die Grundlagen für eine künftige Ausdehnung in Übersee zu legen. Nur eine starke Flotte würde Deutschland in den Stand setzen, Weltpolitik zu betreiben. Da aber eine starke Schlachtflotte nicht über Nacht geschaffen werden konnte, gedachte Tirpitz die nächsten beiden Jahrzehnte für den Bau einer Flotte zu nutzen, stark genug, um Deutschland zu einer solchen Politik zu befähigen.

Als glühender Anhänger der Mahanschen Lehre von einer offensiven Seemachtspolitik glaubte Tirpitz fest daran, daß letztlich die Armee in Deutschland an die zweite Stelle hinter der Marine treten würde. Dem konservativen Agrarstaat Preußen und seiner Armee wies er die Aufgabe zu, Deutschlands Vorherrschaft in Europa zu bewahren. Der vom Großkapital bestimmte bürgerliche Industriestaat Deutschland sollte, gestützt auf die Flotte, seine Aufmerksamkeit der überseeischen Ausdehnung zuwenden.⁵⁰ Besonders der zu erwartende Aufstieg Rußlands und der Vereinigten Staaten von Amerika zu Großmächten verlange gebieterisch eine solche Politik. Im Februar 1899 meinte Tirpitz, im kommenden Jahrhundert würden Machtverschiebungen in Asien

und Amerika eintreten, die es erforderten, eine starke deutsche Flotte nicht länger ausschließlich »für unsere Verteidigung, sondern für unsere ganze auswärtige Politik« einzusetzen.⁵¹ Wenn Deutschland zu jener Zeit nicht darauf vorbereitet sei, diese Machtverschiebungen mit Hilfe einer mächtigen Schlachtflotte zu seinem Vorteil zu nutzen, werde es »auf den Stand eines armen Ackerbaulandes« zurücksinken.⁵²

Darüber hinaus war Tirpitz überzeugt, daß sich Großbritannien als Weltmacht in schnellem Niedergang befinde. Sein Empire würde als Beute an seine stärksten Rivalen fallen. Daran wird deutlich, daß Tirpitz' Flottenpolitik in erster Linie gegen Großbritannien gerichtet war. Im Oktober 1899 erklärte er vor Seeoffizieren in Wilhelmshaven, von denen viele Frankreich und Rußland als Deutschlands wahrscheinlichste Gegner in einem künftigen Kriege ansahen, daß seine Pläne »nicht fehlerlos, aber wohlüberlegt« seien. Tirpitz wies darauf hin, daß es unmöglich sei, in dieser Periode des schrittweisen Aufbaus der Flotte jeweils »Handlungen und Motive zu erklären«.⁵³ Zwei Monate später sagte er dem sächsischen Militärbevollmächtigten in Berlin im Vertrauen: »Aus politischen Gründen könne die Regierung nicht so weit mit der Sprache herausgehen, wie es der Reichstag vielleicht wünschen würde; man könne ja nicht direkt sagen, daß die Flottenvermehrung sich in erster Linie gegen England richte«.⁵⁴ 1903 äußerte Tirpitz, daß Deutschland auf einen »Zusammenstoß mit England oder Amerika vorbereitet sein« müsse.⁵⁵ Er betrachtete offenbar die beiden angelsächsischen Seemächte bereits als einen einzigen Gegner, als einen geeinten Wirtschaftsblock, der Deutschlands Weltpolitik im Wege stand.

Tirpitz' Überzeugung, daß die deutsche Flotte eines Tages gegen die britische Royal Navy werde antreten müssen, zwang die Flottenplaner dazu, den Bau einer zur Störung des Handels bestimmten Kreuzerflotte zu verwerfen, die zu dieser Zeit von der französischen »jeune école« als Flotte der Zukunft propagiert wurde. Kreuzer konnten nach Tirpitz' Ansicht zwar koloniale Konflikte bereinigen und Eingeborenenaufstände niederwerfen, sie konnten aber niemals Deutschlands Handelsschiffe gegen die Royal Navy schützen, geschweige denn die englische Herrschaft über die weltweiten Seeverbindungen wirksam in Frage stellen. Tirpitz entschied sich daher für Mahans Schlachtflottenstrategie. Um 1920 herum hoffte er eine Flotte zu besitzen, die mit Aussicht auf Erfolg die Royal Navy zur Schlacht stellen konnte. Allein schon das Vorhandensein dieser Schlachtflotte in der Nordsee (die »fleet in being«) mußte nach seiner Meinung einen hinreichenden politischen Druck auf die Engländer ausüben, um sie zu überseeischen Konzessionen an Deutschland zu bewegen.⁵⁶ Die deutsche Hochseeflotte⁵⁷ wurde deshalb fest in der Nordsee stationiert. Diese aggressive Politik kolonialer Expansion mit Hilfe einer mächtigen Schlachtflotte unmittelbar vor der britischen Küste wurde der beherrschende Gedanke der Wilhelminischen »Weltpolitik«. Und wenn Großbritannien sich tatsächlich einmal weigern sollte, diesem Druck nachzugeben, dann war Tirpitz

durchaus bereit, Deutschlands Schicksal an eine einzige entscheidende Seeschlacht in der Nordsee zu binden. Doch bis zu diesem Zeitpunkt reduzierte sich »Weltpolitik« bei beiden Mächten auf eine gewaltige Konzentration von Seemacht in der Nordsee.

Tirpitz' ehrgeiziges Programm stand im Mittelpunkt der Wilhelminischen Politik von 1898 bis etwa 1907/08. Zu diesem Zeitpunkt waren viele von Tirpitz' ursprünglichen Berechnungen durch englische Maßnahmen gegen die deutsche Herausforderung wirksam pariert. Vor allem hatte Tirpitz die britische Finanzkraft unter- und die deutsche überschätzt. Die Royal Navy hielt nicht nur Schritt mit dem deutschen Flottenbau, sondern lief ihm davon. Tirpitz' Erwartung, durch den Bau überlegener Schiffe zum Erfolg zu kommen, wurde darüber hinaus durch den britischen Entschluß zum Dreadnoughtbau durchkreuzt. Von da an bauten beide Länder Schiffe gleicher Kampfkraft. Nachdem Großbritannien aus seiner im letzten Teil des 19. Jahrhunderts so sehr gepriesenen »splendid isolation« ausgebrochen war, fand sich Deutschland nach 1904/05 stärker isoliert als sein Rivale,⁵⁸ und als schließlich im Jahre 1912 Großbritannien und Frankreich vereinbarten, daß die Franzosen das Mittelmeer, die Engländer den Kanal und die Nordsee überwachen sollten, konnte die Royal Navy ihre Atlantikflotte von Gibraltar abziehen, in der Nordsee stationieren und dadurch dort eine gewaltige Überlegenheit über die Hochseeflotte erreichen.⁵⁹

Um 1907/08 erhielt die Armee wieder den Vorrang in der deutschen Rüstung und in den strategischen Überlegungen.⁶⁰ Politische und militärische Führer meinten angesichts dessen, was sie als Politik der Einkreisung durch Deutschlands Nachbarn ansahen, daß ein künftiger Krieg um die Erhaltung des 1871 Gewonnenen ausgekämpft werden müsse.⁶¹ Dies zuzugeben war Tirpitz nicht bereit. Er klammerte sich verbissen an sein starres Schlachtflottenkonzept und weigerte sich, seine Niederlage anzuerkennen. Vielleicht war es nicht nur sein Fehler allein. Deutschland hatte keine zivilen Fachleute in Sachen Militärstrategie hervorzubringen vermocht wie White, Dilke, Jane, Brassey und Corbett in Großbritannien, Männer, die häufig genug die offizielle Marinepolitik kritisch unter die Lupe nahmen. Der Reichstag befaßte sich erst mit dem beabsichtigten Einsatz der Flotte, als sie schon gebaut war. Das Fehlen einer öffentlichen Diskussion über die militärische Strategie und den Flottenbau war begründet in der deutschen Verfassung – Bismarcks schicksalhaftem Erbe –, die dem Kaiser fast völlig freie Hand ließ in der Bestimmung der militärischen und auswärtigen Politik.

2. Der Kaiser und seine Marine

Neun Tage nach der Gründung des Deutschen Kaiserreichs im Jahre 1871 schrieb Heinrich von Sybel an den nationalliberalen Historiker Hermann Baumgarten: »Woher soll man in meinen Lebensjahren noch einen neuen Inhalt für das weitere Leben nehmen?«¹ Es war ein treffender Ausdruck für die Gefühle einer ganzen Generation, die im Grunde noch in der Zeit des Biedermeier lebte. Es war eine Generation, die geistig auf die Kleinstaaterie eingestimmt war und die Zeit brauchte, um sich dem neuen Status Deutschlands als Großmacht anzupassen. Leider wurde ihr diese Zeit nicht gegeben. Um 1890 war eine neue Generation herangewachsen, die nicht damit zufrieden war, auf alten Lorbeeren auszuruhen; statt dessen drängte sie schon auf eine neue Entwicklungsstufe – von der Großmacht zur Weltmacht. Die unmittelbare Folge dieses stürmischen Aufstiegs waren mancherlei Ungereimtheiten und ernsthafte innere Spannungen: »Man trieb große Politik an Stammtischen mit Bier und Musik, träumte von weltgeschichtlich großen Taten, pflegte aber zugleich die gemütlichen Formen der alten Zeit.«²

Die industrielle Entwicklung hielt Schritt mit dieser Unrast. Es war eine Zeit der Konzentration von Kapital, der Bildung von Kartellen, von Großbanken, des Zusammenschlusses sowohl der Unternehmer wie der Arbeiter. Es war eine Zeit umwälzender technischer Erfindungen wie der des Telegraphen, des Telephons, der Tageszeitungen und ähnlicher Dinge, die einen verstärkten Einfluß der öffentlichen Meinung auf die Politik zur Folge hatten. Das Zusammentreffen von plötz-

lichem Großmacht-Status und schnellem wirtschaftlichem Wachstum mußte für jeden Regierenden berauschend wirken. In Deutschland trat dies unglücklicherweise gerade in dem Augenblick ein, als eine neue Wache die Männer von 1848 und 1870/71 ablöste. Der populäre, dynamische Führer und Sprecher dieser neuen Generation war Wilhelm II., Deutscher Kaiser, von Gottes Gnaden, wie er glaubte.

Wilhelm II. brachte ein lebhaftes Interesse an allem mit, was mit Seemacht und Seegeltung zusammenhing.³ Erinnerungen aus seiner Jugend an Kiel und Plymouth, die Lektüre von Werken zur Seekriegsgeschichte, Besuche von Regatten in Cowes und das Buch von Alfred Thayer Mahan »Der Einfluß der Seemacht auf die Geschichte«, das er im Jahre 1894 las, trugen dazu bei, den Gesichtskreis des jungen Kaisers zu formen.⁴ 1895 zeigte er stolz sein Gemälde »Seeschlacht« vor, das den Angriff einer Torpedobootsflottille auf ein Panzerschiffgeschwader darstellte, und in der Tat verlor der Kaiser niemals seine jugendliche Begeisterung für Schiffe und Flotten. Am 1. Januar 1900 gab er in einer Ansprache vor den Offizieren der Berliner Garnison wohl am deutlichsten zu erkennen, welche Rolle er der Marine unter seiner Regierung zuzuweisen wünschte: »Und wie mein Großvater für Sein Landheer, so werde auch ich für Meine Marine unbeirrt in gleicher Weise das Werk der Reorganisation fort- und durchführen, damit auch sie gleichberechtigt an der Seite Meiner Streitkräfte zu Lande stehen möge und durch sie das Deutsche Reich auch im Auslande in der Lage sei, den noch nicht erreichten Platz zu erringen.«⁵ Der Kaiser war ständig um das Bild besorgt, dem er vor der Geschichte zu entsprechen suchte. So äußerte er gegenüber dem Reichskanzler Hohenlohe über die Vergrößerung der Seemacht: »In dieser Frage gibt es für Mich ebenso wenig ein Zurück wie für Meinen hochseligen Herrn Großvater in der Frage der Armee-Reorganisation.«⁶ Deutlicher konnte er die historische Parallele, die sein Handeln bestimmte, nicht enthüllen: Wilhelm I. hatte Deutschland zur Großmacht geführt mit Hilfe einer Armee, die nur ihm unterstand; Wilhelm II. wünschte Deutschland auf den Stand einer Weltmacht zu erheben mit Hilfe einer Flotte, die nur seinem Befehl gehorchte. Anders aber als sein Großvater sah sich Wilhelm II. als deutscher und nicht als preußischer Herrscher. Seine Rolle bei der Schaffung der Kaiserlichen Marine ist wohl das sprechendste Zeugnis dafür.

Ursprünglich war der Kaiser ein Anhänger der Lehre der »jeune école« gewesen,⁷ wonach Kreuzer Deutschlands Interessen in weitverstreuten Kolonien am besten schützen und im Kriege als Handelsstörer auch die mächtigste Seemacht in Schach halten könnten. Er stimmte zwar Mahans darwinistischer Analyse des Einflusses der Seemacht zu, war aber davon überzeugt, daß der Reichstag eher dem Bau von Kreuzern als der Schaffung einer Schlachtflotte zustimmen würde. Der Kaiser war in erster Linie an »mehr Schiffen« interessiert, und als Tirpitz sein Geschick bewiesen hatte, vom Parlament Geld für den Schiffbau zu bekommen, war er bereit, sein eigenes Konzept zugunsten

des Tirpitzschen Programms zurückzustellen. Das hinderte ihn jedoch nicht daran, gelegentlich in die Flottenbaupolitik hineinzupfuschen – sehr zum Kummer von Tirpitz und seinen Gehilfen. So mischte sich der Kaiser persönlich ein in Fragen der technischen Konstruktion von Küstenbefestigungen, von Gebäuden, Schiffen, Antriebsanlagen und dergleichen.⁸ Er schickte dem Reichsmarineamt sogar Entwürfe zu einem »schnellen Großkampfschiff«, das Schlachtschiff und Kreuzer kombinieren sollte,⁹ und er entschied, deutsche Schiffe mit Mehrfachschornsteinen auszustatten, um den Eindruck größerer Kraft zu erwecken.¹⁰ Mit seiner Marinebegeisterung brachte Wilhelm II. die Fachleute oft in Verlegenheit. Im Jahre 1899 hielt er in Hamburg seine berühmte »Bitter not tut uns eine starke Flotte«-Rede,¹¹ in der er die sofortige Vergrößerung der Flotte forderte und drohte, den Reichstag aufzulösen, falls dieser sich widersetzen sollte: Tirpitz, völlig überrascht, wurde gezwungen, entgegen seinem Zeitplan die Einbringung des zweiten Flottengesetzes zu beschleunigen. Es gibt zahllose kleinere Beispiele von Besserwisseri des Kaisers in Marinedingen. 1903 gab er Zar Nikolaus II. von Rußland, den er einmal öffentlich als »Admiral des Pazifik« angesprochen hatte, technische Ratschläge für Schiffbau und Küstenbatterien.¹² Nur um zu zeigen, daß die Kommandogewalt bei ihm lag, zwang er im folgenden Jahr die deutsche Marine, ein vorsintflutliches Modell eines Signalgeräts wieder einzusetzen, das er gegen den Rat von vier Admiralen, darunter Tirpitz, entworfen hatte.¹³

Viele dieser plötzlichen, undurchdachten Ideen scheiterten zwar an Tirpitz' konsequenter Planung und seiner starken Persönlichkeit; sie zeigen aber anschaulich die Anteilnahme des Kaisers an Marineangelegenheiten. Gerechterweise muß festgestellt werden, daß dem Monarchen von Anfang an mehr eine formelle Rolle zufiel; dennoch war Wilhelm II., wie ein Beobachter bei Hofe richtig bemerkte, der wahre Schöpfer der Flotte, indem er sich mit seiner Person und seinem Ansehen hinter sie stellte: »Als Gesamtergebnis aller Beobachtungen und Ansichten möchte ich sagen, daß die Marine aus dem regen Interesse, das für sie an Allerhöchster Stelle herrscht, große Vorteile zieht, ja daß sie ohne dasselbe kaum vorwärts käme, der Kaiser also tatsächlich der Schöpfer unserer Flotte ist.«¹⁴ Der Kaiser gab ganz einfach den offiziellen Rückhalt, der für die Ausführung des Plans erforderlich war, den Admiral von Tirpitz entworfen und in Gang gesetzt hatte.

Tirpitz' Flottengesetze sicherten der Marine die fortlaufend benötigten Geldmittel ohne die Ungewißheiten parlamentarischer Etatbewilligung. Deutschland hatte sich für eine Schlachtflotte im Sinne der Lehren Mahans und gegen die Handelskrieg-Kreuzerflotte der französischen »jeune école« entschieden. Dies gab der Marine nur einen einzigen, hochgesteckten strategischen Sinn und Zweck – das Stärkeverhältnis Deutschlands zu Großbritannien durch die Schaffung einer mächtigen, in der Nordsee stationierten Schlachtflotte zu verändern. Der Kaiser erkannte, worauf es bei diesem Programm ankam. Vor allem

wünschte er keine Ähnlichkeit mit der verhaßten Parlamentsflotte von 1848. Das war auch Tirpitz' Grundsatz. Er plante den Aufbau einer vom Einfluß des Reichstags weitgehend unabhängigen Flotte und verankerte deshalb in den Flottengesetzen den automatischen Ersatz der Schiffe nach 20 Jahren. Ihm schwebte ein verhältnismäßig kleines und einheitlich zusammengesetztes Offizierkorps vor, das dadurch weniger anfällig sein sollte für eine demokratische Unterwanderung, von der er die Armee bereits befallen sah. Er stellte dem Kaiser eine Flotte in Aussicht, die in der Lage schien, Deutschland jenen so heiß ersehnten »Platz an der Sonne« zu verschaffen. Wilhelm II. war nicht der Mann, solchen verlockenden Aussichten zu widerstehen. 1899/1900 faßte er den schicksalsschweren Entschluß, Tirpitz' Plan mit Vorrang zu verwirklichen.¹⁵

Der Kaiser akzeptierte auch bereitwillig die innenpolitischen Auswirkungen des Flottenprogramms. Er war sich bewußt, daß Deutschland die erhöhten Ausgaben für die Armee und für eine Riesenflotte nicht aufbringen konnte,¹⁶ daß aber die Armee im Begriff stand, durch Angehörige weniger erwünschter, teilweise sogar unannehmbar erscheinender sozialer Schichten demokratisch unterwandert zu werden,¹⁷ und daß sie infolgedessen nicht länger als das politisch zuverlässige Instrument gelten konnte, das sie bisher gewesen war. Die Marine dagegen bot die verlockende Möglichkeit, eine vom Einfluß des Parlaments verhältnismäßig unabhängige Streitmacht zu erhalten, die unmittelbarer Teil des »persönlichen Regiments« zu werden versprach. Der Kaiser war sich dieses besonderen Reizes der Flotte wohl bewußt. So sprach er 1907 »von dem neuen Flottengesetz, mit dem er das Parlament absolut hereingelegt habe«. Er sei sicher, daß die Abgeordneten sich »über die dehnbaren Konsequenzen« dieses Gesetzes »nicht klar gewesen« seien, und äußerte seine Absicht: »Die Hunde sollen zahlen, bis sie blau werden!«¹⁸ Auch wenn man von diesem Ausspruch das beim Kaiser übliche Maß an Bramarbasieren abzieht, sieht man, daß er Tirpitz' Absicht, den Flottenbau der Kontrolle des Reichstags zu entziehen, anerkannte und billigte.

Außenpolitisch war der Kaiser ebenfalls mit dem »Tirpitz-Plan« einverstanden; denn das »besondere Merkmal der deutschen Flottenpolitik war die Überzeugung der führenden Männer in Berlin, daß zwischen Weltpolitik und dem Seemachtstärkeverhältnis zu Großbritannien ein fester Zusammenhang bestehe«.¹⁹ Tirpitz plante seine Flotte von Anfang an mit dem Gedanken an England und erklärte, daß »Zeitgewinn und Flottenbau« Deutschlands »wichtigste politische Aufgabe« seien.²⁰

1899 erläuterte Tirpitz dem Kaiser, eine überlegene Flotte werde jeden britischen Angriff auf Deutschland abwehren und »infolgedessen Euer Majestät ein solches Maß an Seegelung zugestehen und Euer Majestät ermöglichen, eine große überseeische Politik zu führen«.²¹ Des Kaisers Bewunderung der Royal Navy²² und sein Haß auf das

»perfide Albion«, dieses »verhaßte, verlogene, gewissenlose Krämervolk«²³ – beides bewog ihn, sich für dieses Programm zu entscheiden. So bemerkte die Kaiserin Friedrich, es sei »Wilhelms einziger Wunsch, . . . eine Flotte zu haben, die größer und stärker als die britische ist«, ein Urteil, das von Friedrich von Holstein bestätigt wird.²⁴ Der Kaiser steigerte sich in seinen Gefühlen auf ein solches Maß an Erregung, daß er einmal drohte, in Frankreich einzufallen, lediglich um es als Pfand in seinem Machtkampf mit Großbritannien zu benutzen.²⁵ 1912 sagte er vor führenden Seeoffizieren, sollte er je in die Lage seines Großvaters vom Jahre 1871 kommen, dann wäre seine erste Friedensbedingung die »Auslieferung der französischen Flotte«. Diese Rede wurde nur noch übertroffen durch seinen bekannten englandfeindlichen Ausspruch: »Die Engländer sind alle Schafe. Mr. Balfour ist ein Schaf, Mr. Chamberlain ist eins, Sir Edward Grey das größte«.²⁶

Doch unterlagen die Ansichten des Kaisers über die deutsch-englischen Beziehungen auch dem üblichen Schwanken zwischen den Extremen. 1910 eröffnete er dem Chef der Hochseeflotte, Admiral Henning von Holtzendorff, möglicherweise müsse er »eines Tages sogar gegen die Japaner in Asien kämpfen, zusammen mit einer englischen Flotte«. Ein Jahr später erwähnte er dem gleichen Admiral gegenüber, daß er engere Beziehungen zu Großbritannien als »erstrebenswertes und erreichbares Ziel der nächsten Jahre« ansehe. Doch schon am 23. Dezember 1911 wies Wilhelm II., wahrscheinlich unter Tirpitz' Einfluß, den Rat des Londoner Botschafters, Wolf Graf Metternich, auf eine Verständigung mit Großbritannien hinzuwirken, zurück: »Quatsch, Hasenfuß, Feigling, echt Metternich'scher Unsinn!« Und am 9. März 1912, als Albert Ballin vorschlug, die deutsch-englischen Spannungen durch Lieferungen von Kohle an das unter Streiks leidende Großbritannien zu vermindern, erwiderte der Kaiser scharf: »Kohlen? Eine Granate schicke ich ihnen hinüber, sonst nichts!«²⁷ Solch politisches Hin und Her, solche erstaunliche Unbeständigkeit sind bei untergeordneten Personen vielleicht zu entschuldigen, als Äußerungen der Schlüsselfigur im deutschen Staatswesen können sie jedoch nicht einfach beiseitegetan werden.

Es soll hier nicht im einzelnen den verschiedenen verwickelten Organisationsänderungen der Marinekommandobehörden nachgegangen werden,²⁸ wohl aber den Auswirkungen im großen, die diese Änderungen sowohl hinsichtlich der Stellung des Kaisers wie auch in bezug auf das Seeoffizierkorps hatten. Die Stellung des Monarchen zur Marine war im Artikel 53 der Verfassung von 1871 festgelegt: »Die Kriegsmarine des Reichs ist eine einheitliche unter dem Oberbefehl des Kaisers. Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob, welcher die Offiziere und Beamten der Marine ernennt, und für welchen dieselben nebst den Mannschaften eidlich in Pflicht zu nehmen sind«.²⁹ Die Marine wurde als eine Einrichtung des Reiches von einem Reichsbeamten geleitet und nicht von einem preußischen Minister.

Bismarck hatte die Führung in einem Marineministerium zentralisiert, das 1872 in »Kaiserliche Admiralität« umbenannt wurde. Diese Spitzengliederung blieb bis zum Regierungsantritt Wilhelms II. in Kraft.

Eine der ersten Handlungen des jungen Herrschers bei der Übernahme der Regierung war die Zusammenfassung seines gesamten militärischen Gefolges. Dieser Ansammlung von Stabspersonal, Adjutanten und Generalen à la suite gehörte auch der Chef des Militärkabinetts an. Sie bildeten schon im Frieden das »Kaiserliche Hauptquartier«, an dessen Spitze ein aktiver General stand. Der Hauptzweck dieser Maßnahme scheint gewesen zu sein, eine feste, einheitliche militärische Front gegen den Einfluß der zivilen Mitglieder des Hofes zu errichten.³⁰ In der Tat hegte Wilhelm II. sein Leben lang nur Verachtung für die »Zivilisten«. Der Kaiser war bemüht, die Fiktion des »roi connétable« aufrechtzuerhalten, und wünschte daher das Verhältnis des Obersten Kriegsherrn zu seinen Truppen soweit wie möglich von Einmischungen des Parlaments oder der Minister freizuhalten. Dieser Wunsch bestimmte auch die Umorganisation der Marineführung.

Am 28. März 1889 schuf Wilhelm II. das Marinekabinett als Gegenstück zum einflußreichen Militärkabinett, das bis dahin die Angelegenheiten der Marine mitbearbeitet hatte. Der Chef des neuen Amtes war verantwortlich für die Korrespondenz des Kaisers in Marineangelegenheiten, für die Weiterleitung aller kaiserlichen Anordnungen in bezug auf die Marine an die entsprechenden Kommandostellen, für den Erlaß von Dienstanweisungen, für Stellenbesetzungen und Beförderungen sowie für eine Fülle sonstiger Personalangelegenheiten. Zwei Tage später löste Wilhelm II. die Kaiserliche Admiralität auf und trennte deren Aufgaben: Das militärische Kommando legte er in die Hände des Chefs des neugeschaffenen Oberkommandos der Marine, die Leitung der Verwaltung übertrug er dem Staatssekretär des neuerrichteten Reichsmarineamtes, der dem Reichskanzler unterstand. Der Chef des Reichsmarineamtes war in erster Linie verantwortlich für den Bau und die Indiensthaltung aller Marineeinheiten. Theoretisch besaß er keinen unmittelbaren militärischen Einfluß auf Dienst und Einsatz der Flotte; sein Handlungsrahmen war in der Praxis jedoch so weit gespannt, daß er für alles zuständig zu sein schien, so daß bei manchen der Eindruck entstand, er sei der tatsächliche Oberbefehlshaber der Marine. Diese Illusion verflieg freilich bei Ausbruch des Krieges 1914.

Dieses Triumvirat entsprach genau der Kommandostruktur der Armee: dem Chef des Militärkabinetts, dem Chef des Generalstabes und dem preußischen Kriegsminister. Der letzte wirkte, wenigstens formal, als Puffer zwischen König, Generälen und Parlament. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes hatte eine ähnliche und ebenfalls wenig beneidenswerte Stellung. Als Offizier mit hohem Rang hatte er das Recht auf Audienz beim Kaiser, sei es mit oder ohne Zustimmung des Reichskanzlers. Als Offizier war er dem Kaiser, dem er den Treueid geschworen hatte, persönlich verantwortlich, als Staatssekretär hin-

sichtlich seiner Gesetzgebung dem Reichskanzler. Er war nicht Mitglied des Reichstages, sein Amt erforderte aber die Teilnahme an Sitzungen, wenn Angelegenheiten der Marine auf der Tagesordnung standen. Der Staatssekretär war für die gesamte Marineverwaltung und besonders für das Schiffbauprogramm zuständig. Er war der einzige Marineoffizier mit engen Verbindungen zum Reichstag. Jeder Offizier hatte den Treueid dem Kaiser geschworen und nicht der Nation, geschweige denn der Verfassung, und so schuldete er nur seinem Obersten Kriegsherrn Rechenschaft. Der Staatssekretär jedoch trug, auf dem Weg über den Reichskanzler, gleichzeitig auch Verantwortung gegenüber dem Reichstag. Er konnte vorgeladen werden, um Entscheidungen seines Amtes zu rechtfertigen, er hatte sogar Personalangelegenheiten zu vertreten, die in die Zuständigkeit des Marinekabinetts fielen, das wiederum nur dem Kaiser verantwortlich war. So unglaublich es auch klingen mag, dieses Gewirr militärischer und verfassungsrechtlicher Pflichten und Zuständigkeiten funktionierte. Tirpitz hatte die Stellung des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes nahezu 20 Jahre inne, ohne bei seiner Arbeit eine ernsthafte Niederlage zu erleiden. Unter seiner beherrschenden Persönlichkeit erreichte diese verwickelte Führungsorganisation einen verhältnismäßig hohen Wirkungsgrad, bis auch er, wie Bismarck vor ihm, die Macht des Kaisers zu spüren bekam, als es um Ernennung und Entlassung ging.

Der Nachteil der von Wilhelm II. verfügten Umorganisation der Marine lag darin, daß sie mit dem Grundsatz des einheitlichen Kommandos brach, den Bismarck 1871 festgelegt hatte. Ein zentrales, verantwortliches Marineministerium konnte jedoch nicht geschaffen werden, solange der Kaiser an der Fiktion seines persönlichen Oberkommandos festhielt. Im Gegenteil, am 27. März 1898 machte er die bestehende Führungsstruktur noch komplizierter. Als Belohnung für Tirpitz' Erfolg in bezug auf das erste Flottengesetz ernannte er ihn zum stimmberechtigten Mitglied des preußischen Staatsministeriums und damit auch des Bundesrates.³¹ Am 14. März 1899 schließlich vollendete der Kaiser die Zerstückelung der Kommandostruktur. Er ersetzte das Oberkommando der Marine durch den Admiralstab, dem er nur beschränkte Aufgaben auf dem Gebiet der Seestrategie und Taktik zuwies. Im Frieden hatte der Admiralstab lediglich beratende Funktion. Er arbeitete operative Pläne für die Flotte aus, betrieb die Ausbildung von Stabsoffizieren, leitete den Nachrichtendienst und entwarf die Operationsbefehle für alle im Ausland befindlichen Schiffe. Im Kriegsfall sollte er nach Billigung durch den Kaiser die Operationen der Marine leiten. Im ganzen hatte er die gleiche Aufgabe, aber nicht annähernd die Macht und das Ansehen des preußischen Generalstabs. Wilhelm II. übernahm selbst das Amt des Oberbefehlshabers der Marine und unterstellte sich neben dem Marinekabinet, dem Admiralstab und dem Reichsmarineamt unmittelbar weitere fünf obere Kommandostellen: Die Chefs der Marinestationen der Nordsee und der Ostsee,

den Inspekteur der Marine, den Chef des 1. Geschwaders (später statt dessen den Chef der Hochseeflotte) und den Chef des Kreuzergeschwaders in Asien.³² Die Chefs dieser acht Kommandobehörden teilten sich nun die Macht; alle waren allein dem Kaiser verantwortlich und erfreuten sich so einer Immediatstellung.³³ Die Neuorganisation der Marine von 1899, die bis zum Ersten Weltkrieg in Kraft blieb, machte den Kaiser mindestens theoretisch zur führenden Instanz.

Tirpitz hatte die Neuorganisation der Marine 1899 gefördert und dabei versichert: »Euer Majestät können jetzt Ihr eigener Admiral sein.«³⁴ Doch gab es auch noch unmittelbare Gründe, die Tirpitz dabei leiteten. Die neue Konstruktion erfüllte auch Tirpitz' Wunsch, den rivalisierenden Einfluß des bisherigen Oberkommandos auszuschalten. Seine beherrschende Stellung beim Kaiser ermöglichte es ihm darüber hinaus, die Chefs des Admiralstabes nach Belieben zu wechseln und sich dadurch das Recht zu verschaffen, die strategische und taktische Linie zu bestimmen, und gleichzeitig allen Versuchen vorzubeugen, dem Admiralstab eine ähnlich starke und unabhängige Stellung zu verschaffen wie dem Generalstab unter dem älteren Moltke. Die Liste der aus dem Wege geräumten Nebenbuhler bezeugt den Erfolg dieser Taktik. Der Chef des Bildungswesens, Iwan Oldekop, wurde abgelöst, weil er die Veröffentlichung einer Arbeit über den Kreuzerrieg empfahl. Ein Chef des Admiralstabs, Wilhelm Büchsel, verlor seinen Posten, weil er die Umbildung des Admiralstabs in Analogie zum Generalstab des Heeres forderte. Ein anderer, Friedrich Graf von Baudissin, wurde fallengelassen, da er das Ohr des Kaisers gewonnen hatte. Andererseits wurde Hugo Pohl zum Chef des Admiralstabs ernannt, obwohl Tirpitz ihn nicht hoch einschätzte, lediglich weil er in ihm »einen gefügigen Untergebenen« sah.³⁵ Ein im Ruhestand befindlicher Admiral (Galster) wurde wegen seines Eintretens für eine Kriegsführung mit U-Booten dienstlich gerügt.³⁶ Doch das neue System brachte der Marine auch eine unglaublich zerstückelte Kommandostruktur. Zweifellos war sich Tirpitz dieser Tatsache bewußt, doch diese Aufteilung sicherte ihm im Augenblick seinen persönlichen Aufstieg und verhinderte das Emporkommen eines mächtigen Rivalen. Man kann mit einiger Sicherheit schließen, daß Tirpitz dieses System bis zum Augenblick eines nationalen Notstandes bestehen lassen wollte, der es ihm erlaubte, nach seinen Plänen eine neue, auf seine Person ausgerichtete zentrale Marineführung zu schaffen.³⁷

Es bleibt noch zu untersuchen, wie weit es Wilhelm II. gelungen ist, in die zentrale Führungsrolle hineinzuwachsen, die er sich für die Marine selbst zugewiesen hatte. Erinnerung sei daran, daß dem Kaiser die Fähigkeit für konzentriertes, beständiges Arbeiten abging. »Er ist nicht pflichttreu«, stellte Admiral von Müller später fest, »sonst würde er seine freie Zeit mehr den ernstesten Aufgaben seines Berufes widmen.«³⁸ Gerhard Ritter hat bemerkt, daß Wilhelm II. seine Rolle als Oberster Befehlshaber einfach wegen des Mangels an Zeit nicht ausüben konnte,

den die nicht endende Reihe von Festlichkeiten und Reisen bewirkte, deren er jedoch nie müde wurde und die den größeren Teil seines Lebens aufzehrten.³⁹ Der Kaiser verbrachte mehr als ein Drittel seiner Regierungszeit an Bord der Kaiserlichen Jacht »Hohenzollern«, zeitweise etwa 200 Tage des Jahres.⁴⁰ Auch in seiner Arbeitseinteilung hatte er kein rechtes Gefühl für Verhältnismäßigkeit. So hielt er daran fest, jede Beförderungsurkunde eines Marineoffiziers, vom Kapitänleutnant an, persönlich zu unterzeichnen, und er maß seine Bedeutung und seinen Fleiß an der Zahl der jährlich geleisteten Unterschriften. Noch 1918 las Wilhelm die Kriegstagebücher seiner U-Boot-Kommandanten und versah jedes mit seinen berühmten Randbemerkungen.⁴¹ Der Kaiser konnte einfach nicht in die Führungsrolle hineinwachsen, die er sich selbst zugelegt hatte. Er behielt sich vor, die Herbstübungen der Flotte bis in die letzten kleinen Einzelheiten festzulegen. Als er dann aber tatsächlich vor der Aufgabe stand, solch eine den allgemeinen Rahmen überschreitende Sache vorzubereiten, explodierte er: »Ich habe diese Erörterungen satt, ich befehle einfach und damit gut. Ich soll immer Hinz und Kunz fragen und nur unterschreiben, was die Republik Marine für gut findet. Das habe ich nun satt. Zum Teufel, ich bin der Allerhöchste Kriegsherr, ich entscheide nicht, ich befehle.«⁴²

Diese Unfähigkeit entging seinen militärischen Führern nicht. Die Einstellung der Heerführer zeigte sich vielleicht am besten während einer Besprechung im Jahre 1912, in deren Verlauf die Rolle des Obersten Befehlshabers in einem künftigen Krieg zur Sprache kam. Major Erich Ludendorff, Chef der Operationsabteilung im Großen Generalstab, erklärte dem jüngeren Moltke die einfache Methode, wie man die daraus entstehenden Schwierigkeiten technischer und verfassungsmäßiger Art vermeiden könne: »Der Kaiser wird im Ernstfalle garnicht gefragt.«⁴³

Die Marine konnte sich solchen Mangel an Ehrerbietung noch nicht leisten. Immerhin verlor der Kaiser um die Jahrhundertwende einiges von seinem Einfluß in der Marine. Selbstbewußte Marineoffiziere suchten energisch sein Einmischen in alle Gebiete vom Schiffbau bis zur Kadettenauswahl zu bremsen, und sie hatten teilweise auch Erfolg, weil der Monarch nicht imstande war, seine zahlreichen Funktionen auszufüllen, und weil Tirpitz' beherrschende, standfeste Persönlichkeit hinter ihnen stand. 1907 versuchte Admiral Volkmar von Arnim, Chef des Bildungswesens der Marine, ganz offen, eine Einmischung des Kaisers in die Auswahl der Offiziersanwärter zu verhindern.⁴⁴ Tirpitz, ein kluger Politiker, ein Meister in der Öffentlichkeitsarbeit und Vorläufer des modernen Managertyps, riß einfach zahlreiche Befugnisse und Aufgaben des Kaisers an sich. Jeden Sommer zog er sich mit seinen engsten Mitarbeitern auf seinen Landsitz in St. Blasien im Schwarzwald zurück. Dort wurden alle anstehenden Fragen gründlich erörtert und die weitere Arbeit vorbereitet. Im Herbst erschien Tirpitz dann zunächst in Rominten, anschließend in Berlin und trug seine bis ins

kleinste durchgearbeiteten Entwürfe vor, darauf vorbereitet, jeden etwaigen Widerstand des Kaisers oder des Reichstags zu überwinden. Der Kaiser war dieser Taktik nicht gewachsen. Er fügte sich Tirpitz' Wünschen in den wichtigsten Punkten und gestattete ihm sogar, eine straffe Organisation von Marineattachés aufzubauen, die unmittelbar an Tirpitz berichteten.⁴⁵ Insgesamt gesehen höhnte des Kaisers Unfähigkeit, seine Rolle als Oberster Befehlshaber der Marine auszufüllen, seine persönliche Autorität aus und trübte den kaiserlichen Glanz. Von wesentlicher Bedeutung für die Marine war indessen die militärische und soziale Position, die das Seeoffizierkorps dank der kaiserlichen Gunst in der wilhelminischen Gesellschaft einnahm.

Ohne Berücksichtigung der Person Wilhelms II. läßt sich die hohe gesellschaftliche Stellung des Offizierkorps am Ende des 19. Jahrhunderts nicht hinreichend begründen. Offizierswahl, Ehrengerichtbarkeit und Anciennitätsprinzip festigten die Stellung des Kaisers.⁴⁶ Das Offizierkorps der deutschen Armee hatte sich aus dem Regimentssystem der früheren Söldnerheere mit ihren weitgehend selbständigen Obersten entwickelt; seine wesentlichen Merkmale waren Exklusivität und Homogenität. In diesem System war es Sache der Regimentskommandeure, ihre Offiziere anzuwerben, zu bestallen und zu besolden. Es leistete Friedrich dem Großen gute Dienste und blieb bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts bestehen. Der Napoleonische Ansturm erzwang eine umfassende Änderung der preußischen Heeresverfassung. Die Reformer erkannten die Notwendigkeit, die soziale Basis des Offiziersstandes zu verbreitern, doch wollten sie dabei das Wesentliche an Traditionen, Formen und Haltung der Friderizianischen Armee bewahren. Dies wurde durch zwei Einrichtungen erreicht: durch die Offizierswahl und durch die militärischen Ehrengerichte. Die Offizierswahl wurde im August 1808 in abgeänderter Form eingeführt. Sie gab dem Offizierkorps einen größeren Einfluß auf seine Zusammensetzung. Jeder Regimentskommandeur hatte das Recht, sich seine Offiziersanwärter auszusuchen, und es bedurfte eines mit Dreiviertelmehrheit zu fassenden Beschlusses aller Offiziere des Regiments, bevor der Anwärter zum Offizier befördert werden konnte. Dies war keine bloße Formalität, sondern ein Mittel, sich gegen das Eindringen politisch oder gesellschaftlich unerwünschter Elemente zu wehren. Infolgedessen wurden oft voll befähigte, aber gesellschaftlich nicht genehme Offiziersanwärter abgewiesen, um die Homogenität und Exklusivität des Korps zu bewahren.

Die militärischen Ehrengerichte, ebenfalls 1808 in abgeänderter Form eingerichtet, gaben dem Korps die Handhabe, die Einhaltung seines Moralkodexes zu überwachen. Offiziere wurden von den Ehrengerichten gerügt oder sogar aus dem Korps ausgestoßen, wenn Verfehlungen gegen militärische Ordnung oder sittliche Verpflichtungen vorlagen. Die Entscheidungen dieser Gerichte spiegelten die vom Offizier geforderte Haltung wider. Fälle, in die ein Offizier und ein Zivilist

verwickelt waren, unterlagen unterschiedslos der militärischen Ehrengerichtsbarkeit, wodurch mit Erfolg jede zivile Einmischung in Offiziersangelegenheiten verhindert und die Exklusivität des Korps gewahrt wurde.

Das Dienstalters-System, das eher dem Ausschalten unerwünschter als der Förderung hochqualifizierter Offiziere diente, festigte ebenfalls die Beziehung zwischen Monarch und aktivem Offizierkorps. Alle Offiziere wurden ihrem Dienstalter entsprechend eingereiht und genau in dieser Reihenfolge von einem Dienstgrad zum nächsthöheren befördert. Dadurch war ein »Springen« ausgeschlossen, etwa wegen einflußreicher militärischer oder politischer Beziehungen, aber auch wegen besonderer militärischer Leistungen.⁴⁷ Beförderung und Verabschiedung lagen in jedem Fall allein in der Hand des Kaisers. Das Offizierkorps war eine festgefügte Hierarchie, nach oben auf den Monarchen ausgerichtet. An dieses System von Anciennität, Offizierswahl und militärischer Ehrengerichtsbarkeit fühlte sich auch die junge Marine strikt gebunden; sie blieb ihm treu bis in den Zweiten Weltkrieg. Die Übernahme dieser auf die Erhaltung völliger Homogenität des Offizierkorps abgestellten Einrichtungen ermöglichte es der Marine, die noch keine eigene Tradition hatte und ihre Offiziere weitgehend aus dem Bürgertum rekrutierte, neue gesellschaftliche Gruppen aufzunehmen und sie in das bestehende deutsche Offizierkorps einzugliedern, »ohne seine Maximen und seine Struktur im geringsten zu verändern«. Unter dem Patronat Wilhelms II. entwickelte dieses Seeoffizierkorps »einen Korpsgeist ›altpreußischer‹ Prägung, der in der Armee nicht seinesgleichen« fand.⁴⁸

Wilhelm II. machte sich bei seinen Marineoffizieren auf mannigfache Weise beliebt. Kapitänleutnant Ernst von Weizsäcker erinnerte sich später: »Die Vorliebe des Kaisers für die Marine gab Wind in unsere Segel«. ⁴⁹ Der höchste Ehrgeiz des Seeoffizierkorps war, mit den Offizieren der Garde-du-Corps auf gleicher Stufe zu stehen; über des Kaisers besonderes Wohlwollen suchten die Seeoffiziere dieses Ziel zu erreichen. Sie verehrten ihn als Schöpfer, Herrscher, Wohltäter und Obersten Befehlshaber der Flotte.⁵⁰ Sie begeisterten sich an seinen donnernden Reden über die Notwendigkeit überseeischer Ausdehnung und des Welthandels. Sie teilten seinen Wunsch nach deutscher Weltpolitik. Sie beobachteten es mit Genugtuung, daß der Kaiser und seine Familie so oft Marineuniform trugen, und sie sonnten sich bei den berühmten jährlichen Herrenabenden in Wilhelmshaven in der dabei öffentlich zur Schau gestellten kaiserlichen Gunst. Der Kaiser kam, besichtigte die Flotte, inspizierte das Stationskommando und saß dann bis spät in die Nacht im Kreise seiner Seeoffiziere und freute sich herzlich über ihre Darbietungen, die Personen, Einrichtungen und Zustände in der Marine sehr freimütig und mit viel Witz aufs Korn nahmen.⁵¹ Weizsäcker beschreibt einen solchen Herrenabend sehr anschaulich: »Das Gespräch bewegte sich dann in lauten Geschichten mit

Pointen, Äußerungen über Bauwerke und Kunst, wo niemand widerspricht, die Gesten werden weitausholend, das Auge blitzt mutig, das Lachen wird unnatürlich.« Doch wenn der Kaiser an Bord war und auf See, ohne Gäste und ohne die Atmosphäre des Herrenabends, dann sprach er »in gedämpftem Ton, ohne Blicke der Zuhörer zu sammeln«. ⁵²

Ein sichtbarer Ausdruck von Wilhelms Zuneigung zu seinem Seeoffizierkorps war seine Vorliebe für deren Titel und Uniformen. Er war der erste Großadmiral der deutschen Kaiserlichen Marine, er war Admiral der Kaiserlich-russischen Marine, der Königlichen Marinen von Großbritannien, Schweden, Norwegen und Dänemark und Ehrenadmiral der Königlich-griechischen Marine.⁵³ In den ersten 16 Jahren seiner Regierung veranlaßte er nicht weniger als 37 Änderungen des militärischen Anzugs.⁵⁴ Wilhelm II. wahrte eifersüchtig sein Vorrecht, der einzige regierende Fürst in Deutschland zu sein, der die Uniform eines Seeoffiziers trug. Erst 1911 wurde dem Großherzog von Oldenburg, einem erfahrenen Seemann und eifrigen Förderer der Marine, nach jahrelangem Bitten seiner Freunde dieses Vorrecht ebenfalls zugestanden.⁵⁵ Graf Zedlitz-Trützschler berichtet in seinen Erinnerungen, daß der Kaiser in dieser Beziehung so weit ging, den britischen Botschafter zu dessen größtem Erstaunen in der Uniform eines englischen Großadmirals zu empfangen, eines Ehrenranges, den ihm die Königin Viktoria 1889 verliehen hatte. Zu einer Aufführung von Wagners »Fliegendem Holländer« kam Wilhelm in Seeoffiziersuniform.⁵⁶ Man könnte das alles als Gehabe eines oberflächlichen Stutzers abtun, und doch erhöhte derartiges öffentliches Auftreten das gesellschaftliche Ansehen des Seeoffizierkorps und bildete ganz allgemein die Grundlage für die Wertschätzung der Uniform in der Wilhelminischen Gesellschaft.⁵⁷

Die Eitelkeiten des Kaisers erscheinen dem heutigen Leser ebenso komisch wie bedrückend. Seine Anwesenheit bei prächtigen Flottenparaden und seine Vorliebe für Marinekleidung lösten schon bei seinen Zeitgenossen, einschließlich der militärischen, oft sarkastische Bemerkungen aus.⁵⁸ Er hatte offenbar keinen Blick für seine Grenzen und für die Würde und Verantwortung seiner hohen Stellung. Er untergrub seine Autorität nicht wenig durch den Erlaß zahlloser unbedeutender Anordnungen, wie z. B. der aus dem Jahre 1913, in der er die Armeekorps und Marineoffiziere anwies, weder Tango noch One-step, noch Two-step in Uniform zu tanzen und Familien zu meiden, wo diese Tänze getanzt würden. Zuwiderhandelnden wurde die Entlassung angedroht.⁵⁹ Mag so etwas auch komisch erscheinen – der Marine galt seine väterliche Sorge ebenso wie seine mütterliche und zugleich eifersüchtige Liebe. Dies geht vielleicht am deutlichsten aus der Ansprache hervor, die er im November 1910 bei der Eröffnung der neuen Marineschule in Mürwik hielt: »Ich brauche nicht zu betonen, wie sehr Mir das Seeoffizierkorps, dessen Uniform Ich trage, ans Herz gewachsen ist. Ich kenne

es von Meiner frühesten Jugend an. Ich habe es schätzen gelernt in seinen vortrefflichen Leistungen, in der Führung Meiner Schiffe im In- und Auslande und bei der ganzen Entwicklung der Marine. Ich liebe den Beruf, den Sie, Meine jungen Kameraden, sich gewählt, und Ich habe volles Empfinden für alles das Schöne und Stolze, was Ihnen dieser Beruf, namentlich in den frühzeitig erreichten selbständigen Stellungen bietet.«⁶⁰

Wilhelm II. bestimmte auch den Ton seines Seeoffizierkorps. Wir wissen heute, daß ihm »Prunk, Aufmachung und tadellos strammes Auftreten«⁶¹ mehr am Herzen lagen als aggressive kriegerische Aktionen, daß er sich verpflichtet fühlte, den großen Krieger zu spielen, es in Wirklichkeit jedoch gar nicht war. Aber sein prahlerisches Auftreten beeinflusste doch in gewissem Grade seine Umgebung.

Seine Ausfälle gegen führende britische Persönlichkeiten während der Herbstmanöver 1912, die weiter oben in diesem Kapitel erwähnt wurden, sind von höheren Seeoffizieren bezeugt. Um die Jahrhundertwende bezeichnete er in einem Brief, den sein Bruder Prinz Heinrich vor der Besatzung seines Schiffes verlas, Reichstagsabgeordnete als »vaterlandslose Gesellen und Verbrecher«.⁶² Admiral von Müller nannte das den Kasinoton der preußischen Armee, den jeder Soldat vom Feldwebel abwärts als »schweinisch« bezeichnen würde. »Wir Seeoffiziere sind doch bessere Menschen!«⁶³ Immerhin zögerte er aber nicht zu erklären, daß »jeder Unverheirateter . . . ein kommunes Schwein« sei. Admiral von Prittwitz äußerte gegenüber Kameraden: »Der Mensch fängt erst mit dem Roten-Adler-Orden II. Klasse an«, mit einer Auszeichnung also, die er gerade erhalten hatte, und Leutnant von Manteuffel stellte fest, südlich von Berlin würden anständige Menschen einfach nicht geboren, und über seine aus Bayern stammenden Matrosen kam er zu dem Urteil: »Die Kerle fressen wie die Ferkel.«⁶⁴

Es blieb nicht aus, daß die Bevorzugung der Marine und ihres Personals durch den Kaiser bei Armeeoffizieren Unwillen erregte, besonders bei solchen, die nicht das Glück hatten, zur Garde oder Kavallerie zu gehören.⁶⁵ Für viele Armeeoffiziere, die verloren in der großen Masse des Offizierkorps standen, war es beschämend, wenn sie einen weit jüngeren Kameraden der Marine sahen, der schon eine selbständige Stellung als Kommandant innehatte, noch dazu, wenn ein solcher junger Marineoffizier im kaiserlichen Abglanz »ein nicht unberechtigtes, aber dafür scharf betontes Selbstvertrauen zur Schau trug«.⁶⁶ Höhere Armeeoffiziere konnten ihren Empfindungen kaum mündlich Ausdruck geben. Drei aufeinanderfolgende Chefs des preußischen Generalstabs, Waldersee, Schlieffen und der jüngere Moltke, waren im Grunde Gegner des Tirpitzschen Konzepts einer Schlachtflotte, aber keiner wagte, dagegen Einspruch einzulegen. Den Grund hierfür sprach Graf Waldersee am klarsten aus: »Der Kaiser verfolgt unentwegt sein Ziel der Vergrößerung der Marine, ohne dies aber zu erkennen zu geben, was wohl auch klug ist, da der Umfang seiner Pläne Schrecken

erregen würde.«⁶⁷ Enthüllungen über die beabsichtigte Größe der Flotte hätten nicht nur die Marine, sondern den ganzen Militärapparat in Verwirrung gebracht.

General von Stosch hatte das Wort geprägt, »daß nicht Schiffe kämpften, sondern Menschen.«⁶⁸ Um die Jahrhundertwende sah das Offizierkorps der Marine die auch dadurch geprägte traditionelle Auffassung von einem exklusiven Korps ernsthaft in Frage gestellt. Die wachsende Mechanisierung der Kriegsschiffe erforderte neue Offiziere, die aufgrund ihrer höheren Schulbildung und ihres fachlichen Könnens vorankommen wollten. Das Seeoffizierkorps war bereit, einige dieser Aufsteiger, zum Beispiel die Ärzte und Zahlmeister, aufzunehmen, sozusagen als »uniformierte Zivilisten«. Es war jedoch dagegen, bürgerliche Akademiker als wirkliche Offiziere anzuerkennen, wie den Ingenieur, der aufgrund seiner Spezialausbildung und Kenntnisse die gleiche Stellung beanspruchte. Die Seeoffiziere lehnten es ebenso ab, technische Spezialisierung als Kriterium für die Zulassung zum Offizierkorps anzuerkennen. Deckoffizieren mit großem Können und langer Erfahrung wurde der Offiziersstatus vornehmlich deshalb nicht zugebilligt, weil sie aus einer gesellschaftlichen Schicht kamen, die weit unter der lag, aus der sich das Seeoffizierkorps zu ergänzen suchte. Mindestens bis 1914 gelang es dem Seeoffizierkorps zu verhindern, daß so bürgerliche Vorstellungen wie höhere Schulbildung und technisches Können als positive Kriterien für den militärischen und gesellschaftlichen Status anerkannt wurden.⁶⁹ Statt dessen legte es Nachdruck auf seine klassenorientierte Exklusivität und Homogenität.

Der Kaiser war die tragende Kraft der Marinehierarchie. Die Abgrenzung der verschiedenen Offizierkorps (Seeoffiziere, Marine-Ingenieure, Waffenoffiziere, Sanitätsoffiziere) und ihr Verhältnis zu den nicht im Offiziersrang stehenden Gruppen (Deckoffiziere, Unteroffiziere) wurde in erster Linie bestimmt von der militärischen und gesellschaftlichen Stellung, die jedem dieser Korps durch den Monarchen zugewiesen war. Er allein konnte diese Beziehungen verändern, und auch darin war die Marine in hohem Maße Teil seines »persönlichen Regiments«. In den folgenden Kapiteln sollen einige der Probleme genauer untersucht werden, vor die sich die verschiedenen Offizier- und Unterführerkorps um die Jahrhundertwende gestellt sahen; in erster Linie interessiert dabei die Reaktion des Seeoffizierkorps auf eine Reihe dieser Herausforderungen.

3. Die Seekadetten: Auswahl und Ausbildung

Wilhelm II. sah es als sein besonderes Vorrecht an, selbst über Ergänzung und Erziehung »seines« Offizierkorps in Armee und Marine zu wachen. Wie stolz er auf das letztere war, zeigte sich in seiner Ansprache vor Seeoffizieren am 10. September 1904 in Brunsbüttel: »In die Marine und in Meine Schlachtflotte ist der Geist eingezogen, den Ich hereingezogen zu sehen wünschte; es ist das erreicht in bezug auf das Verhältnis der Offiziere Meiner Marine zu Mir, was Ich Mir zum Ziele gesetzt hatte, als Ich zur Regierung kam . . . Und es ist Mir, wie Ich es heute übersehe, in jeder Beziehung geglückt: Das Offizierkorps der Marine ist Mein Offizierkorps und die Herren sind Meine Offiziere und Meine Kameraden geworden.«¹

Welches waren nun die charakteristischen Merkmale dieses Offizierkorps? Welche Schulbildung verlangte man von den Bewerbern, und welche Ausbildung wurde den Seekadetten zuteil? Wem war der Zugang zum »ersten Stand« der Nation offen, und welche Kreise der Gesellschaft blieben ausgeschlossen? Gerade diese letzte Frage war für viele Deutsche von besonderem Gewicht, bestimmte doch das Vorrecht, des »Königs Rock« tragen zu dürfen, auch später in entscheidender Weise die soziale Einstufung des Mannes im Zivilleben.² Zur Beantwortung dieser Fragen sollen im folgenden die Auswahlmethoden der Marine für ihre Offiziersanwärter untersucht werden, wobei ein besonderes Interesse den spezifischen Maßstäben des Auswahlverfahrens und seinen Auswirkungen auf die soziale Zusammensetzung des Offizierkorps gilt. Zuvor jedoch soll auf die für die Auswahl zuständige

Dienststelle und die ihr vorgegebenen Richtlinien eingegangen werden.

Die Inspektion des Bildungswesens der Marine wurde durch Allerhöchste Kabinettsorder am 26. November 1895³ aus der bisherigen Direktion des Bildungswesens geschaffen. Die neue Inspektion des Bildungswesens erhielt Immediatstellung; ihr wurde die Seekadetten-Aufnahme-Kommission unterstellt, deren ständiger Vorsitzender der jeweilige Inspekteur war. Die Inspektion des Bildungswesens war für alle Fragen der Ergänzung des Offizierkorps zuständig, wobei die endgültige Entscheidung beim Kaiser lag. Durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 30. März 1907 wurde die Inspektion des Bildungswesens dem Marinestationskommando der Ostsee unterstellt. Sie verlor damit die Immediatstellung, die Seekadetten-Aufnahme-Kommission verblieb aber in ihrer Zuständigkeit. Der Inspekteur wurde als ständiger Vorsitzender der Kommission bestätigt; er erhielt das Recht, die Mitglieder des Gremiums aus den Reihen der ihm unterstellten Offiziere zu ernennen, die Geschäftsordnung festzulegen und über die Annahme der Bewerber abschließend zu entscheiden.⁴ Die Kommission erhielt die für ihre willkürlichen Entscheidungen benötigten Auskünfte von Landräten, Polizeidienststellen, städtischen Magistraten und örtlichen Kommandeuren.

Die Umorganisation bedeutete zweifellos für den Inspekteur des Bildungswesens eine Rangminderung gegenüber den übrigen Chefs in Immediatstellung. Hier ist jedoch der Umstand von Interesse, daß die Befugnisse der Inspektoren hinsichtlich der Auswahl der Offiziersbewerber unangetastet blieben. Der Inspekteur entschied »endgültig über die Zulassung zur Laufbahn und die Einstellung als Seekadett«. Die damit gegebene unumschränkte Machtfülle des Inspektors kann man nur ermaßen, wenn man bedenkt, daß die Beratungen vertraulich waren, daß keine Protokolle über den Verlauf von Sitzungen geführt wurden und daß es keine Berufung gegen die Entscheidung gab – es sei denn, sie betraf einen prominenten Bewerber. Bei der Auswahl ließ sich die Kommission von einigen allgemeinen Grundsätzen leiten. »Wer den Werdegang eines deutschen Offiziers, dessen Laufbahn im Kaiserreich begann, historisch verstehen will, muß zunächst von der Tatsache ausgehen, daß im deutschen Offizierkorps des vorigen Jahrhunderts der sozialen Herkunft und dem Elternhaus angeheurer Offiziere besondere Bedeutung zugemessen wurde.«⁵ Wilhelm I. hatte in einem Erlaß vom November 1879 den Chef der Admiralität, General Albrecht von Stosch, ermahnt, nicht so viel Wert auf die bloße Zahl der eingestellten Kadetten zu legen: »Die Hauptsache bleibt hier die Qualität und die innere Zusammengehörigkeit, welche die jungen Leute schon aus ihren Familien-Beziehungen mit in den neuen Beruf bringen, denn das ist das Fundament, aus dem sich später der feste Zusammenhang eines Offiziersersatzes sehr viel leichter und sicherer bilden läßt, als aus sich fern stehenden Elementen.«⁶ Diese Weisungen lassen kaum

Unklarheit über die erwünschte gesellschaftliche Zusammensetzung des Korps.

Eine Änderung der Richtlinien für den Offiziersersatz brachte die Allerhöchste Kabinettsorder vom 29. März 1890, die, obwohl ursprünglich für die Armee bestimmt, dann auch dem Marinekabinet zugeleitet wurde. In ihr legte Wilhelm II. einen »Neuen Kurs« auch für die Offiziersauswahl fest: »Der gesteigerte Bildungsgrad unseres Volkes bietet die Möglichkeit, die Kreise zu erweitern, welche für die Ergänzung des Offizierkorps in Betracht kommen. Nicht der Adel der Geburt allein kann heutzutage wie vordem das Vorrecht für sich in Anspruch nehmen, der Armee ihre Offiziere zu stellen. Aber der Adel der Gesinnung, der das Offizierkorps zu allen Zeiten beseelt hat, soll und muß demselben unverändert erhalten bleiben. Und das ist nur möglich, wenn die Offizieraspiranten aus solchen Kreisen genommen werden, in denen dieser Adel der Gesinnung zu Hause ist. Neben den Sprossen der adligen Geschlechter des Landes, neben den Söhnen Meiner braven Offiziere und Beamten, die nach alter Tradition die Grundpfeiler des Offizierkorps bilden, erblicke Ich die Träger der Zukunft Meiner Armee auch in den Söhnen solcher ehrenwerter bürgerlicher Häuser, in denen die Liebe zu König und Vaterland, ein warmes Herz für den Soldatenstand und christliche Gesittung gepflanzt und anezogen werden.«⁷ Doch verließ der Kaiser den neuen Kurs schon bald, soweit es sich um den Offiziersnachwuchs handelte. Um die Jahrhundertwende erließ er neue Richtlinien, um zu erreichen, »daß nach Möglichkeit Söhne von Offizieren aus königstreuen Geschlechtern und aus Familien, deren Namen in der Geschichte Preußens oder anderer deutscher Bundesstaaten verzeichnet sind, mehr wie bisher in die Marine eintreten.«⁸

Wer kam nun für die Aufnahme in die Seeoffizierslaufbahn überhaupt in Betracht? Um einen Eindruck von dem Auswahlvorgang zu bekommen, scheint es nützlich, eine bestimmte »Crew« genauer zu untersuchen, und zwar die Crew 07,⁹ einen Jahrgang, über den »ausreichende Unterlagen vorhanden sind und der auch als repräsentativ angesehen werden darf.«¹⁰ Von den 197 Kadetten dieser Crew kamen nur 22 (11,2 %) aus adligen Familien, zumeist aus der niederen, relativ minderbemittelten preußischen Aristokratie. 90 Bewerber (45,7 %) hatten Akademiker zu Vätern, bei 52 Kadetten (26,4 %) waren die Väter Offiziere, bei 34 (17,3 %) Kaufleute oder Fabrikanten, bei jeweils 10 (5,1 %) Gutsbesitzer bzw. Nichtakademiker in gehobener Stellung.¹¹ Von diesen 197 Offiziersanwärtern hatten 116 (58,9 %) Abitur, 47 (23,9 %) die Primareife, 4 (2 %) die Sekundareife (Mittlere Reife), 30 (15,2 %) kamen ohne Abitur aus dem Kadettenkorps. Die Mehrzahl der Anwärter kam entgegen gängigen Vorstellungen nicht aus Süd-, sondern aus Norddeutschland. Nur 25 (12,7 %) stammten aus Orten südlich der Mainlinie; 130 (65,9 %) dagegen aus Preußen. 13 (6,6 %) kamen aus Sachsen, 8 (4,1 %) aus Bayern, je 7 (3,6 %) aus Baden und

Hamburg, der Rest verteilte sich auf Thüringen, Hessen, Braunschweig, Elsaß-Lothringen und Oldenburg. Nicht weniger als 69 % kamen allein aus den Küstengebieten Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Pommern sowie West- und Ostpreußen, wobei übrigens die Hansestädte nicht gerade stark vertreten waren: aus Bremen kamen drei Kadetten, aus Lübeck einer, aus Hamburg sieben, während aus dessen Nachbarstadt Altona, zur preußischen Provinz Schleswig-Holstein gehörig, allein acht Kadetten kamen. Aus diesen Zahlen zieht Sandhofer den Schluß, daß sich das Seeoffizierkorps überwiegend »aus dem staatstreuen und kultivierten preußischen Bürgertum« ergänzte.¹² Die Offiziersanwärter aus den Großstädten kamen keineswegs aus den gleichen gesellschaftlichen Schichten. So waren die Väter der Hamburger Kadetten vornehmlich Kaufleute oder Ärzte, die der Berliner dagegen im wesentlichen Offiziere oder Beamte. Aufschlußreich ist, daß man etwa sieben Kadetten dem Kleinbürgertum (Handwerker, Bauern, untere Beamte) zurechnen kann. In jeder Crew gab es zwei bis drei Kadetten aus solchen »unteren Schichten«, vielleicht, um die Reichstagsabgeordneten zufriedenzustellen. So war das Seeoffizierkorps, anders als viele preußische Kavallerieregimenter, weit davon entfernt, eine Domäne des Adels zu sein. Es gab keine Einheiten mit ausschließlich adligen Offizieren, keine »Gardeschiffe«, wenn auch der Dienst auf den Schlachtschiffen bisweilen ein Ansehen genoß wie der Dienst bei der Garde.

Die gesellschaftlichen Veränderungen des 19. Jahrhunderts und die drastische Vermehrung aller Streitkräfte reduzierten den Anteil adliger Offiziere in allen Gattungen des Militärs ganz wesentlich. Fast alle Laufbahnen waren nun offen, sie füllten sich mit »frischem Beamtenadel, geadelten oder ungeadelten Plutokraten, getauften oder ungetauften Kleiderjuden, ja bisweilen selbst mit gekämmten oder ungekämmten Gelehrten«.¹³ 1860 stellte der Adel noch 65 % der Offiziere der preußischen Armee; 1913 war der Anteil auf 30 % gesunken.¹⁴ In der Marine schwankte der Prozentsatz adliger Seekadetten zwischen 10 % und 15 %; 1895 waren 14 % der Seekadetten von adliger Herkunft; 1902 13 %, 1905 14 %. Die meisten adligen Seekadetten waren Norddeutsche und Protestanten. Unter den 460 adligen Seekadetten, die zwischen 1895 und 1914 in die Marine eintraten, befanden sich nur 48 (10,4 %) Katholiken. In der Mehrzahl waren die Väter der adligen Seekadetten ehemalige Offiziere, im Rang zumeist zwischen Hauptmann und Oberst, oder höhere Beamte, mit einer liberalen Beimischung von neu geadelten Kaufleuten und Akademikern.¹⁵ Die Marine nahm es mit der Überprüfung der Herkunft ihrer adligen Bewerber sehr genau, besonders seit viele von ihnen aus dem niederen, manchmal fragwürdigen Adel kamen. Noch 1917 beklagte sich Kapitän z. See Karl von Restorff bei Admiral von Müller, dem Chef des Marinekabinetts: »Diese Adelschnüffelei im Kriege ist greulich. Ich bezweifle sehr, ob die Fahnenjunker in der Armee alle den Adelsnachweis erbringen müs-

sen«. ¹⁶ Offenbar hatte die noch junge Marine ein stärkeres Bedürfnis, den Adel ihrer Kadetten zu beweisen, als die schlachterprobte traditionsreiche preußische Armee, die in jeder Generation ihren Anteil an Prittwitzens, Schwerins, Alvenslebens, Witzlebens erhielt.

Ebenso wie die Armee duldete auch die Marine nicht einen einzigen aktiven Offizier jüdischen Glaubens in ihren Reihen; ¹⁷ es gab lediglich einige getaufte Juden im Offizierkorps. Wie die Marine mit jüdischen Bewerbern umzugehen pflegte, unter welchen Vorwänden sie die Aufnahme solcher Kadetten ablehnte, geht aus einem Schreiben des Inspektors des Bildungswesens, Konteradmiral Hubert von Rebeur-Paschwitz, vom 22. Mai 1915 hervor, in dem er den politisch für die Marine verantwortlichen Mann, den Staatssekretär des Reichsmarineamtes Großadmiral von Tirpitz, um eine Anweisung bat, wie er in der besonderen Situation des Krieges über die Bewerbung eines Juden entscheiden solle, der »nicht gewillt sei, sich taufen zu lassen.« Da dies ein Präzedenzfall war, zögerte Rebeur-Paschwitz, ohne die politische Rückendeckung durch Tirpitz zu handeln. Der Bewerber könne, so schrieb er, auch nicht mit der Begründung abgewiesen werden, es fehle ihm an den erforderlichen finanziellen Mitteln oder sein soziales Herkommen entspreche nicht den Anforderungen. Ein ähnlicher Fall habe sich 1897 zugetragen. Damals habe der Kommandierende Admiral, Eduard von Knorr, die Angelegenheit damit gelöst, daß er den Vater des Bewerbers dazu überredet habe, die Bewerbung zurückzuziehen, wobei der Hinweis eine große Rolle gespielt habe, der junge Mann werde – nicht zuletzt wegen der Einhaltung der religiösen Speisegesetze – dauernd Schwierigkeiten mit Kameraden und Vorgesetzten haben. Rebeur-Paschwitz schlug zwar vor, im jetzigen Fall das gleiche zu versuchen, zweifelte aber von vornherein am Erfolg eines solchen Vorgehens. Die Frage der Annahme jüdischer Bewerber müsse grundsätzlich geregelt werden. Vor allem die »zu Tage getretene Einmütigkeit aller Volksschichten und die von allen gebrachten Opfer« erlaubten keinen anderen Weg. Ausdrücklich wies der Inspekteur darauf hin, daß auch eine andere, früher angewandte bequeme Methode, jüdische Bewerber vom Eintritt in die Marine abzuhalten, seiner Meinung nach jetzt und in Zukunft nicht mehr ausreiche, eine eindeutige Stellungnahme zu umgehen: »Ich bezweifle, ob man ihr auf die Dauer mit dem Einwand ausweichen kann, daß die Wahl zum Offizier lediglich Sache des Offizierkorps sei.« ¹⁸ Die Angelegenheit wurde noch weiter belastet durch die oben schon zitierte Allerhöchste Kabinettsorder vom 29. März 1890, in der Wilhelm II. gefordert hatte, der erwünschte Offizier Nachwuchs solle aus »solchen ehrenwerten bürgerlichen Häusern« kommen, »in denen die Liebe zu König und Vaterland, ein warmes Herz für den Soldatenstand und *christliche Gesittung* gepflegt und anerzogen werden.« ¹⁹ Rebeur-Paschwitz lehnte es jedenfalls ab, die Verantwortung für eine grundsätzliche Entscheidung in dieser Sache allein zu übernehmen, da es sich um eine Angelegenheit handele, die

nicht nur für die Marine von großer Bedeutung sei, sondern »vielleicht im Gegensatz zur Preußischen Armee entschieden werden müsse«. ²⁰ Bedauerlicherweise ist eine Antwort auf dieses Schreiben nicht erhalten, und schließlich entthob der Zusammenbruch 1918 die Marine einer endgültigen Entscheidung.

Der Bildungsstand der Seekadetten entsprach ihrem gesellschaftlichen Herkommen. »Die Fragen der sozialen Herkunft des Offiziers hängen innerlich aufs engste mit dem Problem seiner wissenschaftlichen Vor- und Ausbildung zusammen; es sind konzentrische Kreise«. ²¹ Die Bedeutung des Abiturs für den Seekadetten wurde zum Hauptthema in der Auseinandersetzung über soziale Herkunft oder Schulbildung. In immer wachsenden Zahlen drängten die Söhne wohlhabender, gebildeter Familien der Mittelklasse in das Offizierkorps und bedrohten so das altherwürdige Vorrecht der vergleichsweise schulisch nicht so gut vorgebildeten Söhne aus weniger begüterten Offiziers- und Beamtenfamilien, den Offiziersnachwuchs für die Streitkräfte zu stellen, den eigentlich erwünschten Nachwuchs, der »den bewährten Traditionen der preußischen Armee« entsprach. ²² Diese Entwicklung war schon um die Jahrhundertwende erkannt worden, unter anderem vom preußischen Kriegsminister Generalleutnant von Einem, der 1904/05 darüber Klage führte, daß die Marine die besseren Offiziersanwärter anzog, und hinzufügte: »Die Söhne unserer alten Offiziersfamilien wollten einfach nicht mehr dienen, sondern Geld erwerben; die Söhne der reichen Parvenüs dagegen wollten Offiziere werden, hauptsächlich aus Eitelkeit«. ²³ Das war der Kern des Problems. In größerem Rahmen fand dieses Dilemma seine geschichtliche Ausprägung in der Auseinandersetzung zwischen alter feudal-agrarischer und neuer bürgerlich-städtischer Lebensart, verkörpert in den reichen bürgerlichen Gutsbesitzern Osteliens. ²⁴

In der Kaiserlichen Marine trat diese Auseinandersetzung in dem Konflikt zwischen »höherer Schulbildung« und »häuslicher Erziehung« in Erscheinung. Karl Demeter sagt mit Recht, daß sich die Frage der Offiziersbildung »elliptisch um die Antithese: Rustikalität und Urbanität, Charakter und ›Geist‹, Voluntarismus und Intellektualismus« drehte. ²⁵ Als Wilhelm Souchon 1881 in die Marine eintrat, riet Vizeadmiral Ferdinand Batsch seiner Mutter: »Lassen Sie ihn reiten und tanzen«. ²⁶ Fechten und Redeübungen wurden später noch zu dieser Liste notwendiger gesellschaftlicher Fertigkeiten hinzugefügt. ²⁷ Aber das moderne technische Zeitalter schlug Breschen in diese alten Vorstellungen vom Bildungsstand eines Offiziers. Der technische Fortschritt im Schiffbau, bei Antriebsanlagen, Artillerie, optischen Geräten und dergleichen forderte einfach die höhere Schulbildung aller Seeoffiziersanwärter. Dieses Problem, ob nämlich Charakter oder Bildung, adlige Herkunft oder Schulwissen die erwünschten Eigenschaften der Offiziersanwärter seien, wurde für die Marine um die Jahrhundertwende akut, als die auf Grund des ersten Flottengesetzes von 1898 gebauten

modernen Schiffe fertig wurden. Die Marine brauchte nun neben den tüchtigen Kommandanten auch eine große Zahl technisch erfahrener Seeoffiziere; Schneid und Wagemut allein genügten nicht mehr.

Die Offiziersanwärter der Marine kamen in erster Linie als Primaner von den öffentlichen Gymnasien und von Privatschulen (im Volksmund oft »Pressen« genannt)²⁸ oder als Korpskadetten mit dem der Primareife entsprechenden Fähnrichsexamen von der Hauptkadettenanstalt Lichterfelde. Besonders diese Korpskadetten besaßen häufig nur eine sehr beschränkte Schulbildung.

Die preußische Marine hatte von ihren Offiziersbewerbern nur den Kenntnisstand eines Tertianers erwartet. Die Kaiserliche Marine forderte zunächst die Obersekundareife, dann die Primareife, Abiturienten der Gymnasien und der Realgymnasien waren als Bewerber erwünscht, seit 1882 auch die Absolventen der neugeschaffenen Oberrealschulen.²⁹ Schon 1885 ging die Marine dazu über, Bewerber mit Abitur entschieden zu bevorzugen. Freilich führte dies nicht zu dem angestrebten Erfolg. Viele in Frage kommende Bewerber zogen es vor, zur Armee zu gehen, wo sie zwei Jahre früher Offizier wurden und zugleich das Abitur umgehen konnten. Denn im Gegensatz zu Bayern, wo seit 1872 von den Offiziersanwärtern der Armee das Abitur gefordert wurde,³⁰ scheiterten in Preußen alle Versuche, das Abitur zur Einstellungsvoraussetzung für die Fahnenjunker zu machen, am Widerstand des Landadels. In ihrer Mehrheit lehnten die preußischen Offiziere die höhere Schulbildung als Regel ab und verteidigten die Überlegenheit der häuslichen Erziehung, um so die geliebte Offizierskarriere auch ihren eigenen Söhnen offenzuhalten.³¹

Dieses Bemühen des preußischen Landadels wurde von Wilhelm II. noch dadurch unterstützt, daß er im Einzelfall sogar Dispens von der Forderung der Primareife erteilte. Solche Dispense wurden während der Regierungszeit des Kaisers freigebig erteilt und unterhöhlten selbst diese Voraussetzung. Um mehr Söhne aus gesellschaftlich erwünschten Schichten ins Seeoffizierkorps hineinzubekommen, befreite sie der Monarch gegebenenfalls auch noch von der Eintrittsprüfung.³² So wurde Söhnen aus guten Familien, die nicht die erforderliche Schulbildung besaßen, eine bequeme Hintertür geöffnet. So gelangte etwa Felix Graf Luckner auf diesem Weg in die Kaiserliche Marine.

Nichtsdestoweniger stieg die Zahl der Abiturienten unter den Bewerbern stetig. 1880 hatte etwa ein Drittel der Fahnenjunker der preußischen Armee Abitur. 1912 waren es schon zwei Drittel. In der Marine verlief die Entwicklung im ganzen ähnlich. 1894 waren etwa 40 % der Seekadetten Abiturienten. 1914 hatte sich ihre Zahl auf rund 90 % erhöht.³³ Dies ergab sich einerseits aus dem allgemeinen Ansteigen des Bildungsstandes der Bevölkerung, andererseits aus der Tatsache, daß steigende Mechanisierung und gewaltige technische Neuerungen, besonders in der Feuerleitung der Artillerie, der Geschützbedienung und ähnlichem einen höheren Grad schulischer Vorbildung erforderten. Sie

war nicht Luxus oder Statussymbol, sondern das grundlegende Rüstzeug für den modernen Offizier sowohl der Armee wie der Marine. Um mit dieser Folge des technischen Zeitalters Schritt zu halten, wurde am 13. Februar 1900 in der preußischen Armee für alle Fahnenjunker mit Abitur die Vorpatentierung um zwei Jahre eingeführt, und zwar bei ihrer Beförderung zum Offizier.³⁴

Der Versuch, dieses Verfahren auch auf die Marine zu übertragen, mißlang. Am 17. Februar 1901 machte sich Admiral Hans Koester, Chef der Marinestation der Ostsee, zum Vorkämpfer gegen jede Vorzugsbehandlung von Seekadetten mit Abitur. Er wies den Kaiser warnend darauf hin, daß Vorpatentierungen den sozialen Status des Offizierkorps nicht heben würden. Im Gegenteil benachteilige eine solche Maßnahme besonders »die Familien von Offizieren und Staatsbeamten, aus denen der social erwünschenswertheste Offizierersatz gewonnen wird«. Gerade diese Familien seien finanziell schon sehr belastet, sie seien nicht in der Lage, die Kosten für zwei weitere Schuljahre bis zum Abitur aufzubringen, und wären damit gezwungen, ihre Söhne in die Armee zu schicken.³⁵ Der Kaiser schloß sich dieser Meinung an und stellte die Pläne zur Einführung der Vorpatentierung von Abiturienten in der Marine im Hinblick auf »die Ansicht des größten Theiles des Seeoffizierkorps« zunächst zurück.³⁶

Noch einen Schritt weiter ging Admiral von Tirpitz, als er darauf drängte, auch Schüler der oberen Klasse der etwas geringer bewerteten Oberrealschulen neben denen der Gymnasien und Realgymnasien anzunehmen, nicht nur, weil die Armee dies in Erwägung zog, sondern auch, weil der Reichstag sich mit dieser Frage befaßte. Tirpitz gab zwar zu, daß der gesellschaftliche Rang der Eltern solcher Bewerber oft unter dem erwünschten Grad liege, doch sei »die Seekadetten-Annahme-Commission stets in der Lage, gesellschaftlich ungeeignete abzuweisen«. Am 28. Juni 1902 unterzeichnete der Kaiser eine entsprechende Allerhöchste Kabinettsorder.³⁷ Im November 1902 betonte das Reichsmarineamt erneut, daß es nicht erwünscht sei, wenn sich das Seeoffizierkorps ganz aus Abiturienten zusammensetze. Das würde »mit großer Wahrscheinlichkeit das sociale Niveau des Offizierkorps erheblich herabsetzen«, denn bei Abiturienten handle es sich in der Hauptsache um Söhne von Industriellen, Kaufleuten, Gymnasialprofessoren und Lehrern.³⁸ Das Reichsmarineamt begünstigte statt dessen offen Bewerber aus den Kreisen der Rittergutsbesitzer, hoher Offiziere und höherer Staatsbeamter.

Die Haltung in dieser Frage änderte sich 1906 mit der Ernennung des Konteradmirals Georg Alexander von Müller zum Chef des Marinekabinetts. Fast als einziger in der Marine strebte Müller höhere Schulbildung für alle Marineoffiziere an. Unabhängig von Geburt, Vermögen oder speziellen Kenntnissen sollte jeder Offizier über eine ausreichende Allgemeinbildung verfügen, um so seine Stellung als Mitglied des »ersten Standes« zu rechtfertigen. Das Abitur wurde zum zentralen Thema

seines Kreuzzuges. Er hoffte, den Besitz dieses Prüfungszeugnisses schließlich als Voraussetzung für die Einstellung von allen Seekadetten verlangen zu können.³⁹ Fürs erste versuchte er, durch die Einführung der Vorpatentierung einen neuen Anreiz zu schaffen, um Abiturienten zum Eintritt in die Marine zu ermutigen. Müller erkannte, daß der 1901 gescheiterte Versuch, die Vorpatentierung einzuführen, schlecht vorbereitet gewesen war und daß außerdem die besonderen Verhältnisse in der Marine eine einfache Übernahme des in der Armee angewandten Verfahrens ausschlossen.⁴⁰ So unternahm er im Frühjahr 1907 erneut den Versuch, die Vorpatentierung einzuführen. Er war fest entschlossen, den »Eintritt von Abiturienten in die Marine zu fördern, den Eintritt von Primanern und Fähnrichen also möglichst einzudämmen«.⁴¹ Müller war sich durchaus darüber klar, daß seine Absichten auf den heftigen Widerstand des Seeoffizierkorps stoßen würden, war aber fest davon überzeugt, daß sein Kurs richtig sei. Nur die bessere Schulbildung konnte dem Seeoffizier helfen, seine gesellschaftliche und militärische Stellung zu halten. In wachsender Zahl konnten Marineingenieure und Zahlmeister die Primareife vorweisen; manche von ihnen hatten ebenso wie die Marineärzte sogar das Abitur.

Das damals praktizierte Verfahren, die Hände in den Schoß zu legen und darauf zu hoffen, daß die Abiturienten freiwillig beim Eintritt in die Marine eine Zurücksetzung im Dienstalter gegenüber den anderen Bewerbern um gerade die zwei Jahre akzeptieren würden, die sie für den Erwerb einer besseren Bildung an der Schule verbrachten, hielt Müller nicht nur für wirklichkeitsfremd; er sah darin auch eine Belohnung für die unzureichender Gebildeten. Er ging davon aus, daß die vorgesehene Vorpatentierung, durch die ein Jahr des Rückstandes wieder gewonnen werden konnte, nur einen Schritt auf dem Wege zur Anerkennung des Abiturs als Einstellungsvoraussetzung bildete.⁴² Um das Gewicht des Vorschlages zu verstärken, bat Müller Tirpitz um seine Unterstützung; als der Staatssekretär dies ablehnte,⁴³ ging Müller in einem nicht gezeichneten Artikel in der »Marine-Rundschau«⁴⁴ an die Öffentlichkeit. Am 2. Juli 1907 unterzeichnete der Kaiser die Allerhöchste Kabinettsorder, durch die allen Abiturienten, beginnend mit der Crew 09, ein Jahr Vorpatentierung gewährt wurde, und zwar bei ihrer Beförderung zum Oberleutnant z. See. Vorbedingung dafür waren der erfolgreiche Abschluß ihrer praktischen Ausbildung, tadellose Führung und die Note »gut« im Seeoffiziershauptexamen.⁴⁵ Danach wurden die Kadetten der Crew 09 im Herbst 1912 geschlossen zum Leutnant z. See befördert; die Abiturienten rangierten an der Spitze der Crew. Im Winter 1914 hätte die Crew, falls der Krieg nicht ausgebrochen wäre, in folgender Weise zur Beförderung herangestanden: Die zur Vorpatentierung qualifizierten Abiturienten wären zum Kapitänleutnant, also um zwei Dienstgrade, befördert und in der Dienstaltersliste am Ende der Crew 08 eingereiht worden; alle anderen Mitglieder der Crew 09 wären nur um einen Dienstgrad aufgestiegen, d. h. zum Ober-

leutnant z. See. Auf diese Weise konnten die Abiturienten mit ihrer gegenüber den Primanern und den Korpskadetten mit Fähnrichsexamen um zwei Jahre längeren Schulzeit ein Jahr zurückgewinnen.

Das Reichsmarineamt war sich durchaus darüber klar, welchen Schock diese Maßnahme für das Seeoffizierkorps bedeuten würde, besonders für die älteren Offiziere. Es errechnete, daß 1907 von 21 Kapitänen z. See nur fünf (23,8 %) das Abitur hatten, während es bei den Fregatten- und Korvettenkapitänen 29 von 57 (50,9 %) waren. Unter den jüngeren Offizieren war der Prozentsatz der Abiturienten schon recht hoch; 16 von 23 befragten Oberleutnants z. See hatten Abitur (69,6 %).⁴⁶ Das Reichsmarineamt untersuchte auch sorgfältig die Herkunft der Abiturienten der Crew 06. Unter den 96 Abiturienten befanden sich 24 Söhne von Akademikern und Pfarrern, 25 von Kaufleuten und Industriellen und neun von Unteroffizieren. Damit stammten etwa 60 % aus weniger erwünschten gesellschaftlichen Kreisen; als »erwünschte« Anwärter galten Söhne von Offizieren im Range eines Obersten oder höher und von Staatsbeamten vom Rat II. Klasse aufwärts.⁴⁷

Die Reaktion, besonders der älteren Seeoffiziere, war überwiegend negativ. Der Chef der Hochseeflotte, Prinz Heinrich von Preußen, des Kaisers Bruder, machte sich zum Sprecher der Opposition.⁴⁸ Sein Bericht vom 17. März 1908 faßte das Ergebnis einer Umfrage bei allen Schiffskommandanten zusammen, die einhellig die Allerhöchste Kabinettsorder vom 2. Juli 1907 ablehnten. Nach Meinung des Prinzen Heinrich erzeugte sie nur »Zwiespalt und Unzufriedenheit« im Seeoffizierkorps. Die Abiturienten würden zu viel »Theorie« in das Korps bringen und sich als »wissenschaftlich besonders gut gebildete, feder- und wortgewandte« Offiziere fühlen, von denen die Marine ohnedies schon viel zu viele habe. Dagegen wünschte er mehr praktisch veranlagte Bewerber. Die Allerhöchste Kabinettsorder schaffe auch zwei Klassen von Offizieren, die sich feindlich gegenüberständen. Prinz Heinrich spürte genau, wohin Müller am Ende zielte, nämlich auf die Einführung des Abiturs als Eintrittsbedingung. Dies hielt der Prinz nicht für »wünschenswert«. Die Vorpatentierung führe zu einem augenblicklichen Mangel an Kadetten, das Durchschnittsalter des Offizierkorps erhöhe sich um zwei bis drei Jahre, und Söhne aus »erwünschten Familien«, in denen noch »Vererbung, Rasse und Erziehung« zählten, würden von der Marine ferngehalten.⁴⁹ Dieser Verlust an Bewerbern aus den »alten guten Offiziers- und Beamtenfamilien« werde die Marine zwingen, sich Familien solcher Klassen zuzuwenden, »deren Söhne vielleicht eine höhere wissenschaftliche Bildung, aber weder die Erziehung noch die sittlichen und sozialen Anschauungen mitbringen, die jene verbürgen«. Je mehr Bewerber aus weniger erwünschten gesellschaftlichen Kreisen eingestellt würden, um so stärker wachse die Abneigung der Offiziers- und Beamten-Familien, ihre Söhne zur Marine zu schicken. Für das noch im Aufbau befindliche Seeoffizierkorps sei es

amten heranzuziehen, um die sich erst allmählich bildende Tradition zu stärken und zu festigen.⁵⁰

Admiral von Müller wies diese Kritik mit Nachdruck zurück.⁵¹ Weder er noch der Kaiser wünschten das soziale Niveau des Seeoffizierkorps durch die Aufnahme unerwünschter Elemente zu senken. Beide erkannten aber sehr genau, daß die Erfordernisse des technischen Zeitalters ebenso wie der bloße zahlenmäßige Umfang des durch Tirpitz' Bauprogramm zwangsläufig benötigten Offizierkorps gar keinen anderen Weg ließen, als den Söhnen des Bildungs- und Besitzbürgertums die Seeoffizierslaufbahn zu öffnen.⁵² Müller hoffte weiterhin, die bisherige auf Durchschnittskadetten eingestellte Ausbildung der Marine verändern und statt dessen hochbefähigte Bewerber heranziehen zu können, die dann vielleicht eine Elite innerhalb des Seeoffizierkorps bilden würden.

Tirpitz dagegen schwankte in seiner Haltung. Er hoffte, das steigende allgemeine Bildungsniveau der Bevölkerung werde von selbst und ohne besondere Anreize dazu führen, daß eine ausreichende Zahl von Abiturienten künftig in die Marine eintreten werde.⁵³ Müller hielt nicht viel von solch »organischer Entwicklung«. Er blieb bei seiner Überzeugung, daß nur die bessere wissenschaftliche Ausbildung die herausragende Rolle des Seeoffizierkorps auf die Dauer sichern könne, und beharrte darauf, das Abitur zur Voraussetzung für den Eintritt in das Offizierkorps der Marine zu machen.⁵⁴ Das Reichsmarineamt andererseits ersuchte 1912 um Abänderung der Annahmebedingungen. Die Anwärter ohne Abitur sollten mehr Berücksichtigung finden, »um den Ersatz aus Beamten- und Offiziersfamilien, die durch die jetzigen Bestimmungen in gewisser Weise ohne ihre Schuld etwas benachteiligt scheinen, wieder mehr heranzuziehen«.⁵⁵

Der Streit, ob die soziale Herkunft der Kadetten oder der Grad ihrer wissenschaftlichen Vorbildung höher zu bewerten sei, ist nie entschieden worden. Am 7. April 1913 gab der Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral Hans von Dambrowski, in einem Bericht an Großadmiral von Tirpitz einen kritischen Überblick über die Entwicklung des Seeoffizierkorps bis zu diesem Zeitpunkt.⁵⁶ Der Bericht enthielt einen scharfen Angriff gegen die Vorpatentierung, die lediglich zu dem ganz unerwünschten Ergebnis führte, daß der Offiziersnachwuchs aus »mittelmäßigen Abiturienten« und »schlechten Primanern« bestehe. Dambrowski bejahte zwar die Einstellung von Abiturienten aus »erwünschten Kreisen«, sprach sich aber im übrigen für eine »unentbehrliche gesellschaftliche Mischung« beim Offiziersnachwuchs aus: »Land, Armee, höhere Staatsbeamte neben den gut bürgerlichen Kreisen«. Der Inspekteur verglich die derzeitigen Verhältnisse mit einer ins Rollen gekommenen Lawine und lehnte Müllers Vorstellungen von wissenschaftlich ausgerichteter Bildung entschieden ab: »Ein Offizierkorps, dessen Bewertung darin gipfelt, daß es in allen seinen Gliedern über die abgeschlossene Schulbildung verfügt, dies aber auf Kosten der ritterli-

chen und traditionellen Eigenschaften des deutschen Offizierstandes, ist für die Marine nicht erstrebenswert. Es wird nach innen und nach außen versagen«. Müllers Bevorzugung der Kadetten mit hoher Schulbildung hielt er auch für unrealistisch. Deren Zahl erfahre dadurch eine natürliche Begrenzung, daß die sozial »erwünschten« Familien weniger Nachwuchs hätten als die nicht erwünschten. Außerdem suchten immer mehr Söhne von Offizieren und hohen Staatsbeamten gutbezahlte Stellen in der Wirtschaft, statt Soldat zu werden. Die Allerhöchste Kabinettsorder vom 2. Juli 1907 habe lediglich den auf natürlichen Gründen beruhenden Mangel an erwünschtem Offiziersnachwuchs verschleierte und aus der Not der Marine, weniger erwünschte Bewerber einstellen zu müssen, auch noch eine Tugend gemacht. »Je mehr von unten zufließt, desto mehr fließt von oben ab«. Das Bevorzugen von Abiturienten habe zudem – mindestens nach Dambrowskis Ansicht – eine künstliche Spaltung in das Seeoffizierkorps gebracht. Wie 1908 Prinz Heinrich sprach auch Dambrowski von zwei Klassen von Offizieren, denen mit und denen ohne Abitur. »Meiner festen Überzeugung nach ist die Vorpatentierung der springende Punkt, das »rote Tuch«, das viele erwünschte Elemente zurückschreckt«. Nur von ihrer Beseitigung könne man eine entscheidende Besserung erwarten. Der durch die Allerhöchste Kabinettsorder angerichtete »Schaden« werde von Jahr zu Jahr größer, und zwar »in potenziierter Form«. Ein Jahr vor Ausbruch des Weltkriegs kam der Inspekteur des Bildungswesens zu dem für ihn wenig erfreulichen Schluß, »es könne an der Tatsache nicht mehr gezweifelt werden, daß wir uns in sozialer Hinsicht in einer Abwärtsbewegung befinden«. Dambrowski regte eine Anzahl von Abänderungen der Allerhöchsten Kabinettsorder von 1907 an, aber der Krieg verhinderte die weitere Erörterung oder gar Durchführung dieser Vorschläge.

Dambrowski stand mit seiner Ansicht nicht allein. Am 5. Mai 1913 teilte ihm der Direktor der Marineschule Mürwik, Kapitän z. See Herwarth Schmidt von Schwind, mit, daß er dem Bericht in allen Punkten voll zustimme. Schwind fügte hinzu: »Bleibt alles beim Alten, so müssen wir in bezug auf die Beschaffung geeigneten Ersatzes uns Bankrott erklären«. ¹⁷ Kaum mehr als ein Jahr später trat Deutschland in den Ersten Weltkrieg ein, mit eben dem Offizierkorps, das von hohen Seeoffizieren so hart kritisiert worden war.

Tatsächlich war das Gesamtbild keineswegs so düster und grau, wie Dambrowski und Schwind es gemalt hatten. Keinem Sohn eines Sozialdemokraten oder eines Gewerkschafters war jemals der Eintritt ins Seeoffizierkorps gestattet worden. Alle Lebensformen und Verhaltensweisen, die nicht den Vorstellungen des Korps oder noch höherem Niveau entsprachen, wurden von den Seeoffizieren ferngehalten. Schon die der Familie entstehenden hohen Kosten der Kadettenausbildung waren eine wirksame Sperre, die die weniger Begüterten nicht überwinden konnten. Wilhelm Souchon berichtet, daß nur die Zuschüsse seiner

Familie es ihm ermöglichten, während seiner Kadettenzeit Anfang der achtziger Jahre einen leidlichen Lebensstandard aufrechtzuerhalten; aber nur durch eiserne Sparsamkeit gelang es ihm zurechtzukommen; so kaufte er z. B. nur 24 der 36 vorgeschriebenen Oberhemden.⁵⁸

Die Schätzungen der Kosten für die Kadettenausbildung sind unterschiedlich; so werden für 1874 7900 M, für 1909 9755 M als Kosten für die 3¹/₂jährige Ausbildung genannt.⁵⁹ Die folgende Aufstellung wurde 1910 für Admiral von Müller von Otto Dittrich, dem Marinechefingenieur im Marinekabinett, gemacht:

1. Jahr	Erstausrüstung an Kleidung, Uniform 900 M; 12 Monate elterliche Zulage à 40 M = 480 M; verschiedene Kosten 125 M	1505 M
2. Jahr	12 Monate elterliche Zulage auf der Marineschule à 60 M = 720 M; Uniformergänzung 300 M; Bücher 70 M	1090 M
3. Jahr	6 Monate elterliche Zulage auf der Marineschule à 60 M = 360 M; 6 Monate Zulage à 40 M = 240 M; Uniformergänzung 400 M	1000 M
4. Jahr	6 Monate elterliche Zulage auf der Marineschule à 40 M = 240 M; Offiziersuniform 1000 M	1240 M
Danach	600 M jährliche elterliche Zulage während der vier Jahre als Leutnant und Oberleutnant für Lebenshaltung und gesellschaftliche Verpflichtungen	<u>2400 M</u>
Gesamtkosten		7235 M

Rechnet man hierzu noch Aufwendungen für Reiten, Fechten, Tanzen usw., so überstiegen die Kosten der Ausbildung immerhin 8000 Mark.

Diese vom Bewerber aufzubringenden Kosten der Ausbildung waren weder ungewöhnlich noch besonders hoch. Im Wilhelminischen Reich lagen die privaten Aufwendungen für ein Studium der Theologie bei etwa 15000 Mark, für das Medizinstudium bei etwa 18000, beim Studium der Rechtswissenschaft bei etwa 25000 Mark; das Auswärtige Amt verlangte von Offizieren, die in den diplomatischen Dienst überwechseln wollten, den Nachweis eines Privateinkommens von 12000 bis 15000 Mark jährlich. Erheblich höher waren die Ausbildungskosten der Seeoffiziere der Royal Navy mit etwa 20000 Mark (1000 £), während die »liberale« französische Marine 1909 nur 2000–3000 Mark verlangte. Für Familien aus dem Kleinbürgertum allerdings oder gar für Arbeitersöhne waren solche Summen – ungefähr 2000 Mark pro Jahr bei der Kaiserlichen Marine – nicht aufzubringen: das durchschnittliche Jahreseinkommen eines deutschen Industriearbeiters lag 1913 bei 1300 Mark. In diesem Zusammenhang ist es interessant, daß die japanische Marine ab 1870 Bewerber, die die erwünschte hohe Vorbildung besaßen, kostenlos zum Seeoffizier ausbildete.⁶⁰

Ein Beispiel für die praktische Anwendung der Kostenbarriere gegen

unerwünschte Bewerber gilt der Fall des Walter Dworack, Sohn eines Gefängnisinspektors in Danzig, der sich 1907 um Einstellung als Offiziersanwärter bewarb. Dworack wurde vom Inspekteur des Bildungswesens, Admiral Volkmar von Arnim, »mit Rücksicht auf die Familienverhältnisse und die soziale Stellung des Gesuchstellers« abgelehnt: Sein Vater sei Subalternbeamter. »Auch bieten die Vermögensverhältnisse keine Gewähr für die Zahlung der monatlichen Zulage«. ⁶¹ Die Angelegenheit wäre hiermit erledigt gewesen, hätte sich nicht der Kommandierende General des Danziger Armeekorps, Generalleutnant von Mackensen, persönlich für den jungen Dworack eingesetzt und die Marine ersucht, den Fall noch einmal zu prüfen. Er wies darauf hin, daß Dworacks Schwester häufiger Gast im Hause des Danziger Festungskommandanten, des Generals Paul von Seydlitz, sei und daß Dworack sicherlich alle Voraussetzungen erfüllte, um in einem der weniger angesehenen Linienregimenter im Osten als Fahnenjunker angenommen zu werden. ⁶² Jetzt griff Admiral von Müller ein. Er ließ Arnim wissen, die Armee habe im laufenden Jahr »eine ganz überraschend hohe Zahl von Söhnen von Feuerwerksleutnants« angenommen. Damit erhalte der Fall Dworack eine zusätzliche weitere Bedeutung: »Die Armee hat sich offenbar mit der Nothwendigkeit abgefunden, auch auf diese Kreise, in die wohl der Gefängnisinspektor mit herein zu nehmen sein würde, zurückzugreifen«. ⁶³

Von Arnim blieb jedoch hart. Er teilte Müller mit, er halte solche Bewerber »ohne Weiteres nicht für eine wünschenswerte Akquisition für unser Seeoffizierskorps. Man wird sie nur annehmen, wenn es an geeigneten Bewerbern fehlt.« Darüber hinaus aber machte Arnim aus dieser Sache eine Frage des Prinzips: Er erinnerte Müller daran, daß der Kaiser 1904 zugesagt hatte, nicht in die Entscheidungen der Seekadetten-Annahme-Kommission einzugreifen. ⁶⁴ Offensichtlich wollte Arnim damit eine unmittelbare Einflußnahme des Monarchen auf die Personalpolitik der Marine vorsorglich zurückweisen.

Die Angelegenheit wurde durch die Allerhöchste Kabinettsorder vom 16. Februar 1907 beigelegt. In ihr würdigte der Kaiser das Streben der Marine nach Offiziersanwärtern aus solchen Kreisen, in denen »strenge Ehrbegriffe und gute Formen festgewurzelte Tradition bilden«. Er sei aber der Ansicht, daß »aus allgemein socialen Gründen unserer Zeit« auch ein aus gesellschaftlichen Gründen weniger erwünschter, sonst aber qualifizierter Bewerber angenommen werden müßte, der es dann »verstehen werde, die Mängel seiner gesellschaftlichen Erziehung mit Hilfe der zu fordernden Unterstützung durch seine Vorgesetzten bald auszugleichen«. Der Zulassung von Söhnen von Unteroffizieren und Waffenoffizieren zur Seeoffizierslaufbahn stimmte Wilhelm grundsätzlich zu, er fügte jedoch den beruhigenden Satz an: »Eine Gefahr, daß zu viele Seekadetten aus solchen Kreisen in die Marine eintreten werden, ist schon dadurch ausgeschlossen, daß es den Vätern nur selten möglich sein wird, die erforderlichen Geldmittel zu

beschaffen«. ⁶⁵ Hier, in diesen klaren Worten, wird erneut deutlich, wie die Marine in der Mehrzahl der Fälle ihre Reihen gegen den Eintritt unerwünschter Elemente sichern konnte. Im übrigen informierte der Kaiser den Admiral von Arnim, daß er sich das Recht vorbehalte, persönlich in die Tätigkeit der Seekadetten-Annahme-Kommission einzugreifen; Gesuche zugunsten von Bewerbern könnten jederzeit an den Obersten Kriegsherrn unmittelbar gerichtet werden. Dworack wurde als Seekadett eingestellt, ein Jahr später jedoch als zum aktiven Offizier ungeeignet in das Reserveverhältnis überführt. ⁶⁶

In vielen Fällen genügte der Marine als Grund für die Ablehnung einzig die soziale Herkunft des Bewerbers. Einige Beispiele mögen zeigen, wo die Grenze gezogen wurde. ⁶⁷ Korvettenkapitän Kurt von Rössing, Arnims Adjutant, berichtete im Jahre 1907 an Müller, daß die Bewerber dieses Jahres »in sozialer Beziehung manches zu wünschen übrig« ließen: »es haben sich viele junge Leute aus »kleinen« Familien gemeldet, und die ersten Kreise melden ihre Söhne nicht an, wenn sie wissen, daß wir jene nehmen«. Das Auswahlverfahren werde sehr langwierig und kompliziert; von den 218 Bewerbern seien bis zum Dezember erst 154 überprüft worden. Von diesen habe man 18 kurzerhand allein aus gesellschaftlichen Gründen abgelehnt; es waren hauptsächlich Kinder von Subalternbeamten und »anderen kleinen Leuten«. Von den 64, deren Überprüfung noch andauere, seien 19 von zweifelhafter Herkunft. ⁶⁸

Wie streng das Ausleseverfahren noch 1912 war, wird in einem Schreiben des Inspektors des Bildungswesens, Admiral Coerper, an Admiral von Müller vom 26. Februar deutlich. Es bezog sich auf die Bewerbung eines jungen Offiziersanwärters, der abgelehnt worden war, weil sein Vater, inzwischen Architekt, laut Taufschein des Sohnes »früher Maurerpolier« gewesen war; »die nächsten Verwandten – kleine Bahnbeamte, ein Schutzmann – sind kleine Leute«. Sowohl das Bezirksamt wie das Landratsamt hätten den Sohn als ungeeignet für die Offizierslaufbahn angesehen. ⁶⁹ Selbst unter dem Druck des Krieges und dem sich daraus ergebenden Mangel an tüchtigen Offizieren, besonders für die U-Bootwaffe, lockerte die Marine ihre strengen Auslesegrundsätze nicht. Am 3. April 1917 lehnte der Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral Otto Wurmbach, einen Bewerber wegen ungeeigneter sozialer Herkunft ab. Die Familie »setzte sich größtenteils aus kleinen Leuten zusammen (Gastwirt und Tagelöhner, Schreiner und Acherer, Dentist, Konditor). Außerdem waren die [Geld-]Mittel für die Laufbahn unzureichend«. ⁷⁰ Allerdings verschlechterte sich im Krieg das Zahlenverhältnis von erwünschten zu eben noch annehmbaren Kadetten. Von den in den Jahren 1917 und 1918 eingestellten Kadetten kamen immerhin 283 aus Familien des gehobenen Mittelstandes (Ärzte, Professoren, Kaufleute, Juristen und Pfarrer), 87 aus Offiziers- und höheren Beamtenfamilien und 34 aus Familien des unteren Mittelstandes (Lehrer, Bauunternehmer usw.). ⁷¹

Die Analyse des sozialen Herkommens der Seekadetten läßt erkennen, daß die verschiedenen Ansichten über die bei der Auswahl des Nachwuchses zu befolgende Linie zu beträchtlichen inneren Spannungen in der Marine führten. Die Inspektion des Bildungswesens, die allein für die Auswahl verantwortlich war, fand sich oft im Gegensatz zum Marinekabinet, das die Personalpolitik der Marine bestimmte. Der Kaiser stand in diesen Fragen hinter Admiral von Müller, besonders gilt dies für den Konflikt um die höhere Schulbildung als Vorbedingung für alle Kadetten. Hier befanden sich der Kaiser und Müller gemeinsam im Gegensatz zum Reichsmarineamt, zur Inspektion des Bildungswesens und zu hohen Seeoffizieren, die Charakter, Geist und Erziehung über die formale allgemeine Bildung stellten. Viele der älteren Seeoffiziere übernahmen letztlich nur die traditionsgebundenen Argumente der preußischen »Junker«, insbesondere der Armeeoffiziere unter ihnen, um sich einer bevorzugten Behandlung für schulisch besonders vorgebildete Bewerber zu widersetzen. Es wäre jedoch falsch, im Kaiser und im Chef des Marinekabinetts deswegen Vorkämpfer für demokratische Grundsätze zu sehen. Beide wollten das Auswahlkriterium der sozialen Herkunft durch das des höheren Bildungsstandes ersetzen, der kennzeichnend war für die Angehörigen des oberen Mittelstandes. Damit aber sollte die gute Schulbildung zugleich auch als eine indirekte, aber wirksame Schranke gegen die Bewerbung sozial unerwünschter Elemente dienen. Auch dies zeigt der Fall des Walter Dworack.

Rückschauend wird deutlich, daß die Vorstellungen des Kaisers und seines Kabinettschefs von Müller richtig waren. Zwar verhinderte der Ausbruch des Krieges das Wirksamwerden der Vorpatentierung,⁷² aber der akute Bedarf an Offizieren, das Anwachsen der Flotte und nicht zuletzt das Unvermögen des Adels, auch nur der Armee die erforderlichen Offiziere stellen zu können, geschweige denn der Marine, zwangen dazu, mehr und mehr Seekadetten aus dem Mittelstand anzunehmen. Die Mehrzahl kam aus den Familien höherer Beamter und Akademiker. Nur ein kleiner Teil, meist zwischen 10 und 15 %, entstammte dem Adel – überwiegend verarmten preußischen Familien.

War der Anteil adliger Kadetten auch gering, so hieß das nicht, daß der aristokratische Dünkel aus dem Seekadettenkorps verschwand. Der bürgerliche Kadett, der in das Offizierkorps aufgenommen wurde, war nur zu sehr bestrebt, die Umgangsformen, die Haltung und oft auch die damit verbundene Arroganz des preußischen Adels und besonders des preußischen Offizierkorps anzunehmen. Darüber hinaus ersetzte der bürgerliche Kadett oft durch Reichtum, was ihm an adliger Geburt fehlte. Viele von ihnen waren »sozial noch unverständiger als die Masse des Adels«, traten plutokratisch provozierend auf, »blickten auf den armen Kameraden ebenso herunter wie der Adlige auf den Bürgerlichen, aber mit viel weniger anerzogener Zurückhaltung«.⁷³ In der Tat, sie »ließen vor ihren Mannschaften die Klassenschranke herun-

ter«. ⁷⁴ Besonders diese Haltung des vornehmlich aus der Mittelklasse kommenden Seeoffizierkorps trug dazu bei, daß es während des Krieges zu Spannungen zwischen Offizieren und Mannschaften der Kaiserlichen Marine kam, die ihren Teil zu den Meutereien von 1917 und 1918 beitrugen.

Die Diskussion über die Vorpatentierung trieb schließlich auch noch einen Keil zwischen Marine und Mittelklasse. Die Marine war vom Bürgertum ins Leben gerufen und lautstark unterstützt worden, seit 1848 hatte es sich mit ihr als seiner eigenen Sache identifiziert. Als nun hohe Seeoffiziere, zumeist selbst aus dem »Bildungs- und Besitzbürgertum« kommend, den Wert höherer Schulbildung herabzusetzen begannen, stießen sie gerade die Kreise vor den Kopf, ohne deren Hilfe die Marine nie entstanden wäre. Das Bildungsbürgertum entdeckte plötzlich, daß »seine« Marine nicht die bürgerlichen Wertmaßstäbe wie etwa die höhere Schulbildung hochhielt, sondern sich lieber die traditionellen gesellschaftlichen Regeln und Umgangsformen der aristokratischen preußischen Armee ausborgte. ⁷⁵ Es mußte zusehen, wie das Seeoffizierkorps von oben her »feudalisiert« wurde, wie auch das Deutsche Reich seinerzeit »von oben« geschaffen worden war.

Bisher sind in dieser Untersuchung fast ausschließlich die Auffassungen der höheren Führungsstellen der Marine und ihrer Offiziere zu Fragen des Offiziersnachwuchses behandelt worden. Um das Bild abzurunden, müssen noch einige andere Einzelheiten eingefügt werden. Was bewog beispielsweise junge Menschen, die Marinelaufbahn zu erwählen? Wieviele bewarben sich um Einstellung, und wieviel Offiziersanwärter benötigte die Marine jedes Jahr? Welche Ausbildung erhielten sie, und welche Kenntnisse wurden ihnen während ihrer 3 1/2-jährigen Kadettenzeit vermittelt?

Die Mehrzahl der Seeoffiziere ist nicht deshalb zur Marine gegangen, weil diese Symbol des geeinten Reichs und nicht den einzelnen Bundesländern zugeordnet war oder weil sie hofften, in der Flotte Deutschlands Weltpolitik zu dienen, auch nicht, weil die Marine eher eine bürgerliche als eine aristokratische Schöpfung war, auch nicht mit einer anderen klug ersonnenen, anspruchsvollen Begründung. Die schlichte Wahrheit ist, daß viele aus jugendlicher Abenteuerlust kamen oder weil sie bei der neuen Streitmacht schnellere Beförderung und höheres Ansehen erhofften. Zu denen, die nicht mit hohen Idealen, etwa der »Lust am Dienen«, eintraten, gehörten auch Albert Hopman, Lothar Persius und Franz Hipper. Hopman hatte sich an Werners »Buch von der deutschen Flotte« und Hipper an den Seeromanen von Marryat begeistert. ⁷⁶ Karl Dönitz entschied sich für die Marine, weil ihm der Dienst in ihr gut zu den beiden Neigungen zu passen schien, die ihn innerlich am stärksten bewegten: der Liebe zum Soldatentum und dem Drang in die Ferne. ⁷⁷ Auch Tirpitz nimmt nicht für sich in Anspruch, aus Schwärmerei zur Marine gegangen zu sein, sondern weil sein Vater entschieden hatte, ihn für einen »praktischen« statt für einen akademi-

schen Beruf auszubilden.⁷⁸ Ernst von Weizsäcker beabsichtigte zunächst, zur Armee zu gehen. Über seinen Weg zur Marine schreibt er in seinen Erinnerungen: »Ich verlegte mich auf Algebra, Geometrie, Naturwissenschaften und moderne Sprachen. Ich hatte Neigung zum Militär, ich hatte Lust zum Reisen in fremden Ländern. Das alles schien mir zur Marine gut zu passen.«⁷⁹ Ernst Graf zu Reventlow ging zur Marine hauptsächlich in der Erwartung schneller Beförderung: »Die Laufbahn ist sehr viel besser als in der Armee, besonders die Leutnantszeit ist kurz . . ., und seit einer Reihe von Jahren ist es nichts Seltenes, wenn Offiziere von vierzig Jahren sich bereits im Range eines Korvettenkapitäns befinden«. Auch Wilhelm Canaris suchte »ein freies Leben« auf dem Meer; während einer Griechenland-Reise erregte sich seine jugendliche Phantasie an den Abenteuern des Admirals Konstantin Kanaris.⁸⁰ Fassen wir es zusammen: Die durch die verschiedensten Schriftsteller vermittelte Romantik der See, bessere Aufstiegsmöglichkeiten, Sehnsucht nach der Ferne und die Neigung zu mehr »praktischer« statt zu »akademischer« Betätigung scheinen die hauptsächlichsten Beweggründe gewesen zu sein, aus denen junge Männer eher den Dienst in der Marine als in der Armee wählten.

Trotz aller Warnungen älterer Seeoffiziere und vieler höherer Marine dienststellen vor personellen Schwierigkeiten scheint es zahlenmäßig an Bewerbern für die Seeoffizierslaufbahn nicht gefehlt zu haben. Wenn Dambrowski und Schwind von einem akuten Mangel sprachen, so kann sich das nicht auf einen solchen an Zahl, sondern nur auf einen Mangel an vermeintlicher Qualität beziehen. Wie Prinz Heinrich fürchteten sie, daß die Zahl der Bewerber aus den sozial erwünschten Schichten der wilhelminischen Gesellschaft ungenügend sei. Die folgende Tabelle zeigt, daß tatsächlich jedoch kein Mangel an gut vorgebildeten Seekadettenanwärtern bestand:⁸¹

Jahr	Bedarf	Bewerbungen	Angekommen	davon Abiturienten	Prozentsatz der Abiturienten
1900	200	415	203	72	35
02	200	411	200	92	46
05	160	319	159	88	55
07	190	372	189	105	55
08	200	329	201	155	77
10	230	372	205	176	86
11	230	424	213	182	85
12	260	448	242	202	83
13	315	526	289	206	71

Der hohe Prozentsatz derjenigen, die das Offiziersexamen erfolgreich bestanden, bezeugt ebenfalls das hohe geistige Niveau der Kadetten, insbesondere der Abiturienten, die nach Erlaß der Allerhöchsten

Kabinettsorder vom Juli 1907 nahezu 80 Prozent der Crew stellten. Von der Crew 06 wurden 149 von 176 Anwärtern zum Offizier befördert, 1911 bestanden 174 von 213 Kandidaten die Seeoffiziershauptprüfung.⁸² Ohne Zweifel begünstigten der Andrang von Abiturienten und der dringende Bedarf der Marine an Offizieren zur Besetzung der Flotte diese Entwicklung.

Zwischen 1899 und 1914 traten 3425 Kadetten in die Marine ein. Die Ausbildung der jährlich benötigten 200 Kadetten erforderte den vollen Einsatz der fünf vorhandenen Ausbildungsschiffe und erfolgte nach dem nachstehend abgedruckten, 1899 aufgestellten Schema:

Im April Einstellung als Seekadett in Mürwik.	
Militärische Grundausbildung	1,5 Monate
Seemännische Ausbildung auf Schulschiffen.	
Navigation, Bedienung von Maschine und Kessel	10,5 Monate
Beförderung zum Fähnrich z. See, anschließend Besuch der Marineschule: Unterricht in den Fachgebieten unter Betonung der Technik	12,0 Monate
Seeoffiziershauptexamen	
Waffenkurse: Artillerie, Torpedowaffe, Infanterie-Felddienst	6,0 Monate
Dienst an Bord	
Beförderung zum Offizier (Leutnant z. See)	12,0 Monate
	<hr/>
	42,0 Monate

Mit dem Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 wurde die Kadettenausbildung zunächst eingestellt. Als der erwartete schnelle Sieg ausblieb, wurde 1915/16 die Ausbildung wieder aufgenommen, allerdings auf 2¹/₄ Jahre verkürzt. Vom April 1915 bis Juli 1918 wurden etwa 900 Kadetten eingestellt. Unter den Anforderungen des »Scheer-Programms«, das einen vermehrten U-Bootbau zum Ziel hatte, nahm man im September und Oktober 1918 schließlich sogar zwei Gruppen von je 200 Kadetten an.⁸³ Die Ausbildungseinrichtungen der Marine waren so ausgelegt, daß sie für 200 Kadetten pro Jahr ausreichten.

Man erwartete von den Kadetten, daß sie sich während ihrer Ausbildung wie Offiziere und Herren benahmen. Auf der Marineschule ging es spartanisch zu. Trinken, Rauchen, Glücksspiel und Musizieren auf den Stuben waren untersagt. Die Kadetten durften nur solche Lokale besuchen, in denen auch die Seeoffiziere verkehrten.⁸⁴ Admiral Ludwig Schröder, der 1912 in den preußischen Adelsstand erhoben wurde, hatte vielen späteren Kadettenausbildern seinen Lieblingsgrundsatz mit auf den Weg gegeben: »Zum Feldherrn gehört keine Klugheit, sondern Charakter.«⁸⁵ Und »Charakter« wurde gebildet durch Unterricht im Reiten (1 Stunde pro Woche), Fechten (2 Stunden), Tanzen (2 Stunden) sowie Theater- und Konzertbesuche, wobei den Kadetten die gleichen

Plätze wie den Offizieren zustanden. Nur im Flensburger Stadttheater herrschte eine etwas genauer abgestufte Platzordnung: Proszeniums- und Mittellogen waren den Offizieren, Balkon und Orchestersitze den Offizieren und Fähnrichen z. See vorbehalten; die übrigen Plätze standen Deck- und Unteroffizieren sowie den Mannschaften zur Verfügung.⁸⁶

Der Unterricht auf der Marineschule umfaßte im Sommer 41 und im Winter 39 Wochenstunden. Das Hauptgewicht lag bei Navigation (8 Stunden) und Seemannschaft (5 Stunden). Dann folgten die Fächer Physik (3 Stunden), Artilleriewesen, Mathematik und Schiffbau. Je eine Stunde pro Woche war vorgesehen für Schiffstypenkunde, Minenwesen, Englisch, Französisch, Sport, Reiten.⁸⁷

Die größte Lücke in der Ausbildung entstand dadurch, daß jegliche Vermittlung politischer Kenntnisse unterblieb. Am 5. Februar 1907 dekretierte der Kaiser, »daß im militärischen Dienstunterricht Fragen sozialpolitischer Art nicht zu erörtern sind«.⁸⁸ Dies entsprach dem allgemeinen Grundsatz, die Politik aus den Streitkräften herauszuhalten, erwies sich allerdings zehn Jahre später als schwerer Nachteil. Der deutsche Offizier war einfach nicht darauf vorbereitet, politischer Propaganda und Unruhe oder gar einer Revolution zu begegnen. Auf seine Marineschulzeit zurückblickend, erinnerte sich Otto Groos, Mitglied der Crew 00: »Völlig fehlten aber Vorlesungen über Innenpolitik und Sozialpolitik entsprechend der damaligen Auffassung, daß diese Fragen dem Soldaten möglichst fern gehalten werden sollten, um die Geschlossenheit in der Wehrmacht nicht zu gefährden«.⁸⁹

Mit Tirpitz' Entscheidung, die gesamte Schlachtflotte in der Nordsee zu konzentrieren, entfielen auch die Reisen ins Ausland. Damit wurde den Kadetten die einzige Möglichkeit genommen, andere Völker und andere Regierungsformen kennenzulernen und mit anderer Lebensart in Kontakt zu kommen.⁹⁰ Die »Paradeschiffe« der Hochseeflotte blieben in den europäischen Gewässern, was Anlaß gab zu mancherlei bissigen Bemerkungen.⁹¹ Die wenigen noch verbleibenden Auslandsreisen gingen ins Mittelmeer, wo, wie Prinz Heinrich bemerkte, den Kadetten lediglich »Gelegenheit zu Verführungen und Verirrungen auf geschlechtlichem Gebiet« geboten wurde.⁹²

Insgesamt legte die Marine Wert darauf, bei der Erziehung der Kadetten eine »ausgewogene« Ausbildung zu vermitteln und sie nicht zu einer Ausbildung zum »Techniker« oder »Praktiker« ableiten zu lassen. Als Tirpitz und der Inspekteur des Bildungswesens 1910 mehr Gewicht auf die technische Ausbildung der Kadetten legen wollten, lehnte der Chef der Hochseeflotte, Vizeadmiral Henning von Holtzendorff, dies mit der Begründung ab, dadurch würden Seeoffiziere zu Technikern degradiert. Admiral von Müller teilte diese Ansicht. Dem Kaiser gegenüber äußerte er sein Bedauern darüber, daß die Marineschule von den Kadetten nicht länger die Kenntnis einer Fremdsprache fordere. »Die Kenntnis fremder Sprachen in der breiten Schicht der

Seeoffiziere ist eines der Mittel des sozialen Hochhaltens. Ebenso das Abiturium.« Warnend fügte er hinzu, daß es die Bewerber nicht auf das für die Seekadetten zu fordernde soziale Niveau hebe, wenn zu starkes Gewicht auf die technische Ausbildung gelegt werde.⁹³ Ein Beispiel für die Abneigung gegen das »technische Geschäft« liefert Ernst von Weizsäcker, dessen Vater damals Minister des Königreichs Württemberg war. Als Oberleutnant zum Torpedo-Versuchskommando kommandiert und damit zu einer Waffenart, die sich der besonderen Gunst und Förderung des Admirals von Tirpitz erfreute, wünschte er sich dringend ein anderes Kommando: »Nur eines weiß ich von meinem neuen Kommando schon jetzt, daß ich mich davor hüten muß, zu sehr Schlosser zu werden und mich zeitlebens bei der Torpedowerkstatt einfangen zu lassen. Das gibt es auf keinen Fall. Der Seeoffizier kommt mir doch noch vor dem Techniker.«⁹⁴

Ein ständiges Problem bei den Seekadetten war die Beilegung von Ehrenhändeln durch ein Duell. Ihr jugendlicher Sinn für Abenteuer und fehlgeleitete Vorstellungen von Ehre und Ritterlichkeit führten allzuoft zum Zweikampf. Würde ein solcher Vorfall bekannt, führte dies fast regelmäßig im Reichstag zu einer Anfrage an den Staatssekretär des Reichsmarineamtes. Diese »Einmischung« des Parlaments in die Ehrenangelegenheiten des Offizierkorps empfanden die höheren Offiziere als störend. So schrieb der Kommandant des Schulschiffes »Hertha«, Kapitän z. See Heinrich Rohardt, im Jahr 1913 an den Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral von Dambrowski: »In der Duellfrage wird die Stellung des Offizierkorps immer schwieriger«. Leider würden oft die Kadetten von ihren Vorgesetzten zur Austragung eines Duells veranlaßt. In einem entsprechenden Fall habe sich ein Kadett auf der »Hertha« geweigert, sei daraufhin verabschiedet worden und habe dann den Vorfall einem Reichstagsabgeordneten mitgeteilt. Man müsse daher damit rechnen, daß die betroffenen Personen die Angelegenheit zum Gegenstand einer öffentlichen Diskussion im Reichstag machten. Das, so schloß Rohardt, könne aber nur ein schlechtes Licht auf die Marine werfen.⁹⁵

Noch eine Seite der praktischen Ausbildung der Seekadetten verdient am Schluß Erwähnung: die oft harte Behandlung, die auf den Schulschiffen den Kadetten, besonders aber den Schiffsjungen,⁹⁶ die ebenfalls dort ihre erste seemännische Ausbildung erhielten, zuteil wurde. Die Kommandanten dieser Schiffe waren in den Anfangsjahren der Kaiserlichen Marine meist noch sehr rauhe Seeleute und nicht immer die besten Offiziere. Bei seiner Schulschiffreise 1882–1884, so erinnerte sich Wilhelm Souchon, hatte das Schiff »einen Kommandanten und einige Offiziere, die gehörig tranken, einen ersten Offizier, der homosexuelle Neigungen besaß.«⁹⁷ Er berichtete weiter, daß nur drei der 39 Kadetten von dieser Reise ohne schwere Strafen zurückkamen; sie hatten damit einen Fleck in ihrem Führungszeugnis, der sie bei ihrer Beförderung zum Offizier erheblich belastete.

Den Schiffsjungen ging es kaum besser. Die Marine hatte die Kriegsartikel und das Militärstrafgesetzbuch mit den darin vorgesehenen Strafen weitgehend von der preußischen Armee übernommen, doch ging es auf den alten Segelschiffen oft noch recht rauh zu. Die Prügelstrafe für Soldaten wurde in Armee und Marine 1872 abgeschafft. Für die Schiffsjungen, die nicht Soldaten, sondern »Zöglinge« waren, bestand sie jedoch im Rahmen der vorgeschriebenen Erziehungsmaßnahmen als regelrechte Strafe noch weiter. Wenn sie auch nur bei schweren Vergehen, wie Flucht vom Schiff, Kameradendiebstahl u. ä., verhängt und unter Deck vollstreckt wurde, so kann man sich die psychologischen Auswirkungen der Vollstreckung auf die Kadetten vorstellen. Für geringere Vergehen gab es die Strafe des Anbindens an den Mast oder an den Hängemattkasten. Diese wurde zwar 1917 endgültig abgeschafft,⁹⁸ ein ebenfalls 1917 eingebrachter Antrag des Reichstagsabgeordneten Wilhelm Struve von der Fortschrittlichen Volkspartei, auch die körperliche Züchtigung von Schiffsjungen in der Marine zu beseitigen, hatte dagegen keinen Erfolg. Trotz des seit 1872 bestehenden Verbots für Soldaten verteidigte das Reichsmarineamt diese menschenunwürdige Strafe als »ein segensreiches Erziehungsmittel«.

Nach erfolgreicher Beendigung der 3^{1/2}jährigen Ausbildungszeit wurde der Fähnrich z. See von den Offizieren seines Kommandos in den Offiziersstand gewählt und zum Leutnant z. See der Kaiserlichen Marine befördert. Nun erhielt der von ihm als Seekadett wie von jedem Rekruten auf die Flagge oder den blanken Offizierssäbel geleistete Fahneneid noch eine besondere Bedeutung – die eines ganz persönlichen Treuebekenntnisses des jungen Offiziers zu seinem Kaiser – nicht zur Nation oder zur Verfassung: »Ich . . . schwöre zu Gott dem Allmächtigen und Allwissenden einen leiblichen Eid, daß ich Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser, Wilhelm II., meinem Obersten Kriegsherrn, in allen und jeden Vorfällen, zu Lande und zu Wasser, in Kriegs- und Friedenszeiten, und an welchen Orten es immer sei, treu und redlich dienen, Allerhöchstdero Nutzen und Bestes befördern, Schaden und Nachteil aber abwenden, die mir vorgelesenen Kriegsartikel und die mir erteilten Vorschriften und Befehle genau befolgen und mich so betragen will, wie es einem rechtschaffenen, unverzagten, pflicht- und ehrliebenden Soldaten eignet und gebühret. So wahr mir Gott helfe durch Jesum Christum zur Seligkeit. Amen.«⁹⁹

Das Leben als Seekadett und Fähnrich war hart und genau reglementiert gewesen, aber auch behütet und abgeschirmt von der Außenwelt. Beim Antritt seines ersten Kommandos sah sich der junge Leutnant ganz anderen, neuen Verhältnissen gegenüber. Er war nun Mitglied des »ersten Standes«, er hatte dem Kaiser Treue geschworen. Von ihm wurde erwartet, daß er sich wie ein Offizier und ein Herr verhalte.

4. Das Seeoffizierkorps

Das deutsche Seeoffizierkorps erfreute sich in der deutschen Geschichtsschreibung einer besonderen, bevorzugten Stellung. Das liegt zum Teil an dem von früheren Seeoffizieren immer wieder erhobenen Anspruch, einen weiteren Gesichtskreis gehabt, weltoffener, liberaler gedacht und gehandelt zu haben als zumindest die Offiziere der preußischen Armee. Prominente Zeitgenossen haben diese Ansicht bestätigt und den Anspruch gefördert: »Ihr Gesichtskreis ist ein weiter, ihr Berufsleben fördert die innere Entwicklung; die Vielseitigkeit, der Ernst und die Verantwortlichkeit ihrer Beschäftigung regt Intelligenz, Energie und Selbständigkeit an, erzeugt geistige Interessen und beseitigt mancherlei Vorurteile«. ¹ Dieses Urteil ist von den meisten Marinehistorikern bereitwillig und ungeprüft übernommen worden. Wahrhold Drascher meint, daß die Seeoffiziere ein »besonderer soziologischer Typ« im Kaiserreich wurden, ähnlich den Kaufleuten wie Karl Woermann, Industriellen wie Alfred Krupp, Bankiers wie Karl Fürstenberg und Reedern wie Albert Ballin. ² Jonathan Steinberg hat das Thema weitergeführt und dargelegt, daß die Marine ein Symbol nationaler Einheit war in einem Volk, das auch nach der Einigung nur ein sehr schwach entwickeltes Nationalgefühl besaß, ähnlich der noch immer in Einzelstaaten denkenden, geteilten Armee. ³ Wenn diese Aussagen auch in gewissem Sinne richtig sind, so geben sie doch nicht das ganze Bild wieder. Man muß im Auge behalten, daß die Seeoffiziere um die Jahrhundertwende viel von dem liberalen und weltoffenen bürgerlichen Erbe aufgaben und statt dessen gesellschaftliche Maßstäbe, For-

men, Urteile und Lebensart des feudalen preußischen Armeeeoffizierkorps annahmen. Im Seeoffizier entstand nur insoweit ein neuer »besonderer soziologischer Typ«, als er durch das Kopieren aristokratischer Verhaltensweisen des Armeeeoffiziers »feudalisiert« wurde.⁴ Das fing bei der Duellfrage an und ging bis zur Praxis der Offizierswahl,⁵ zur Bewahrung der Exklusivität und Homogenität des Seeoffizierkorps. Doch ist letzten Endes Tirpitz' Auffassung, daß die Marine der »Schmelztiegel des Deutschtums«⁶ gewesen sei, von den meisten deutschen Historikern, die sich mit dem Seeoffizierkorps beschäftigten, als Tatsache hingenommen worden.⁷ Bevor wir genauer untersuchen, bis zu welchem Grade diese Charakterisierung und Verallgemeinerung zutrifft, scheint es von Nutzen, einen Blick auf die Aufgaben der Seeoffiziere an Bord und in den Dienststellen an Land zu werfen.

Das Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine umfaßte die Dienstgrade vom Leutnant z. See bis zum Großadmiral. Der Seeoffizier führte die Schiffe und Geschwader auf See. Desgleichen hatte er auf einem Schiff die Befehlsgewalt in verschiedenen Spezialbereichen, die direkt von Marine-Ingenieuren, Deckoffizieren und Sanitätsoffizieren geleitet wurden. Der Seeoffizier war verantwortlich für die Ausbildung des gesamten Personals und die Bestrafung aller Vergehen an Bord, wobei die Disziplinarstrafgewalt in der Hand des Ersten Offiziers lag. Die Seeoffiziere gingen die Wache an Deck und auf der Brücke und überwachten den Tagesdienstplan; ihnen unterstanden unmittelbar die Bereiche Artillerie, Torpedowaffe, Navigation, Nachrichtenwesen und damit zusammenhängende Gebiete. Spezialkenntnisse wie die der Ingenieure und Deckoffiziere wurden vom Seeoffizier nicht verlangt. Jedes Schiff der Kaiserlichen Marine stand unter dem Kommando eines Seeoffiziers. Der jüngste und unerfahrenste Leutnant an Bord rangierte vor jedem Marineingenieur, auch wenn dieser den Rang eines Korvettenkapitäns hatte. In See repräsentierte der Seeoffizier die Nation und den Kaiser, dem alle Soldaten Treue geschworen hatten. Dieser Nimbus und diese bevorzugte militärische und soziale Stellung der Seeoffiziere leiteten sich von ihrer besonderen Kommandofunktion an Bord ab.

Die Seeoffiziere bildeten auf einem modernen Kriegsschiff nur einen kleinen Prozentsatz der gesamten für seine Bedienung und Verwendung benötigten Besatzung. So bestand die Besatzung des Linienschiffes »Prinzregent Luitpolt« (24 000 t, 1912 vom Stapel gelaufen) aus 20 Seeoffizieren, sechs Marine-Ingenieuren, zwei Sanitätsoffizieren, zwei Zahlmeistern, 27 Deckoffizieren und 1020 Unteroffizieren und Mannschaften.⁸ Zwanzig Seeoffizieren war also das Schiff anvertraut. An ihrer Spitze stand der Kommandant. Er war ein göttergleiches Wesen. Er aß für sich allein und hielt sich im allgemeinen vom täglichen Dienstbetrieb des Schiffes fern. Er war an Bord der »Repräsentant Seiner Majestät des Kaisers«,⁹ seine Stellung war der eines regierenden Fürsten vergleichbar.¹⁰ Auf Linienschiffen und großen Kreuzern stand er zumeist im Rang eines Kapitäns z. See.

Der laufende Dienstbetrieb des Schiffes lag in der Hand des Ersten Offiziers, meist eines Korvetten- oder Fregattenkapitäns. Er trug dem Kommandanten gegenüber die Verantwortung für Ordnung und Sauberkeit, Aufrechterhaltung der Disziplin, Einteilung der Besatzung und ihre Ausbildung, für die Erziehung der Kadetten und für sorgsamen Gebrauch und Pflege von Inventar und Material.¹¹ Der Erste Offizier war zuständig für den Wachdienst und die Ausgestaltung des täglichen Dienstplans sowie für die Ausgabe der Tages- und Rondebefehle an die leitenden Deckoffiziere. Schließlich war er auch noch Ältester der Offiziersmesse. Für die Ausführung dieser zahlreichen Aufgaben unterstanden ihm drei Wachoffiziere, meist Kapitänleutnants. Sie trugen die Verantwortung für die Sicherheit von Schiff und Besatzung. In See überwachten sie die Fahrt und die Einhaltung des Kurses des Schiffes. Jeder dieser Wachoffiziere führte eine Einheit der Besatzung von etwa Kompaniestärke, im Sprachgebrauch der Marine als Division bezeichnet, deren seemännische und militärische Ausbildung ihm ebenso oblag wie die Sorge um Bekleidung und Ausrüstung.¹² Weiterhin gab es an Bord einen Navigationsoffizier, der sich in See um die laufende Bestimmung des Schiffsortes, das Absetzen des Kurses, die Wettermeldungen usw. zu kümmern hatte, einen Artillerieoffizier, der für die ständige Kriegsbereitschaft der gesamten Artillerieanlage und ihrer Bedienung zu sorgen und deren Einsatz bei Übungen und im Gefecht zu leiten hatte, einen Torpedoeffizier mit den gleichen Aufgaben für die Torpedo- und Minenwaffe, ferner drei Oberleutnants zur Unterstützung der Wachoffiziere und sechs Leutnants, je einer davon als Adjutant und Funkoffizier, die übrigen mit verschiedenen Aufgaben.¹³ Diese 20 Seeoffiziere waren die militärischen Vorgesetzten der 1050 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, die mit ihnen auf diesem Schiff fuhren. Die Unterstellung der Fachoffiziere entsprach ihren jeweiligen Dienstobliegenheiten.

Um die Jahrhundertwende führten die Seeoffiziere sowohl an Land wie an Bord ein durch und durch geregeltes Leben. Von der Romantik der Seefahrt oder ferner Länder war nicht viel geblieben: Sie waren an der Nordsee oder Ostsee stationiert, ihr Fortkommen war durch die Dienstaltersliste festgelegt, ihr gesellschaftliches Leben kreiste um den örtlichen Flottenstützpunkt. Abgesehen von den Zeiten an Bord ähnelte ihre Lebensweise der von Armeeeoffizieren in Provinzgarnisonen. Weder Kiel noch Wilhelmshaven boten ein lebhaftes, abwechslungsreiches gesellschaftliches Leben oder kulturelle Anregungen. Am Vorabend des Ersten Weltkriegs führten so die Seeoffiziere nach Meinung des Admirals von Dambrowski ein im gesellschaftlichen Bereich unausgefülltes, unbefriedigtes Leben. Schulden und übermäßiger Alkoholgebrauch waren die äußeren Symptome dieser Lage.

Doch Langeweile war nicht die einzige Ursache solchen Verhaltens. Die Seeoffiziere bemühten sich nach Kräften, und meist mit Erfolg, die Maßstäbe, die Gewohnheiten und das Benehmen ihrer Kameraden der

preußischen Armee anzunehmen. Zu diesem Zweck kopierten sie, was sie an Haltung und Manieren für »aristokratisch« hielten. Sie pflegten die Kunst des Zweikampfs als Ausdruck eines gesellschaftlichen Status und vertraten starre und häufig engstirnige Ansichten, zumeist über Dinge, von denen sie so gut wie nichts verstanden. Einer dieser Gegenstände war die Innenpolitik. Während ihrer Ausbildung hatte man jede Unterrichtung über dieses besondere Gebiet des nationalen Lebens ausgespart, und so blieben sie offensichtlich darin unwissend. Sie neigten dazu, die Sozialdemokratische Partei mit Umsturz, die Juden mit Sozialdemokratie oder internationalem Finanzkapital und Dinge wie das allgemeine Wahlrecht in Preußen, Demokratie oder Kapitalismus mit Verschwörung gleichzusetzen: der Sozialisten, der Juden oder besser noch beider. Auch dies zeigt, wie sie das vorgefaßte Weltbild der preußischen Offiziere bewußt übernahmen, Anschauungen, in denen sich Aufgeblasenheit mit Dünkel und Unwissenheit mischte.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Vorstellungen des Seeoffizierkorps soll im folgenden versucht werden, ein genaueres Bild von der Haltung des Korps, vor allem zu einer Reihe zentraler Fragen wie Zweikampf, Konfession, Heirat und ähnlichem zu erarbeiten.

Am 26. Juni 1899 wurden alle den beiden Stationskommandos in Kiel und Wilhelmshaven unterstehenden sowie die zum Reichsmarineamt, zum Admiralstab und zum Marinekabinett kommandierten Offiziere zu einem einheitlichen Seeoffizierkorps zusammengefaßt.¹⁴ Anders als bisher gab es von nun an weder eigene Dienstalterlisten der verschiedenen Marinebehörden noch gesonderte Richtlinien für die Beförderung. Die Beförderung richtete sich nun genau nach dem Dienstalter in der Gesamt-Rangliste und nicht nach Können, Leistung oder besonderer Eignung. Auch eine bestimmte Zeit des Dienstes an Bord wurde nicht mehr verlangt. Alle diese organisatorischen Änderungen führten zu einem wesentlich genaueren, festgelegten Ausleseprozeß. Wann immer die Marine jüngere, fähige Offiziere in die höheren Führungsstellen bringen wollte, mußten alle Dienstälteren entweder verabschiedet oder versetzt werden. Das allerdings geschah äußerst selten. Ein solcher Fall ereignete sich im August 1918, als Admiral von Hipper zum Chef der Hochseeflotte ernannt werden sollte. Mehrere im Dienstalter vor ihm rangierende Admirale schieden aus (Bachmann, von Krosigk, Koch) oder wurden in andere Dienststellen versetzt (von Henkel-Gebhardi und Souchon).¹⁵ Das Dienstalter-System bewirkte andererseits ein gewisses Maß an Stetigkeit und entspannte die Atmosphäre im Seeoffizierkorps. Die wenig erfreulichen Erscheinungen eines ständigen Wettbewerbs um Beförderung wurden dadurch vermieden.¹⁶ Doch gab es auch eine negative Seite dieses Verfahrens. Alle Entscheidungen über Beförderung oder Verabschiedung lagen ausschließlich in der Hand der Vorgesetzten. Ihr Urteil war in allen Fällen endgültig; es gab dagegen keine Berufung. Ihrerseits unterstanden die betreffenden Vorgesetzten

ebenfalls wieder der Dienstaufsicht ihrer Vorgesetzten. Das ganze Verfahren beruhte auf den Beurteilungsberichten (Conduiten), deren Inhalt die Grundlage für alle personellen Entscheidungen bildete.¹⁷ In der Praxis bedeutete das, daß es kein »Springen« oder schnelles Aufsteigen gab, nicht einmal im Krieg,¹⁸ während dessen Dauer die Beförderungen ebenso planmäßig und langsam gehandhabt wurden wie im Frieden.¹⁹ Immer wenn oben ein Offizier verabschiedet wurde, rückte jeder Offizier des gesamten Korps um eine Sprosse der Dienstaltersliste auf. Nur bei den U-Bootkommandanten wurde im Krieg eine Ausnahme gemacht und besonders in den beiden letzten Kriegsjahren der Weg vom Oberleutnant zum Kapitänleutnant etwas abgekürzt. Doch selbst in der Kriegszeit gab es keine ernsthafte Unzufriedenheit über Beförderung und Dienstalter.²⁰

Die jährlichen Berichte machen deutlich, mit welcher Gründlichkeit und Sorgfalt das Seeoffizierkorps ständig überprüft und die Leistung jedes einzelnen Offiziers bis hin zum jüngsten Leutnant beurteilt wurde. Theoretisch prüfte der Kaiser selbst jeden Bericht, wobei er häufig die alten Seeoffiziere nach der Art der von ihnen eingereichten Beurteilungen bewertete.

Kapitän z. See von Levetzow, Kommandant des Schlachtkreuzers »Moltke«, gibt an, daß er für das Schreiben dieser Beurteilungen jedes Jahr etwa 14 Tage gebraucht habe. Diese Berichte waren jährlich neu zu schreiben oder zu ergänzen; ein bloßes Abschreiben des vorjährigen Berichts war nicht gestattet. Als besonders zu bewertende Eigenschaften eines Seeoffiziers galten Charakter, Verträglichkeit, geistige Veranlagung, allgemeine Bildung, äußeres und gesellschaftliches Auftreten, wirtschaftliche Verhältnisse, Kameradschaft, Ehrgeiz, etwaiger Mangel an Selbstvertrauen usw. Erst dann wurde auf seine dienstlichen Leistungen, seine Eignung für die Marine, bei älteren Offizieren auch auf ihre Eignung für höhere Stellungen²¹ näher eingegangen.

Es wurde bereits dargelegt, daß der Anteil der aus dem Adel stammenden Kadetten verhältnismäßig niedrig war und daß sie meist aus dem niederen preußischen Adel kamen, für den eine Laufbahn in der Marine durchaus vorteilhaft sein konnte. Korvettenkapitän Bogislav von Selchow, Sproß eines alten preußischen Adelsgeschlechts, erkannte und würdigte diese Tatsache. Er betonte, »daß der Seeoffizier eine besonders gute Vorschule für den Großgrundbesitzerserben ist. Der Beruf lehrt zu gehorchen und befehlen, lehrt ihn mit Untergebenen umzugehen, führt ihn ein in die ganzen Zweige der Technik, der Maschinen, der Elektrizität, lauter Dinge, die der künftige Landwirt dringend braucht, lehrt ihn disponieren und gibt dem, der einmal Führer von Hunderten von Leuten werden soll, Blick und Horizont.«²² Für die Mehrzahl der ostelbischen Gutsbesitzer reichten solche Nützlichkeitsabwägungen jedoch nicht aus, um alte Traditionen zu überwinden; sie zogen es vor, ihre Söhne zu den angesehenen Garde- oder Kavallerieregimentern zu schicken. Die Frage des Adels bildete in

erster Linie für die aus bürgerlichen Familien stammenden Offiziere einen Gegenstand des Interesses. Der höchste Wunsch des Offiziers aus dem Mittelstand war es, vom Kaiser für treu geleistete Dienste in den Adelsstand erhoben zu werden, mindestens in den persönlichen, am liebsten aber für die ganze Familie in den erblichen Adel. Solch ein sozialer Aufstieg würde ihm nach der Verabschiedung automatisch die Türen zu einem hohen Staatsamt, seinen Söhnen die zur Universität oder zur Kriegsakademie öffnen. Dieses bewußt zur Erhaltung der gesellschaftlichen Mobilität angewandte Verfahren, verdiente und zuverlässige Offiziere zu adeln, hat oft den Unwillen der alten Aristokraten erregt. Doch auch unter ihnen waren einige, die den diesem Verfahren zugrundeliegenden Gedanken begriffen: »In Deutschland erkennt man den alten Adel an, während man den neuen oft für unzeitgemäßen Unsinn hält. Wenn auch vieles gegen ihn spricht, so will doch vielleicht die Regierung dem Reichgewordenen den ethischen Charakter des Besitzes durch die Nobilitierung mit auf den Weg geben, von dem der Amerikanismus nichts weiß.«²³

Bogislav von Selchow sah hier mit Recht die Fusion von »Bildung und Besitz« mit der alten Adelsschicht, einen Prozeß, der darauf abzielte, dem zahlenmäßig und finanziell schwächeren alten Adel durch eine »Feudalisierung« der »neuen Reichen« frisches Blut zuzuführen.²⁴ Karl Erich Born hat dargestellt, wie sich das Großbürgertum im Zeitalter schneller Industrialisierung vom übrigen Bürgerstand löste und versuchte, seine führende Stellung im Staat durch die Annahme des adligen Lebensstils zu unterstreichen. Dieser Vorgang fand seinen krasssten Ausdruck in dem Bemühen bürgerlicher Eltern, ihre Söhne als Offiziere in bevorzugten Regimentern unterzubringen sowie »schließlich im Streben nach der Nobilitierung oder wenigstens einem auszeichnenden Ratsitel. Die Feudalisierung des Großbürgertums entsprang nicht nur gesellschaftlichem Ehrgeiz, sondern auch einem gemeinsamen sozialpolitischen und allgemeinpolitischen Interesse mit dem Adel. Diese politische Interessengemeinschaft beruhte darauf, daß beide einen gemeinsamen Gegenspieler hatten: die Arbeiterbewegung.«²⁵

Auf der anderen Seite brachte die Verleihung des Adelstitels auch der Marine Vorteile. Admiral von Müller, der selbst ein Adelspatent erhalten hatte, erkannte, daß die Erhebung in den Adelsstand die Möglichkeit bot, für »den zum Teil aussterbenden alten Adel einen neuen Militäradel zu schaffen«. Eine wichtige Folge der Nobilitierung bürgerlicher Offiziere sah Müller darin, daß »deren Söhne wieder in den Militärdienst eintreten. Solche Fälle liegen in der Marine z. Zt. mehrere vor«. Auf diese Weise würde ausreichend geeigneter Nachwuchs sichergestellt sein, ohne daß auf das mittlere und niedere Bürgertum zurückgegriffen werden müsse. Wenn der alte Adel nicht länger eine ausreichende Zahl an Offiziersbewerbern für die größer werdenden Streitkräfte stellen konnte, dann war es besser, einen neuen Adel zu schaffen, ihn mit dem Geist und den Werten des alten zu erfüllen und so

der bestehenden politischen und sozialen Ordnung die erwünschte Dauer zu verleihen.

Um sicherzustellen, daß dieser neue Adel auch tatsächlich gesellschaftlich akzeptiert würde, erließ Müller im November 1913 strenge Vorschriften für die Auswahl zur Nobilitierung; im einzelnen wurde festgelegt, daß die Erhebung in den Adelsstand in der Regel erst bei Abschluß des aktiven Dienstes und auch dann nur auf Antrag des betreffenden Offiziers vorgenommen werden sollte, »so daß die vollen Kosten [der Adelsverleihung] zu bezahlen sind (etwas über 4000 M), was ja die ganz Unvermögenden abhalten wird.«²⁶ Wie bei der Auswahl der Seekadetten konnten also auch dabei die finanziellen Schranken gesetzt werden, um zum erwünschten Resultat zu kommen und dabei zugleich alle störenden rechtlichen oder parlamentarischen Hindernisse zu umgehen. In der Tat zeigte die Marine den Weg zur Feudalisierung des Großbürgertums. Fast alle ihre prominenten Führer stiegen vom bürgerlichen in den Adelsstand auf; Admiral Knorr 1896, Admiral Koester, Kapitän z. See Müller, Vizeadmiral Tirpitz, Korvettenkapitän Grumme, Admiral Hollmann 1900, Fregattenkapitän Pustau 1901, Admiral Bendemann 1905, Kapitän z. See Hintze, Admiral Fischel 1908, Konteradmiral Ingenohl 1909, Korvettenkapitän Fischer 1910, Admiral Truppel 1911, Admiral Schröder, Vizeadmiral Capelle 1912, Admiral Coerper, Admiral Pohl, Vizeadmiral Lans, Kapitän z. See Karpf, Admiral Thomsen 1913, Vizeadmiral Henkel 1914 und Vizeadmiral Hipper 1916.²⁷ Noch im Oktober 1918 rechneten Seeoffiziere mit der Schaffung eines »neuen Schwertadels nach dem Kriege.«²⁸ Welches Gewicht dem Adelsstatus beigemessen wurde, zeigt eine Äußerung von Admiral Hugo von Pohl, der als Sohn eines »einfachen Zahlmeisters« zum Flottenchef und zum Chef des Admiralstabs aufgestiegen war. Unter Anspielung auf seine niedere Herkunft meinte er kurz vor Kriegsausbruch zu Bogislaw von Selchow: »Sie wissen ja gar nicht, mein lieber Selchow, was Sie vor anderen voraushaben, daß Sie einem Uradelsgeschlecht angehören; denn was für Sie Selbstverständlichkeiten sind, dazu brauchen andere unendlichen Schweiß. Und das ist etwas so Häßliches; den muß man immer wieder herunter waschen«. Um seine niedere Herkunft zu kompensieren, glich sich Pohl dem »Grand Seigneur« Admiral Friedrich Graf von Baudissin so weit an, daß er dessen äußere Erscheinung und seine Maniertheiten kopierte.²⁹

Ein weiteres gutes Beispiel ist Admiral von Müller. Er war Sohn eines Landwirtschaftschemikers, seine Mutter die Tochter eines Kantors in Chemnitz, sein Onkel hatte 1848 in Dresden auf den Barrikaden gekämpft,³⁰ kurz, er war ein Mann aus dem soliden Mittelstand mit liberaler Grundhaltung. Seine Offizierskameraden vergaßen nie, daß ein Mitglied seiner Familie einst auf der »roten« Seite der Barrikaden gekämpft hatte. Was Müller mit dem Adelspatent an kleinem Vorteil gewann, wurde durch die Heirat seiner Tochter mit einem Finanzmann, mit dem Direktor der Deutschen Bank, Emil Georg von Stauff,

wieder aufgehoben.³¹ Immerhin hatte seine Nobilitierung entscheidende Auswirkungen auf seine Ansichten. Zwei Jahre nach seiner Erhebung in den Adelsstand begleitete er Prinz Heinrich, den Bruder des Kaisers, auf einer Reise in die Vereinigten Staaten von Amerika. Müllers Bemerkungen über die amerikanischen Verhältnisse lassen all die Vorurteile erkennen, die sonst nur dem preußischen Junker zugeschrieben werden. Er bedauerte z. B., daß »die erste Gesellschaftsklasse« des Landes nicht im Kongreß sitze, während er argwöhnte, daß sogar »Werkmeister« Abgeordnete seien. Das Offizierkorps der amerikanischen Armee und Marine reiche nicht an das »hohe gesellschaftliche Niveau unseres Offizierkorps« heran. Manche Offiziere schienen aus »Handwerkerkreisen« zu kommen, was das seiner Meinung nach verhältnismäßig niedrige soziale Ansehen des amerikanischen Offizierkorps erkläre. Nur die amerikanischen Diplomaten fanden Müllers Billigung. Bei ihnen hatte er das Gefühl, sich unter »der politischen Aristokratie des Landes« zu befinden.³² Das waren die Ansichten eines Mannes, den seine Offizierskameraden für einen Liberalen, wenn nicht gar für einen Demokraten hielten.

Die Bemühungen der Marine, verdienten Offizieren zum Adel zu verhelfen, werden bei einem Blick auf die Rangliste deutlich. 1914 waren von den 15 Admiralen à la suite des Seeoffizierkorps 14 entweder von Geburt adlig oder geadelt, darunter ein Graf und ein Freiherr. Die aktiven Flaggoffiziere waren meist noch bürgerlich, nur zwei von 22 Konteradmiralen und vier von zwölf Vizeadmiralen waren adliger Herkunft oder nobilitiert. Doch bereits alle sechs Admirale und beide Großadmirale waren als Lohn für treue Dienste geadelt oder adlig von Geburt. Prinz Heinrich von Preußen, Graf Baudissin, Graf Spee, August von Heeringen, Hans von Dambrowski, Volkmar von Arnim und Henning von Holtzendorff standen an der Spitze der Offiziere aus Uradel. Von den bekanntesten Admiralen wurden Tirpitz, Müller, Koester, Ingenohl, Pohl und Schröder schon während ihrer aktiven Dienstzeit geadelt.³³

1898 befanden sich unter den 32 Offizieren des Reichsmarineamtes nur fünf Adlige. Von den zehn Chefs des Admiralstabs zwischen 1899 und 1918 war nur einer, Graf Baudissin, Angehöriger des Hochadels. In dem gleichen Zeitraum stammten von den 48 Abteilungschefs fünf aus dem Uradel, zwei weitere aus dem Briefadel (von Bülow und von Gagern). Unter den 430 Admiralen der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine und der Kriegsmarine waren 109 Adlige, und zwar drei Prinzen, neun Grafen, 14 Freiherren und 83 mit dem einfachen Adelsprädikat.³⁴ Daß Angehörige des alten Adels in der Marine nur gering vertreten waren, lag zum Teil daran, daß manche die Marine »zu gewöhnlich« fanden und nach kurzer Gastrolle als Seeoffiziere wieder zur Armee zurückkehrten. Lothar Persius nennt dafür zwei Beispiele: den Freiherrn von Schönau und den Grafen Hoffmannsegg.³⁵

Sicherlich war die Armee weit eher in der Lage, ihre adligen Traditio-

nen zu bewahren, als es die Marine konnte,³⁶ bei der viele Offiziere sich bemühten, das Fehlen nobler Herkunft durch noblen Lebensstil auszugleichen. Einer der bedeutsamsten und am sorgfältigsten beachteten Aspekte des »noblen Lebensstils« war die Eheschließung der Seeoffiziere. Als prominente Glieder der wilhelminischen Gesellschaft wurden die Offiziere dazu angehalten, sich gesellschaftlich ebenbürtige Frauen zu nehmen. In der Marine sah man es zudem am liebsten, wenn die jungen Offiziere Junggesellen blieben, da man zu Recht davon ausging, daß sie mit ihrem geringen Gehalt keine Familie unterhalten konnten und daher entweder Schulden machen oder höhere Bezahlung fordern würden. Hinzu kam die Sorge, daß verheiratete Offiziere sich nicht mehr so bereitwillig den Risiken aussetzen mochten, die der Dienst auf kleinen Schiffen wie z. B. Torpedobooten mit sich brachte. Da man jedoch den Seeoffizieren nicht befehlen konnte, Junggeselle zu bleiben, ließ man sich andere Wege einfallen. So fand sich mancher frisch Verlobte plötzlich auf einem Auslandskommando wieder, ein abschreckendes Verfahren, das der Chef des Marinekabinetts, Freiherr von Senden-Bibran, entwickelt und sein Nachfolger von Müller mit Begeisterung übernommen hatte.

Doch damit allein ließ sich die Flut der Heiratsanträge nicht eindämmen. Es war die ständige Sorge der Marineführung, daß frühes Heiraten zur Verschuldung und damit zum Verlust gesellschaftlichen Ansehens nicht nur des jungen Offiziers selbst, sondern des Offizierkorps als Ganzes führen könnte. Der strapaziöse und entbehrungsreiche Dienst des Seeoffiziers, der von jedem einzelnen zahllose persönliche Opfer und Entbehrungen forderte, bewog viele Rittergutsbesitzer und andere wohlhabende Familien, ihre Söhne nicht zur Marine zu schicken. So überwogen in der Marine die Söhne des verarmten Adels und aus dem Mittelstand.

Unter diesen Umständen lag es nahe, durch eine genaue Regelung des Verfahrens zur Erteilung der Heiratgenehmigung und vor allem durch das Errichten finanzieller Hindernisse ein Übermaß an Heiraten zu verhindern. Um Mesallianzen zu vermeiden, hatte der heiratswillige Offizier nicht nur einen lückenlosen Überblick über die familiären und gesellschaftlichen Verhältnisse der Braut und ihrer Eltern, sondern auch einen Vermögensnachweis beizubringen. 1886 wurde der Betrag dieser für eine standesgemäße Lebensführung der Offiziersfamilie neben dem normalen Gehalt für erforderlich gehaltenen privaten Einkünfte drastisch erhöht, und zwar für einen Leutnant von 1800 auf 3000 M jährlich; für einen Oberleutnant von 750 auf 2000 M jährlich; neu eingeführt wurde die Summe von 1200 M für den Kapitänleutnant. Der ausdrückliche Zweck dieser Erhöhung war, den jungen Offizier vom Heiraten abzuhalten, bevor er den Rang eines Kapitänleutnants erreicht hatte.³⁷

Ferner mußten alle aktiven Seeoffiziere für ihre geplante Heirat die Genehmigung des Kaisers, den »Allerhöchsten Konsens«, einholen,

eine Vorschrift, die im Herbst 1907 auch auf die Seeoffiziere der Reserve ausgedehnt wurde. 1891 legte der Kaiser fest, daß nicht Rang und Titel der Eltern, sondern lediglich das Einkommen des Offiziers bei der Entscheidung über das Heiratsgesuch maßgebend seien. Damit wurden zweifellos die Eheschließungen von Söhnen des unbemittelten Adels und der finanziell schwachen Akademiker eingeschränkt, die absolute Zahl früher Heiraten aber stieg an, da immer mehr Angehörige des wohlhabenden Bürgertums ihre Söhne in die Marine schickten, wodurch sich allerdings das wirtschaftliche Niveau des Korps allgemein hob. Der Kaiser wies zwar 1894 erneut auf die Nachteile einer frühen Heirat hin, aber weder er noch das Marinekabinett konnten durch noch so ausgeklügelte Vorschriften diese Entwicklung stoppen.³⁸

Es ist nur zu verständlich, daß die Forderung nach Privatvermögen als Voraussetzung für eine passende Heirat dazu führte, daß Offiziere bewußt auf die Suche nach reichen Mädchen gingen. Geld konnte auch überlieferte Moralbegriffe annagen. Während man in der Armee nicht die Nase über das durch die Heirat mit einer reichen Jüdin »neu vergoldete Wappenschild der Familie« eines Offiziers rümpfte, gab es keine Nachsicht, wenn ein Offizier darauf bestand, ein Mädchen des Mittelstands »mit Kind« zu heiraten, um die Ehre dieser Dame zu retten.³⁹ Er war gezwungen, den Abschied zu nehmen; einen solchen Verletzer der Offizieretikette nicht auszuschließen, wäre als Entwürdigung des Korps angesehen worden. Über die Heirat von Frauen jüdischen Glaubens gab es für die Seeoffiziere keine schriftlichen Regeln, doch ist ein Fall aus dem Jahre 1909 vielleicht aufschlußreich. In diesem Jahr heiratete Albert Ballins protestantische Adoptivtochter einen aktiven Oberleutnant z. See. Der junge Mann nahm kurz darauf seinen Abschied und wurde Direktor bei der Hapag. Viele seiner Kameraden hatten dabei ein sehr ungutes Gefühl: sie glaubten, daß Druck von oben den jungen Offizier zu seinem Abschiedsgesuch gezwungen habe, weil er in jüdische Kreise einheiratete.⁴⁰

Reiche christliche Damen wurden andererseits von Seeoffizieren ganz bewußt gesucht. Am 14. Dezember 1894 tadelte das Marinekabinett Inserate in Tageszeitungen, in denen Töchter wohlhabender Handwerker, Bankiers und Kaufleute zum Zwecke der Heirat gesucht wurden, da dies »ungünstige gesellschaftliche Verhältnisse« für eine Eheschließung seien. Den jungen Seeoffizieren wurde geraten zu warten, bis sie gesellschaftlich zu ihnen passende, wenn auch weniger begüterte Töchter ehemaliger Offiziere und höherer Beamter heiraten könnten; für einen älteren Seeoffizier sei fehlendes Vermögen kein Hinderungsgrund, weil das geforderte Privateinkommen mit steigendem Dienstgrad wesentlich geringer werde und schließlich ganz weg falle. Diese Empfehlung wurde offenbar nicht beachtet, denn knapp ein Jahr später, am 26. November 1895, mußte der Kaiser seine Seeoffiziere erneut davor warnen, mit Anzeigen in den örtlichen Zeitungen nach reichen, unverheirateten Damen zu suchen. In dieser Praxis erblickte der Kaiser

einen »derartigen Mangel an richtiger Auffassung der Standespflichten des Offizierkorps«, daß er in Zukunft Zuwiderhandelnde nicht mehr in dessen Reihen dulden werde.⁴¹

Admiral von Müller und seine Frau waren überzeugte Verfechter der Ehe, und beide waren bemüht, Offiziere höherer Dienstgrade, die noch Junggesellen waren, unter die Haube zu bringen. Müller bezeichnete, wie wir gesehen haben, unverheiratete Seeoffiziere als »kommune Schweine«. Er veranstaltete in seinem Haus Nachmittagstees, bei denen ledige Seeoffiziere unverheiratete Damen kennenlernen konnten, die Frau von Müller sorgfältig aus der Berliner Gesellschaft ausgesucht hatte. Da Müller ein bekannter Vorkämpfer gegen die Schäden des Alkohols war, bezeichnete man diese Zusammenkünfte im Seeoffizierkorps als »Milchringe«. Tatsächlich erwiesen sie sich als so langweilig, daß die Offiziere ein Grauen vor dem Eintreffen der blauen Briefbogen hatten, auf denen die Einladung stand.⁴² Müllers Bemühungen, unverheiratete Damen der Gesellschaft auszusuchen und zum Zwecke der Heirat mit ledigen Seeoffizieren zusammenzubringen, blieben ebenso erfolglos wie sein Kreuzzug gegen den Alkohol.

Der Krieg machte die mit der Heiratsgenehmigung zusammenhängenden Probleme noch komplizierter. Der Vermögensnachweis war weiter erforderlich, seine Vorlage wurde nach wie vor verlangt.⁴³ Doch die moralischen Maßstäbe des 19. Jahrhunderts gerieten ins Wanken. 1916 gab ein junger Seeoffizier zu Protokoll, »intimen Verkehr mit einer jungen Dame aus guter Familie« gehabt zu haben, »der nicht ohne Folgen geblieben« sei; er fühle »sich nun verpflichtet, die junge Dame zu heiraten«. Admiral von Müller mußte sich in dieser Sache um Rat an das Militärkabinett wenden; das Marinekabinett war mit dem Problem einer »Zwangsheirat« bis dahin noch nicht konfrontiert worden. Schließlich wurde entschieden, daß der junge Mann sofort auf sein Offizierspatent zu verzichten und das Mädchen zu heiraten habe, für den Rest des Krieges aber wegen des akuten Offiziersmangels im bisherigen Dienstgrad weiter dienen müsse.⁴⁴ Für den Puritaner Müller war das wahrlich das Ende einer Ära.

Für diejenigen, die wegen ihres niedrigen Dienstgrades noch nicht heiraten konnten, drehte sich das gesellige Leben an Land um das Offizierskasino. Hier redeten die jungen Seeoffiziere wie ihre Kameraden der preußischen Armee über Frauen, Pferde, Hunde und die Jagd und verloren den Kontakt mit anderen Gruppen der Gesellschaft. Diskussionen über soziale und politische Fragen waren selten, und die Fortschritte in Technik, Wissenschaft und in den schönen Künsten gingen nahezu unbemerkt an ihnen vorüber.⁴⁵ Die Seeoffiziere blieben in ihren Kasinos ohne Berührung mit dem übrigen Marinepersonal. Marine-Ingenieure, Deckoffiziere und Sanitätsoffiziere durften in diesen Räumen nicht verkehren. Die Mitgliedschaft im Kasino galt als ein äußeres Zeichen des besonderen gesellschaftlichen Ranges.

Im Weltkrieg, insbesondere bei der durch die Untätigkeit der Hoch-

seeflotte hervorgerufenen Langeweile, wurde übermäßiger Alkoholgenuß in den Kasinos gerade bei jüngeren Offizieren zu einem immer ernsteren Problem. Im Oktober 1917 erteilte der Chef der Marinestation der Ostsee, Admiral Bachmann, seinen Offizieren einen strengen Verweis und erinnerte sie an ihre gesellschaftlichen Verpflichtungen: »Es ist zu meiner Kenntnis gekommen, daß beim Verlassen des Kasinos von Kasinomitgliedern nachts offenbar unter dem Einfluß von genossenem Alkohol in der letzten Zeit wiederholt aufstörender Lärm . . . gemacht worden ist. Laut singend, zum Teil gröhrend, Ruder- und Maschinenummandos gebend, Wettläufe veranstaltend, sind jüngere Seeoffiziere in den Straßen beim Kasino getroffen worden. Auch sollen sich . . . häufig zweifelhafte Frauenzimmer abends herumtreiben, was auch nur auf ein entsprechendes Benehmen von Kasinomitgliedern zurückgeführt werden kann«. Kieler Bürger hätten sich mit unflätigen Zurufen an die Offiziere revanchiert, deren Benehmen Bachmann unentschuldigbar fand, da es dem Ansehen des Offizierkorps »nicht wieder gutzumachenden Schaden« zugefügt habe.⁴⁶ Solche öffentliche Aufführung sei mit der hohen gesellschaftlichen Stellung eines deutschen Offiziers gänzlich unvereinbar.

Dabei waren die jungen Seeoffiziere ohnedies zur Wahrung jener geheimnisvollen Sache, »Ehre« genannt, besonders verpflichtet, denn auch für sie galten die von Wilhelm II. als »ernste und bedeutungsvolle Worte« bezeichneten Sätze aus einem Befehl seines Großvaters: »Ich erwarte daher von dem gesamten Offizierkorps Meines Heeres, daß ihm, wie bisher so auch in Zukunft, die Ehre das höchste Kleinod sein wird . . . Sie verlangt, daß auch in dem äußeren Leben des Offiziers sich die Würde ausdrücke, die aus dem Bewußtsein hervorgeht, dem Stande anzugehören, dem die Verteidigung von Thron und Vaterland anvertraut ist . . . Der Offizier soll bestrebt sein, nur diejenigen Kreise für seinen Umgang zu wählen, in denen gute Sitte herrschend ist, und darf am wenigsten an öffentlichen Orten aus dem Auge lassen, daß er nicht bloß als gebildeter Mann, sondern auch als Träger der Ehre und der gesteigerten Pflichten seines Standes auftritt«. ⁴⁷ Tirpitz, für den »Feldherrnschaft nicht eine logische Wissenschaft, sondern Intuition« war, »zu der in erster Linie Persönlichkeit gehört«, stellte trotz der Niederlage von 1918 befriedigt fest, die Kaiserliche Marine habe nach dem »Grundsatz Washingtons, nur Gentlemen zu Offizieren zu nehmen«, gehandelt, der sich als richtig erwiesen habe.⁴⁸

In den Bereich der Wahrung der Ehre gehörte auch ein anderes Attribut des »noblen Lebensstils«, der Zweikampf. Jonathan Steinberg kommt zu dem Ergebnis, das Seeoffizierkorps sei in diesem Punkt, verglichen mit der preußischen Armee, besonders »aufgeklärt« gewesen. In der Zeit von 1871 bis 1895 habe es in der Marine nur zehn Duelle gegeben, in die 21 Offiziere verwickelt waren; während des gleichen Zeitraums registrierte die preußische Armee 250 wegen Duellierens bestrafte aktive Offiziere.⁴⁹ Aber diese Zahlen sagen wenig. Erstens war

die Unsitte des Duells in der Armee weit verbreitet. Dort bestimmte der Adel weitgehend noch die Haltung des Offizierkorps, das sich den Traditionen der Vergangenheit stärker verbunden fühlte als die sehr viel jüngere Marine. Zweitens war die Marine in dem fraglichen Zeitraum ganz wesentlich kleiner als die Armee, so daß zahlenmäßige Vergleiche vor der Vergrößerung der Marine in der Ära Tirpitz kaum möglich sind. 1875 gab es nur 250 Seeoffiziere. Beim Ausbruch des Krieges hatte die Armee etwa 30000 Offiziere, die Marine nicht mehr als 2500. Schließlich wurde in solchen Statistiken meist nur die Zahl der schweren Fälle aufgeführt, die mit Tod oder erheblichen Verletzungen endeten, während die leichteren Fälle erst gar nicht zur Kenntnis des Militär- oder Marinekabinetts kamen.⁵⁰

Offiziell waren Duelle durch Allerhöchste Kabinettsorder Wilhelms II. vom 25. Juli 1895 und nochmals vom 1. Januar 1897 verboten worden. Doch nur zu oft wurden diese Anordnungen einfach nicht beachtet; in anderen Fällen führten sie dazu, daß sich ein Offizier weigerte, die Duellforderung anzunehmen. In einem anderen Fall, in dem der betreffende Seeoffizier »in völlig energieloser Weise Genugthuung gesucht hatte«, befahl der Kaiser, seine Offiziere dahingehend zu belehren, daß es nicht seine Absicht gewesen sei, das Duell vollkommen abzuschaffen, sondern daß er die Beteiligten nur sehr ernst auf die schwere Verantwortung habe hinweisen wollen, die sie bei einem Zweikampf auf sich nähmen. In seiner Weisung vom 26. November 1900 forderte der Kaiser, daß im Seeoffizierkorps »über die Standespflichten klare und in Fleisch und Blut übergehende Anschauungen herrschen« müßten.⁵¹ Angesichts dieser Einstellung des Kaisers war es nicht verwunderlich, daß ein Seeoffizier schrieb: »Vom ritterlichen Standpunkte aus ist der Zweikampf in gewissen Fällen unabweisbar.«⁵²

Duelle ohne Sekundanten waren in der Marine verboten; es galt aber als selbstverständlich, daß Sekundanten, Ärzte und Zeugen nicht zur Rechenschaft gezogen wurden. Nicht selten wurden Offizieranwärter, sowohl des aktiven Dienstes wie der Reserve, ganz offen befragt, ob sie »gegebenenfalls eine Herausforderung zum Duell annehmen« würden. Diese Praktiken bewogen den Kaiser, seine Seeoffiziere erneut darauf hinzuweisen, daß die Einstellung zum Duell als Kriterium für die Ernennung zum Offizier unannehmbar sei. Er mußte »eine solche Frage als unzulässig bezeichnen«.⁵³ Wenn man insgesamt von einem Rückgang der Zahl ernsthafter Duelle sprechen kann, so ist das wahrscheinlich der Tatsache zuzuschreiben, daß seit der Jahrhundertwende Trunkenheitsfälle oder Ehebruch mit Frauen von Kameraden – bis dahin die Hauptursachen von Duellen – nicht mehr zum Zweikampf führten. In solchen Fällen wurde der Beleidiger vom militärischen Ehrengericht als »nicht mehr satisfaktionsfähig« mit »schlichtem Abschied« aus dem Offizierkorps entfernt.⁵⁴

Die Einrichtung der militärischen Ehrengerichte hatte die Marine

1864 von der preußischen Armee übernommen. An Bord von Schiffen führte der Kommandant den Vorsitz, bei Bootsverbänden der Flottillenchef, bei Landtruppenteilen der Kommandeur, in Berlin der dienstälteste Kapitän zur See. Für die Offiziere des Reichsmarineamtes und des Admiralstabs gab es zwei gesonderte Ehrengerichte: eines für jüngere Offiziere vom Kapitänleutnant abwärts, eines für Stabsoffiziere (Korvettenkapitän bis Kapitän zur See).⁵⁵ Die Ehrengerichte traten normalerweise zusammen, um die Fälle zu behandeln, in denen einem Offizier die Verletzung der ungeschriebenen Gesetze des Korps, der Standessitten, vorgeworfen wurde. Im allgemeinen gehörten dazu alle Vorfälle, in denen es um »Weibergeschichten« ging. Dabei konnten nur Seeoffiziere über ihren Kameraden zu Gericht sitzen, andere Offiziere, wie z. B. Marine-Ingenieure, konnten niemals über Seeoffiziere ein Urteil sprechen. Aufgabe dieser Ehrengerichte war es unter anderem, die das Duell betreffenden Anordnungen durchzusetzen.

Trotzdem sahen viele Seeoffiziere auch weiterhin im Duell ein Merkmal ihres besonderen gesellschaftlichen Ranges. Sie suchten damit den Traditionen und Bräuchen ihrer Kameraden von der Armee nachzueifern. So wurde die Gründung des Fechtclubs für Seeoffiziere in Wilhelmshaven und Kiel damit begründet, daß der Offiziersfechtclub dem dringenden Bedürfnis der Seeoffiziere nach einer »gesunden und zugleich ritterlichen« sportlichen Betätigung abhelfen sollte.⁵⁶ Doch wurde neben dem sportlichen Gebrauch der Klinge der Säbel auch öfter für ernstere Zwecke verwendet. Sogar die Ehrengerichte der Marine taten häufig so, als gäbe es in dieser Sache keine Allerhöchsten Richtlinien, so daß sich Admiral von Müller genötigt sah, sie dahingehend zu belehren, der Ehrenrat sei »nicht dazu berufen und befugt, in einem schwebenden Ehrenhandel ein Gutachten über die Satisfaktionsfähigkeit eines der Beteiligten abzugeben«.⁵⁷ Offensichtlich waren einige der in den Ehrengerichten sitzenden Offiziere weniger darum bemüht, das Duell abzuschaffen, als sicherzustellen, daß nur gesellschaftlich annehmbare Seeoffiziere an diesem alten Ritual teilnehmen durften.

Die Einstellung höherer Seeoffiziere zur Frage der »Satisfaktion« trat sehr deutlich in einem Fall zutage, in den in Kiel ein Student und der Leutnant z. See Franz Niedermaier verwickelt waren. In einem Kieler Lokal (»Milieu dabei: Mitternacht, Bar, Weiberbegleitung«)⁵⁸ war Niedermaier von dem händelsuchenden Studenten beleidigt worden. »Folge: Ehrenhandel«. Nüchterne Köpfe behielten den Überblick; gegenseitige Besuche wurden vereinbart, um die Angelegenheit zu bereinigen, doch wurde anschließend anderen Offizieren bekannt, daß der Student den Leutnant im Bett liegend empfangen hatte, obwohl dieser seinen Besuch vorher angekündigt hatte. »Dabei hätte er gänzlich niedergedrückt werden müssen«. Admiral Ludwig von Schröder führte den Vorsitz des Ehrengerichts und verkündete dessen Urteil, in dem es unter anderem hieß: »Im Laufe des Verfahrens seitens Marine schwere Fehler gemacht. Offiziere aber erneut hinweisen, stets ganz besonders

die Wahrung des erhobenen Offizierstandes sich angelegen sein lassen. Wer mit Offizier Streit anfängt muß fühlen, daß keine Spielerei vorliegt, sondern der Einsatz des Lebens zur Frage kommt«.

Schröder wies die Seeoffiziere an, niemals ein Bedauern über einen Vorfall auszusprechen oder eine Entschuldigung anzubieten, wenn eine Forderung zum Zweikampf ergangen sei. Der beteiligte Zivilist müsse in jedem Fall gezwungen werden, die Ehre des Korps zu achten; er habe von sich aus eine gütliche Regelung durch Ehrenerklärung oder Entschuldigung anzubieten. Diese noch 1912 gegebene Weisung ließ keinen Zweifel, was von allen Seeoffizieren in der Duellfrage erwartet wurde.

An dieser Einstellung änderte auch der Ausbruch des Krieges nichts. Es gab Seeoffiziere, wie den Kapitänleutnant Ernst von Weizsäcker, die das Duell als Gradmesser der gesellschaftlichen Stellung ablehnten. Nach einem Zweikampf (von Brankoni gegen von Krosigk), der mit dem Tod des einen Beteiligten endete, kommentierte von Weizsäcker mit Bitterkeit: »Das ist die Quittung auf den Unsinn«. ⁵⁹ Leider waren solche Offiziere in der Minderheit. Im Dezember 1916 sagte der deutsche Marineattaché in Norwegen, Korvettenkapitän Hans Hilmers, vor dem Militär-Ehrengericht aus, er sei durch einen nicht satisfaktionsfähigen Gegner beleidigt worden. Er hätte es zwar vorgezogen, diesen zum Zweikampf zu fordern, der niedere gesellschaftliche Stand des Gegners zwingt ihn aber, die Angelegenheit vor das Ehrengericht zu bringen. ⁶⁰ Als im Juni 1917 Vizeadmiral von Hipper den bei einem Duell Überlebenden vor das Militär-Ehrengericht stellte, wurde er nur zu drei Monaten Festungshaft verurteilt. ⁶¹ Auch die in leichteren Fällen von Zweikämpfen vorgesehene Höchststrafe von sechs Monaten Festungshaft wurde meist nicht ausgeschöpft. Im November 1917 brachte Hipper zwei Marine-Sanitätsoffiziere wegen Zweikampfs vor das Ehrengericht. Beide erhielten je sieben Tage Arrest. ⁶² Kurz, es gab in der Duellfrage zweierlei Maß. Nach außen hin wurde zwar von allen anerkannt, daß der Zweikampf im Industriezeitalter ein Anachronismus sei; innerhalb des Korps und für jeden einzelnen Offizier galt es jedoch nach wie vor als »Ehrensache«, seinen gesellschaftlichen Rang im Duell zu beweisen.

Ebenfalls eng verbunden mit der gesellschaftlichen Stellung und dem sozialen Ansehen des Offizierkorps war das Problem des Trinkens. Immerhin hatte schon 1851 Friedrich Wilhelm IV. seine Offiziere warnend darauf hingewiesen, daß Anhänger der Demokratischen Partei durch kostenfreie Bewirtung mit Alkohol Mitglieder des Korps für ihre revolutionären Ziele zu gewinnen suchten. ⁶³ Für Admiral von Müller wurde das Thema Alkohol zur fixen Idee. Schon als Mitarbeiter Senden-Bibrans im Marine-Kabinett hatte Müller den Entwurf für jene Allerhöchste Kabinettsorder vom 31. August 1901 niedergeschrieben, in der es hieß: »Es liegt hier der Gedanke nahe, daß im Seeoffizierkorps nicht diejenige strenge Auffassung der besonderen Standespflichten

gegenüber den Freuden des Bechers lebt, deren Erhaltung Ich als unerläßliche Grundlage für die hohe dienstliche und gesellschaftliche Stellung der Offiziers ansehe«. Der Kaiser erwartete daher von den militärischen Vorgesetzten, »daß bei der Aufstellung der Qualifikationsberichte Neigung zum Trunk oder Unzuverlässigkeit in dieser Richtung hin niemals verschwiegen wird«.

Das Marinekabinett verwies darauf, daß Trunkenheit bei Seeoffizieren häufiger registriert worden sei als bei Marine-Ingenieuren, Ärzten oder Zahlmeistern,⁶⁴ und Müller konnte sich darauf berufen, daß bei den zwischen 1894 und 1899 vor den Ehrengerichteten verhandelten 1671 Fällen in 637 Trunkenheit eine wichtige Rolle gespielt habe. Er trat daher für völlige Abstinenz ein.⁶⁵ Der Kaiser schließlich äußerte seine Ansicht über dieses Thema in seiner üblichen übertreibenden Art, als er bei der Einweihung der Marineschule Mürwik am 21. November 1910 in seiner Ansprache vor den Kadetten ausführte: »Ich weiß sehr wohl, daß die Lust zum Trinken ein altes Erbstück der Germanen ist« und vielleicht passend »für den 30jährigen Krieg«. Die Zeiten aber hätten sich geändert. »Der nächste Krieg und die nächste Seeschlacht fordern gesunde Nerven von Ihnen. Durch Nerven wird er entschieden. Diese werden durch Alkohol untergraben . . . und diejenige Nation, die das geringste Quantum von Alkohol zu sich nimmt, die gewinnt. Und das sollen Sie sein, meine Herren!«⁶⁶

Müller erging sich in Andeutungen, die Abstinenzler könnten möglicherweise innerhalb des Seeoffizierkorps eine Elite bilden, und es gelang ihm schließlich sogar, Admiral von Tirpitz wenigstens für eine gewisse Zeit dahin zu bringen, den Alkoholausschank in den Offizierskasinos zu verbieten.⁶⁷ Im Jahre 1903 gründeten mehrere Seeoffiziere in Kiel den Marine-Alkoholgegnerbund, der allerdings bald wegen Mangels an Zuspruch einging. Ungeachtet dieses Mißerfolgs wurde im März 1909 die erste Guttempler-Loge mit dem Wahlspruch »Auf rechtem Kurs« in Kiel gegründet, der im folgenden Sommer entsprechende Logen in Wilhelmshaven und Cuxhaven folgten. Redner wurden aufgeboten, um gegen die Schäden des Alkohols zu wettern, aber der Besuch der Versammlungen war gering, und die Sache kam kaum voran. Bis 1913 traten nur zwei Admirale und 68 andere aktive Seeoffiziere der Loge bei.⁶⁸

Letzten Endes blieben alle Ermahnungen zur Enthaltbarkeit und alle Verbote übermäßigen Alkoholgenusses wirkungslos. Jahrhunderte hindurch gehörten die Begriffe Seemann und Alkohol zum traditionellen Bild der Marine. Ein Kreuzzug, der junge Männer davon überzeugen sollte, daß gerade ihr Seeoffizierkorps das einzige sein sollte, welches sich von den »Freuden des Bechers« fernhielt, war einfach zum Scheitern verurteilt. Das wurde handgreiflich vor Augen geführt, wenn auf der Marineschule Mürwik Offiziere und Fähnriche die fröhlichsten Feste gerade unter der in Glas und Rahmen hängenden Ansprache des Kaisers über die Schäden des Alkohols feierten.⁶⁹ Und Admiral

Ludwig Schröder zeigte sich auch dann nicht von der Abstinenzlerbewegung überzeugt, als es Müller gelang, den Prinzen Heinrich zur Übernahme des Patronats der Guttempler-Loge zu bewegen. »Ein nationaler Säufer«, so pflegte Schröder anzumerken, »ist mir lieber als ein internationaler Abstinenzler«. ⁷⁰

Der Versuch der Seeoffiziere, einen »noblen Lebensstil« zu praktizieren und zu finanzieren, führte häufig zum Schuldenmachen. Kamen solche Fälle ans Licht, griff vielfach der Kaiser selbst helfend ein. So ließ er 1916 dem Grafen zu Dohna-Schlodien, Kommandant des Hilfskreuzers »Möwe«, 10000 M anweisen, allerdings mit dem gleichzeitigen Appell an den Fürsten Dohna, die restlichen 30000 M Schulden seines Sohnes zu übernehmen. ⁷¹ Schulden waren ein Fleck auf der Ehre des gesamten Korps. Daher trat im August 1918 Admiral Paul Behncke an das Offizierkorps mit der Bitte heran, die persönlichen Schulden eines Korvettenkapitäns zu tilgen, die überwiegend durch die Veranstaltung von Sektgelagen entstanden waren. Schließlich gelang es Behncke, von der Regierung ein Darlehen zur Abdeckung der Schuld von 8000 M zu bekommen. ⁷² In vielen Fällen entstand die Verschuldung, weil es bei Unverheirateten üblich war, sich eine kleine Wohnung für geselligen Verkehr zu halten. Die jungen Seeoffiziere hatten häufig nicht die Mittel für solche zusätzlichen Ausgaben, doch wollten sie nicht ohne weiteres auf diesen Luxus verzichten. In einem Korps, in dem Geld mehr als Geburt oder Geist den sozialen Status bestimmte, blieb dem Offizier kaum etwas anderes übrig, wollte er am gesellschaftlichen Leben des Standortes teilhaben. Erst als die Ehrengerichte zahlreiche Fälle »moralischer Versumpfung und Schuldenwirtschaft von jungen Offizieren« ans Licht gebracht hatten, verbot der Kaiser den jungen Seeoffizieren, sich Wohnungen an Land zu halten. ⁷³ Dies indessen verstärkte nur deren gesellschaftliche Isolation, da sie nun wieder ausschließlich auf das wenig erbauliche gesellige Leben in den Kasinos angewiesen waren.

Der Kaiser zeigte sich zunehmend besorgt über den steigenden Aufwand, der bei den gesellschaftlichen Verpflichtungen seiner Offiziere getrieben wurde. Es war eine Ironie, daß ausgerechnet er, nicht gerade der sparsamste unter Europas Monarchen, seinen Offizieren die alten traditionellen preußischen Tugenden der Mäßigkeit, Sparsamkeit und Einfachheit einzuprägen suchte. In der Allerhöchsten Kabinettsorder vom 27. Mai 1902 äußerte der Kaiser sein Bedauern darüber, daß besonders die jungen Offiziere zu viel Zeit und Geld für gesellschaftlichen Aufwand verbrauchten, und forderte die Rückkehr zur »Sparsamkeit in dem Zuschnitt des gesellschaftlichen Verkehrs innerhalb der Offizierkorps«. ⁷⁴ Doch sein Appell hatte nur geringen Erfolg. Der aufs Äußere gerichtete kaiserliche Stil Wilhelms II. war auch in die Reihen des Seeoffizierkorps eingedrungen. 1904 sah sich das Marinekabinett zu der Feststellung genötigt, daß in letzter Zeit »leider der gesellschaftliche Aufwand speziell in Kiel noch weiter zugenommen« habe. ⁷⁵

In den höheren Stäben der Marine war man sich durchaus darüber klar, daß im Offizierkorps nicht alles zum besten stand. Im Jahre 1913 berichtete der Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral von Dambrowski, an Tirpitz über verschiedene Mißstände im Zusammenleben der Seeoffiziere. Dambrowski bedauerte das Fehlen geselliger Kontakte zwischen jüngeren Offizieren einerseits und den Kommandanten der Schiffe und den Flaggoffizieren andererseits; jüngere Offiziere würden nur selten von ihren älteren Kameraden zu gemeinsamen geselligen Zusammenkünften oder zum Essen eingeladen und fühlten sich durch diesen Mangel an gesellschaftlicher Anerkennung vernachlässigt und isoliert. »Unsere jungen Offiziere veröden gesellschaftlich«. Ferner regte der Inspekteur an, den Routinedienst an Bord in größerem Maße den Deck- und Unteroffizieren zu übertragen. Der Dienst in der Flotte sei monoton geworden, besonders nachdem die Flotte sich seit der China-Expedition 1900/01 auf die Präsenz in europäischen Gewässern beschränke. Die Seeoffiziere säßen in Kiel oder Wilhelmshaven, während viele ihrer Schulfreunde durch die Aktivität der Kolonialgesellschaft, in der Handelsschiffahrt, im Auswärtigen Dienst, durch ihre Tätigkeit in Handelsvertretungen oder auf andere Art in die weite Welt kämen. »Ihm selbst ist das Ausland – das einstige Ziel seiner Wünsche – verschlossen«. Kurzum, sowohl hinsichtlich der geistigen Regsamkeit wie auch der Weltoffenheit verenge sich der Horizont der Seeoffiziere immer stärker.⁷⁶

Das Fehlen von Auslandsreisen beraubte den Seeoffizier der Kontakte mit anderen Völkern, ihren Sitten, ihren politischen Bräuchen und ihrer Vorstellungswelt, sie verloren die für einen Seemann traditionelle weltoffene Haltung. Ihre Anschauungen wurden auf das Weltbild eines Armeeeoffiziers in einer kleinen Provinzgarnison zurückgeführt. Diese Enge des Gesichtskreises zeigte sich auch in der Haltung der Seeoffiziere zu Fragen der Politik und Religion.

Der Seeoffizier hielt sich von der Innenpolitik fern, einem Thema, das überhaupt in den Streitkräften tabu war. Was sich im Reichstag abspielte, kümmerte sie nicht, wenn sie es überhaupt wußten. Als aktive Offiziere besaßen sie weder das aktive noch das passive Wahlrecht für eines der örtlichen Provinz- oder Landes-Parlamente oder für den Reichstag.⁷⁷ Brachten Offiziere, ob aktive oder außer Dienst, ihre Ansichten in »liberalen« oder »links-gerichteten« Zeitungen an die Öffentlichkeit, wurden sie schwer getadelt. Als Graf Reventlow 1908 in Maximilian Hardens Zeitschrift »Die Zukunft« einen Artikel zur Verteidigung eines Seeoffiziers veröffentlichte, der zuvor an der Marine Kritik geübt hatte, handelte er sich damit eine Rüge des Kaisers ein, der bei dieser Gelegenheit seinen Offizieren eindringlich in Erinnerung rief, daß die Allerhöchste Kabinettsorder vom 31. Dezember 1864 nach wie vor gültig sei, in der es hieß: »Es liegt im Interesse des Offizierkorps, ehrengerichtliche Abstimmungen über Handlungen, welche mit den politischen Tagesfragen in Beziehung stehen, möglichst zu vermei-

den. Ihre Anhäufung würde die Politik in die Armee tragen, was nie und nimmer geschehen darf.«⁷⁸ Anscheinend hatten in der Vergangenheit politische Differenzen zu Ehrenhändeln geführt, bei deren Beilegung die Ehrengerichte in ihrem Spruch zugleich auch eine politische Stellungnahme abgaben. Der Kaiser ließ keinen Zweifel daran aufkommen, daß er auch nur die geringste Beschäftigung mit politischen Fragen im Seeoffizierkorps nicht dulden würde.

Die Seeoffiziere repräsentierten ganz allgemein die antienglischen Kräfte in Deutschland; daran zeigt sich zugleich die Stärke des bürgerlichen Elements im Seeoffizierkorps. »Sie kamen aus einem Milieu, das die eifrigsten Verfechter des deutschen Imperialismus stellte, gegen deren Begeisterung die ›Junker‹ eine furchtsame Nichtigkeit blieben.«⁷⁹ Viele Seeoffiziere, bei Tirpitz angefangen, hielten die Flotte für ein Machtinstrument der wirtschaftlichen Expansion.⁸⁰ Wie ihr Allerhöchster Kriegsherr entwickelten sie so etwas wie eine Haßliebe zu dem »perfiden Albion«; sie sahen in dem Inselvolk den Konkurrenten, die Schießscheibe und das Vorbild. Die laufende Ergänzung des Seeoffizierkorps aus dem bürgerlichen Mittelstand der Kaufleute, Bankiers und »Flottenprofessoren« sorgte dafür, daß jederzeit eine Gruppe junger Seeoffiziere vorhanden war, die – noch durch keine eigene Verantwortung gebremst – vom Alter her den Kreisen ihrer Herkunft und deren Gedankenwelt näherstanden als die führenden Offiziere der Marine.⁸¹

So überrascht es auch nicht, daß die Seeoffiziere eine ausgesprochen antisozialistische Haltung entwickelten. Welche Einstellung zur Sozialdemokratischen Partei er von ihnen erwartete, hatte der Kaiser am 25. Mai 1894 deutlich gemacht. Mit diesem Befehl, vom damaligen Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral Friedrich Hollmann, erlassen, verbot er allen Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften, sich an Veranstaltungen oder sonstigen Tätigkeiten der SPD zu beteiligen, es sei denn, sie erhielten dafür eine dienstliche Genehmigung. Der Besitz oder das Verteilen »revolutionärer oder sozialdemokratischer Schriften« war ebenfalls verboten, besonders an Bord, in den Kasernen oder in anderen militärischen Einrichtungen.⁸² Sechs Jahre später wandte sich der Kaiser in einer weiteren Allerhöchsten Kabinettsorder gegen die Ausbreitung sozialdemokratischer Ideen in den Streitkräften. Tirpitz wie auch Admiral Koester, der Chef der Schlachtflotte, gaben dieser Order ihrerseits besonderen Nachdruck.⁸³ Das allgemeine Verbot der Teilnahme an Veranstaltungen von Vereinen und politischen Organisationen konnte hingegen bei rechtsgerichteten Organisationen gelockert werden, wenn es zweckdienlich erschien, besonders bei solchen, die sich die Bekämpfung der Sozialdemokratie zum Ziel gesetzt hatten.⁸⁴ Die Teilnahme von Offizieren und Mannschaften an den Feiern zum 1. Mai wurde mißbilligt, zeitweise verboten.⁸⁵ Gastwirte in den Garnisonsstädten der Marine hatten sich schriftlich zu verpflichten, in ihren Räumen keine SPD-Versammlungen abzuhalten, keine

SPD-Schriften auszulegen und alle Marineangehörigen zum Verlassen des Lokals aufzufordern, falls doch eine solche Versammlung stattfinden sollte. Befolgte ein Wirt diese Anordnung nicht, so galt dies als ein hinreichender Grund, Marineangehörigen den Besuch des Lokals zu verbieten.⁸⁶ Es war sogar verboten, Platzkonzerte von Marinemusikkorps in SPD-Zeitungen anzuzeigen, obwohl eine generelle Regelung nicht existierte, es sei denn, man hätte in der Verwendung dienstlicher Mittel dafür einen Weg zur Unterstützung der Sozialdemokratie gesehen.⁸⁷

Schon der leiseste Verdacht sozialdemokratischer Neigungen konnte die Laufbahn eines Seeoffiziers beenden oder doch erheblich stören. Im Juli 1908 wurde Bogislav von Selchow bei der Besetzung einer Stabsoffiziersstelle beim Kreuzergeschwader übergangen, obwohl er für diese Stellung aufs beste geeignet war. Man kannte ihn in der Flotte unter dem Spitznamen »der rote Kapitänleutnant«, weil er sich mit den ihm unterstellten Männern gut verstand, und der Direktor der Marineakademie, von Dambrowski, wies Selchow darauf hin, daß seine Art der Behandlung Untergebener Aufsehen erregt habe; man könne auf den Gedanken kommen, er sei Sozialdemokrat oder paktiere mit ihnen.⁸⁸ Solche Offiziere konnten zumindest keine bevorzugten Kommandos erwarten.

Es war symptomatisch für diese Zeit, daß Deutschlands Marineführung am Vorabend des Ersten Weltkrieges nicht zwischen »sozialdemokratischer« und »revolutionärer« Betätigung unterschied. Die SPD war, wenn auch in der Theorie noch immer revolutionär, eine etablierte politische Partei mit zahlenmäßig starker Fraktion im Reichstag, die ihre Ziele durchaus im Rahmen der Gesetze verfolgte. Für Armee und Marine stand sie jedoch außerhalb des Gesetzes, sie sahen in ihr ein Krebsgeschwür, das das Reich zu verderben drohte, und behandelten sie dementsprechend. Die Seeoffiziere folgten ihren Kameraden von der Armee im Kreuzzug gegen die Sozialdemokratie; zahlreiche Seeoffiziere gesellten sich nach ihrer Verabschiedung »staaterhaltenden«, gegen die SPD gerichteten Organisationen wie dem Kyffhäuser-Bund zu. Es gab aber noch einen weiteren Gesichtspunkt dafür: Viele Sozialdemokraten waren Juden, und beide, Sozialdemokraten und Juden, waren »Internationale«, eine Bezeichnung, die wiederum in sich schloß, daß sie keine loyalen, patriotischen Deutschen waren. So war die Einstellung der Seeoffiziere zu parteipolitischen Fragen und insbesondere zur Sozialdemokratie eng verknüpft mit der gegenüber den religiösen Glaubensrichtungen.

Die überwiegende Zahl der Marineoffiziere bekannte sich zum protestantischen Glauben in seinen drei Formen (lutherisch, calvinistisch und reformiert),⁸⁹ was nicht überrascht, wenn man sich daran erinnert, daß nur ein kleiner Prozentsatz seine Heimat in den süddeutschen Ländern hatte. Diese wenigen Katholiken wurden voll anerkannt und toleriert. Ungern sah man dagegen konfessionelle Mischehen zwischen

Protestanten und Katholiken.⁹⁰ Getaufte Juden gab es ebenfalls nur in ganz geringer Zahl, doch dies bedeutete nicht, daß die Seeoffiziere bereit waren, Juden gesellschaftlich anzuerkennen.

Jonathan Steinberg hat kürzlich in einem Aufsatz nachzuweisen versucht, daß Seeoffiziere, im Gegensatz zu ihren Kameraden von der Armee, »mit prominenten Juden ungezwungen verkehrten, insbesondere in Hamburg. Gegenseitige Achtung und gesellschaftliche Beziehungen zwischen Marineoffizieren und Angehörigen der jüdischen Gemeinde erwachsen natürlicherweise aus gemeinsamen Interessen«. Zur Stützung seiner These weist Steinberg darauf hin, daß vielfach Seeoffiziere bei Albert Ballin verkehrten, einem Juden, der als Direktor der Hapag auch Zugang zum Kaiser hatte.⁹¹ Aber dies Beispiel beweist höchstens die charakterliche Schwäche der Seeoffiziere, die den prominenten Juden mit engen Beziehungen zum Kaiser nicht ebenso behandeln zu können glaubten wie seine weniger bedeutenden Mitjuden. Sicher ist jedenfalls, daß die Marine sich mit allen nur erdenkbaren Mitteln erfolgreich gegen die Annahme jüdischer Kadetten wehrte, obwohl es keinerlei Vorschriften gab, die der Aufnahme von Juden entgegenstanden.⁹² Daß es einige getaufte jüdische Offiziere in der Marine gab, scheint die Folge bewußter Planung gewesen zu sein. Einigen getauften Juden wurde der Eintritt in die Marine gestattet, um dadurch ihre tolerante Einstellung demonstrieren zu können. Die Crew 10, der Martin Niemöller und Karl Dönitz angehörten, hatte ihren jüdischen Kadetten in Kurt Dehn. Er war getauft und galt als Angehöriger des sogenannten »Millionärsclubs«. ⁹³ Die Zulassung solcher Kandidaten enthüllt indessen mehr über die Vermögensverhältnisse der Bewerber als über die Liberalität und Toleranz des Seeoffizierkorps.

Die Einstellung der Seeoffiziere gegenüber den Juden scheint der Haltung der führenden Persönlichkeiten in Politik, Gesellschaft und Industrie in Deutschland ähnlich gewesen zu sein: Es bestand bei ihnen ein grenzenloses Mißtrauen gegen das »internationale jüdische Kapital«. Konteradmiral Paul Behncke erwähnte 1914 Tirpitz gegenüber die üblen Machenschaften der internationalen Finanzkreise, die »meist jüdisch und mehr oder minder vaterlandslos« seien. Ein Jahr später warnte Admiral Bachmann vor einem demnächst drohenden, von Karl Helfferich geführten Feldzug gegen den U-Bootkrieg. »Hinter Helfferich steht die ganze jüdische Hochfinanz mit ihren internationalen geschäftlichen Beziehungen und Interessen (Deutsche Bank, Ballin, der eine dreifache Rolle spielt, und andere)«. ⁹⁴ Noch verbreiteter waren die Vorurteile der Seeoffiziere gegen die »internationale jüdische Presse«. 1916 klagte Admiral Souchon dem Kapitän z. See Humann, daß Reichskanzler von Bethmann Hollweg wahrscheinlich im Amt bleibe, weitgehend gestützt vom Kaiser und den Kabinettschefs und »ferner sekundiert von der ganzen jüdischen und demokratischen Presse«. ⁹⁵ Der Marineattaché in Norwegen bezeichnete einen Korrespondenten der

»Frankfurter Zeitung« als »den Juden Harthern« und warnte Admiral Capelle vor dem »Berliner Tageblatt«, diesem »internationalen Judenblatt«. ⁹⁶ Im April 1917 verbot der Kommandeur des 1. Seebataillons das Halten von »Zeitungen und Zeitschriften sozialdemokratischer und jüdischer Richtung, die das monarchische und deutsche Gefühl untergraben«, ⁹⁷ und Admiral Hipper schimpfte auf den Reichskanzler und die »Flaumacher, die ganze verjüdelte Gesellschaft«. ⁹⁸ Schon während der Kieler Woche 1914 bemerkte der persönliche Adjutant des Kaisers, Korvettenkapitän Georg von Hase, daß es in der Royal Navy an dem »hochgewachsenen teutonischen Typ« mangle und daß sehr viele britische Seeleute »stark jüdisch aussähen, was mich erstaunte, da ich weiß, daß der Jude eine tiefe Abneigung gegen die Seefahrt hat«. ⁹⁹

Als der wohl lautstärkste Antisemit im Seeoffizierkorps erwies sich der Konteradmiral Freiherr von Keyserlingk, im Winter 1917 Bevollmächtigter der deutschen Heeres- und Seekriegsleitung in Petersburg. Keyserlingk war nach Rußland gesandt worden, um die militärischen Bedingungen für die Waffenstillstandsverhandlungen festzulegen. Bei dieser Gelegenheit berichtete er über das dortige Geschehen: »Mit der Revolution brach diese Rasse [die Juden], verstärkt durch ihre in allen Ländern tätig gewesen ausgewiesenen Brüder, am kräftigsten hervor, nahm die Führung und suchte ihren Halt in dem niedersten, am leichtesten zu beschwätzenden Pöbel. Die ganze jetzige Regierung außer Lenin sind Juden . . . ¹⁰⁰ Kein engeres Vaterland kennend, prägten sie das dem Pöbel schnell gefallende Schlagwort der Selbstbestimmung der Völker. Ihre eigene Vaterlandslosigkeit erfand den Lockruf vom Internationalismus . . . So treiben sie, die Anstifter dieser furchtbaren Bewegung, die dumme Masse des russischen Volkes und gar zu gern auch die leider in dem Haß gegen Staatsmacht und Kapitalismus sich mit ihnen treffenden christlichen Unzufriedenen aller anderen Länder in eine dunkle Zukunft, die letzten Endes dem Judentum allein Genugtuung und reichen Gewinn bringen kann«. ¹⁰¹

Den Kaiser interessierten solche Berichte sehr. Müller berichtete, daß er auf die Nachricht, ein russischer Bischof habe kürzlich zu einem Judenpogrom aufgerufen, äußerte: »Das wird bei uns wohl auch bald kommen. Dann würden die Herren Kriegsgewinnler einmal ihren Herrgott kennenlernen«. Müller bemerkte dazu: »Doch ein unglaublicher Standpunkt für den Bundesvater, zumal wohl mindestens ebenso viel Christen Kriegsgewinnler sind wie Juden«. ¹⁰²

Im Oktober 1917 besuchte Korvettenkapitän von Selchow dienstlich Wien; dort wurde er nach eigenen Angaben mit dem »Judenproblem« konfrontiert. Bis dahin sei er kein Antisemit gewesen, seine Erfahrungen in Wien aber hätten ihn überzeugt, daß den Juden in politischen Dingen nicht zu trauen sei. »Denn ein konservativer und ein sozialdemokratischer Jude stehen sich nicht feindlich gegenüber, sondern sie helfen sich, wo sie können. Das Rassegefühl ist eben doch stärker als

das politische Glaubensbekenntnis«. ¹⁰³ Selchow schloß daraus, daß Juden nur dann als Vollbürger anerkannt werden könnten, wenn sie sich von jeglicher politischer Betätigung fernhielten. Als gewandelter Mensch kehrte er nach Berlin zurück, fest davon überzeugt, daß eine jüdische Verschwörung gegen Deutschland bestehe, daß die Juden auf den Sturz der Monarchie hinarbeiteten und daß die militärische Niederlage Deutschlands zu dem von ihnen ersehnten Ziel, zur Republik, führen würde. »Daß der Jude im Augenblick oder vielleicht schon seit langer Zeit unser Hauptgegner ist, ist nicht zu bezweifeln«. ¹⁰⁴ Selchow sah in den patriotischen Artikeln der von Maximilian Harden herausgegebenen Zeitschrift »Die Zukunft« nur einen Versuch, die jüdischen Absichten nach außen zu tarnen, und er war entsetzt über die Popularität von General Max Hoffmann, diesem »General mit der jüdischen Frau«, der danach trachte, Diktator zu werden, aber »auf jüdisch-demokratischer Plattform«. ¹⁰⁵

In all diesen Äußerungen kann man wenigstens einen gemeinsamen Zug entdecken. Alle zitierten Offiziere setzten den Begriff »jüdische Interessen« gleich mit den Begriffen Republik und Demokratie. Darüber hinaus wurden die Juden verdächtigt, Sympathien für die Sozialdemokratie zu hegen. Es waren in der Hauptsache weit mehr Vorstellungen dieser Art als gelegentliche Vorurteile rassischer Überlegenheit, die den antisemitischen Tendenzen im Offizierkorps zugrunde lagen. Als schließlich im Frühjahr 1918 die Aussichten für einen deutschen Sieg sich immer mehr verschlechterten und die Jagd nach dem Sündenbock richtig begann, wurde sie bald mit der »Entlarvung« der Juden erfolgreich abgeschlossen. ¹⁰⁶ Diese Seeoffiziere waren das geistige Produkt der achtziger und neunziger Jahre, als der Antisemitismus seine vorwiegend religiöse Motivation verloren und rassistische Untertöne angenommen hatte. Sie trugen die Anschauungen einer Generation in sich, die durch die Schriften von Gobineau, Lagarde, Wagner, Chamberlain und anderen beeinflusst waren. Kurz, in den Ansichten der Seeoffiziere spiegelten sich die traditionellen antisemitischen Vorurteile des deutschen Mittelstandes wider. In dieser Beziehung war das Marineoffizierkorps ein getreues Abbild der wilhelminischen Gesellschaft.

Die Seeoffiziere betrachteten sich selbst als Angehörige des »ersten Standes« in Deutschland. Nach ihrer Auffassung nahm der Seeoffizier und mit ihm auch der Offizier der Armee »eine besondere, privilegierte Stellung im Verhältnis zu den regierenden Fürsten, dem Staat und der Gesellschaft ein . . . Diese Stellung gebührt dem Beruf als solchem und wird kenntlich gemacht durch die Offiziersuniform, die er nicht nur im Dienst, sondern bei jeder Gelegenheit als ein Ehrenkleid trägt. Das bringt ihm große Vorteile, legt ihm andererseits aber auch viele Verpflichtungen auf. Diese Grundgedanken vornehmlich preußischen Ursprungs sind mit Erfolg in die Marine verpflanzt worden«. ¹⁰⁷ Die Seeoffiziere unterhielten sehr gute Beziehungen zu den Offizieren der

preußischen Armee – als Angehörige der jüngeren Truppe konnten sie sich eine andere Haltung auch nur schlecht leisten –, wenn es auch auf der Offizierebene manch gutmütige Spöttelei gab. Wirklichen dauernden Kontakt zwischen Armee und Marine gab es nur in Kiel, wo ein Bataillon des Infanterie-Regiments Nr. 85 stationiert war, dessen Angehörige wegen der roten Aufschläge an ihrer Uniform bei der Marine den Spitznamen »Rotkehlchen« trugen.¹⁰⁸ Doch innerhalb der Marine selbst duldeten die Seeoffiziere keine Nebenbuhler. Dort waren sie in der Tat das führende Element.

Alle Hoffnungen eines Seeoffiziers richteten sich darauf, eines Tages Kommandant eines Schiffes zu werden; von wenigen Landkommandos abgesehen war dies eine der wesentlichsten Voraussetzungen für den Aufstieg in die Admiralsränge. Den jungen Offizier zog es zunächst zu den kleineren Einheiten, wie zum Beispiel auf die Torpedoboote. Hier erfreute er sich früh einer relativen Selbständigkeit, und als junger Kommandant trug er nicht nur bereits die volle Verantwortung für Besatzung und Schiff, er genoß auch das ganze Ansehen dieser Stellung. Mit zunehmendem Alter und wachsendem Rang verlangte es den Offizier dann freilich danach, Kommandant eines Linienschiffes zu werden und Deutschland im Ausland repräsentieren zu können.

Diese Situation änderte sich etwas nach der Jahrhundertwende, als die Auslandsreisen weitgehend aufhörten und die Flotte zur Heimatflotte in der Nordsee wurde.¹⁰⁹ Junge ehrgeizige Offiziere konnten sich nur noch in geringem Maße um Auslandskommandos bemühen und richteten nun ihren Ehrgeiz auf Posten in Berlin. Von Nutzen waren ihnen hierbei familiäre Beziehungen, doch ernteten sie bald die Mißachtung ihrer zur See fahrenden Kameraden. Der schon immer bestehende Gegensatz zwischen den Offizieren an der Front und denen am Schreibtisch wurde größer. Die Offiziere in Berlin rächten sich, indem sie ihre Kameraden an Bord als »Frontschweine« abstempelten.¹¹⁰

Nach Jahren treuen Dienstes wurden die Seeoffiziere am Ende in den Ruhestand versetzt oder zur Disposition gestellt; sie erhielten recht gute Pensionen. Es galt in der Marine als ungeschriebenes Gesetz, daß diese Ausscheiden aus dem aktiven Dienst spätestens mit 60 Jahren erfolgte. Manche Offiziere hatten dann das Glück, Stellen bei Werften und sonstigen Rüstungsfirmen als Verbindungsleute zur Marine zu bekommen. Vizeadmiral Hans Sack, Admiral August Thomsen und Vizeadmiral Hunold von Ahlefeld erwiesen sich auch in diesem Metier als recht erfolgreich.¹¹¹

Es scheint angebracht, abschließend eine Kritik an der Entwicklung des Korps anzuführen, die ein Marineoffizier, Vizeadmiral Eberhard von Mantey, im Jahr 1929 in einem Brief an Vizeadmiral Karl Hollweg niedergelegt hat. Mantey zeigt darin deutlich die diesem Korps gesetzten Grenzen auf, wenn er schreibt: »Ein geistiger Schwung, der zur Selbständigkeit und Verantwortungsfreudigkeit führte, fehlte . . . [Ad-

miral] Koester ist der Friedrich Wilhelm I. der Marine gewesen, aber der Friedrich der Große war bei uns nicht geboren. Da war zu viel Exerzieren, ewige Besichtigungen, Konkurrenz, das Rennen bei Stellenbesetzungen und so weiter. Wir waren ein auf eiserne Kasernen verpflanztes preußisches Offizierkorps. Auf den täglichen Routinedienst wurde übertriebener Wert gelegt, und die Einschränkung der Auslandsreisen hat den politischen Gesichtskreis der Seeoffiziere eingeengt. Man tanzte Polonaise mit einem Übungsgeschwader zwischen Zoppot und Kiel, und damit hatte es sich. Dem gesellschaftlichen Stand und der Schulbildung wurde zu viel Wert beigelegt. Mit der Hürde des Abiturientenexamens fing die Geschichte an. Es genügte für den Seeoffizier, eine scharfe Bügelfalte zu haben, sich nach dem Befinden der gnädigen Frau zu erkundigen und für nette Geselligkeit zu sorgen, um für die höchsten Stellen prädestiniert zu sein. Die Offiziere der Stäbe hatten die Sitten und Gebräuche ihrer Kameraden vom Generalstab der Armee angenommen. So lernten wir sofort diesen Halb-gott-Begriff von der Armee; er ist übrigens typisch deutsch«. Manteys abschließendes Urteil ist erfrischend frei und ehrlich: »Uns fehlte jegliche Freiheit des Denkens, wir standen unter dauernder Zensur und Bevormundung, aber wir, die Front-Seeoffiziere, haben dieses System geschaffen. Nicht der Kaiser, denn der dachte großzügig und frei und verlangte letzten Endes nur tadellose Form«. ¹¹²

Sicherlich gab es eine Reihe ernsthafter Spannungen in der angeblich verschworenen Gemeinschaft des Seeoffizierkorps. Landsmannschaftliche Empfindlichkeiten, preußische Vorbehalte gegen Süddeutschland bestanden weiter. Manche Seeoffiziere entwickelten sich zu ausgesprochenen »Ordensjägern«. Andere wieder stellten ihre Vornehmheit und ihren Hochmut vor ihren vom Herkommen her weniger begünstigten Kameraden betont zur Schau. Zwischen den Offizieren der Schlachtschiffe, der Kreuzer und der kleineren Fahrzeuge entwickelten sich Rivalitäten, gegenseitige Mißachtung und Neid, die 1917 zu ernsthaften Mißhelligkeiten führten. Alle diese inneren Spannungen wogen jedoch gering gegenüber der Tatsache, daß sich das Seeoffizierkorps immer stärker von den anderen Führungsgruppen in der Marine abgekapselt und sich so selbst innerhalb der Truppe isoliert hatte. Die Seeoffiziere übernahmen von der preußischen Armee die Formen der Exklusivität und das Streben nach Homogenität und festigten damit ihren Anspruch auf eine gesellschaftliche Spitzenstellung. Sie diskreditierten die bürgerlichen Tugenden wie etwa die höhere geistige Bildung und erreichten es dadurch in einem relativ kurzen Zeitraum, den »noblen Lebensstil« des Offizierkorps der preußischen Armee anzunehmen. Um 1914 war das Ziel der Seeoffiziere, den Offizieren der Garde oder der vornehmen Kavallerie-Regimenter militärisch und vor allem gesellschaftlich ebenbürtig zu sein, so gut wie erreicht. Die Marine aber hatte dafür einen hohen Preis zu zahlen. Er bestand im Ausschluß der Spezialoffiziere vom Seeoffizierkorps, die ohne Rücksicht auf ihren oft höheren Bil-

dungsstand auf eine Mittelstellung zwischen Seeoffizieren und Unteroffizieren verwiesen wurden.¹¹³ Verständlicherweise führte dies zu einer beträchtlichen Unzufriedenheit vor allem unter den Marine-Ingenieuren und den Deckoffizieren, die daraufhin versuchten, ihren militärischen und gesellschaftlichen Status zu verbessern nach der Devise: Freie Bahn dem Tüchtigen!

5. Die Marine-Ingenieure

Das Entstehen eines besonderen, nur aus hochqualifiziertem technischem Personal bestehenden Offizierkorps ist ein Phänomen des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Auf den Segelfregatten bestand kaum ein Bedürfnis nach ausgebildeten Ingenieuren. Was dort an technischen Aufgaben vorkam, wurde im wesentlichen von Deckoffizieren erledigt. Prinz Adalbert von Preußen, Chef des Oberkommandos der preußischen Marine, mußte 1857 sogar das Auswärtige Amt darum bitten, im Ausland Material über Maschinenwesen zu beschaffen, da so etwas in der Bücherei der Admiralität nicht vorhanden war. Nicht ganz zehn Jahre später legte der Prinz eine Denkschrift über das Thema »Maschinenpersonal für die preußische Marine« vor. Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung der Dampfmaschine für moderne Kriegsschiffe trat er für die Schaffung eines besonderen Offizierkorps ein, das den Deckoffizieren übergeordnet sein und aus Unter-Maschinen-Ingenieuren im Rang eines Secondelieutnants, Maschinen-Ingenieuren im Rang eines Premierlieutnants und Ober-Maschinen-Ingenieuren im Rang eines Hauptmanns gebildet werden sollte. So hoffte Prinz Adalbert, qualifizierte Techniker zu gewinnen, deren Gehälter denen der Ingenieure auf Passagierdampfern entsprechen sollten. Besonders bedeutsam war des Prinzen ausdrückliches Bestreben, ein »tüchtiges, treu ergebenes« Offizierkorps mit »berechtigtem Selbstbewußtsein« zu schaffen.¹ Der Dienst für solch ein Spezialisten-Korps müsse attraktiv gemacht werden, wenn man geeignete Leute dazu bewegen wolle, diese Laufbahn in der Marine einzuschlagen.

Am 19. Mai 1870 wurden die ersten drei Deckoffiziere im Rang von Obermaschinenisten zu Unter-Maschinen-Ingenieuren des neuen Korps befördert. Sie zählten ungeachtet ihres zivilen Titels zu den »Personen des Soldatenstandes«. Ihr Gehalt wurde nach der Zahl der ihnen unterstellten Deckoffiziere bemessen. Wie die Offiziere erhielten sie das Tafelgeld und bekamen einen Burschen gestellt.² Mit diesem Schritt entstand in der Marine ein neues Offizierkorps, dessen Angehörige nach den Seeoffizieren und über den Deckoffizieren eingestuft waren. Rückblickend kann man in dieser organisatorischen Anordnung schon die Saat künftigen Streits entdecken. Vizeadmiral Albert Hopman schrieb später bei Betrachtung der neunziger Jahre: »Die Ergänzung aus dem Mannschaftsstande hörte auf. Es wurde für die eintretenden Maschinenanwärter, die »Ölkadetten«, wie sie der Volksmund nannte, etwa dieselbe wissenschaftliche Vorbildung verlangt wie für die Seekadetten. Damit begann auf vielen Gebieten, auch auf dem gesellschaftlichen, eine Rivalität, die in eine allmählich sich vollziehende Gleichstellung beider Korps hinüberleitete.«³

Es ist nur zu verständlich, daß bei der wachsenden Bedeutung der Technik und dem steigenden Bedarf an tüchtigen Technikern zur Handhabung und Instandhaltung der komplizierten Maschinenanlagen eines modernen 20000-t-Schiffes dieses neue Korps eine den Seeoffizieren vergleichbare militärische Stellung anstrebte und gleichzeitig seine eigene gehobene Position gegenüber den Deck- und Unteroffizieren zu erhalten suchte. Da die Angehörigen dieses Korps nicht die Vorzüge der Geburt besaßen, konnten sie nur hoffen, durch besseres Wissen, durch Geld oder durch Einheirat in »erwünschte gesellschaftliche Kreise« auf der sozialen Stufenleiter voranzukommen und auf diesem Wege den zwischen Seeoffizieren und Marine-Ingenieuren bestehenden Graben allmählich zu verkleinern und am Ende ganz zu beseitigen.

Im großen und ganzen kamen die Bewerber für die Marine-Ingenieurlaufbahn anfangs aus niedrigeren gesellschaftlichen Schichten als die für die Seeoffizierslaufbahn. Von den im Oktober 1905 eingestellten 53 Aspiranten hatten 18 untere und mittlere Beamte zu Vätern, 16 Fabrikbesitzer, Fabrikanten oder Kaufleute, sieben Lehrer und fünf Marine-Ingenieure; nur drei kamen aus höheren Beamten- und Offiziersfamilien, vier aus dem Handwerkerstand.⁴ Eine Zusammenstellung aus demselben Jahr zeigt, daß die Marine-Ingenieure auch in die gleichen sozialen, wenn auch vielleicht etwas wohlhabenderen Kreise einheirateten. Bei den zwischen 1895 und 1905 registrierten 106 Eheschließungen von Marine-Ingenieuren stammten die Frauen in jeweils 17 Fällen aus Kaufmannsfamilien und Familien von mittleren Beamten, bei 16 Frauen waren die Väter Hotel- oder Geschäftsinhaber sowie Unternehmer, in jeweils 13 Fällen handelte es sich um Töchter von Rentnern, Ingenieuren und Lehrern. Zwei Frauen kamen aus Offizierskreisen, sechs aus Gutsbesitzerfamilien und neun aus Kreisen des Handwerks.⁵

Die gesellschaftliche Herkunft der Ingenieuranwälter änderte sich in den folgenden Jahren nur sehr langsam. Die verhältnismäßig niedere militärische und gesellschaftliche Stellung der Marine-Ingenieure schloß jede andere Entwicklung aus. Eine Untersuchung der Herkunft der Marine-Ingenieur-Aspiranten des Jahrgangs 1911 zeigt nur eine geringe Niveauverbesserung. Von den Vätern der 120 Anwärter waren 25 Kaufleute oder Fabrikbesitzer, 15 mittlere Beamte, 14 kleine Geschäftsleute, 13 Lehrer, elf Ingenieure, einer Offizier und einer Gutsbesitzer. Am auffallendsten ist der Anstieg bei der Zahl von 16 Anwärtern aus Familien höherer Beamter.⁶ Hier zumindest kann man von einer Verbesserung der gesellschaftlichen Herkunft sprechen, ergänzte sich das Marine-Ingenieurkorps doch damit auch aus den Schichten, die auch die Mehrzahl der Seekadetten stellten. Die Bestrebungen, den sozialen Abstand zwischen Ingenieuren und Seeoffizieren zu verringern, begannen offensichtlich allmählich Früchte zu tragen.

Schon in den ersten Entwicklungsphasen des Marine-Ingenieurkorps hatte sich die Marine dafür entschieden, höchstens noch Bewerber aus Familien des unteren Mittelstandes zu akzeptieren. Die Kosten für die Ausbildung eines Ingenieur-Aspiranten wurden, wie die eines Seekadetten, bewußt auf einem verhältnismäßig hohen Stand gehalten, um »unerwünschte Elemente« aus dem Korps herauszuhalten. Im Falle der Marine-Ingenieure handelte es sich dabei besonders um Söhne von Industriearbeitern, die zwar möglicherweise technisch interessiert und auch für eine solche Laufbahn befähigt sein mochten, gesellschaftlich aber nicht erwünscht und verdächtig waren, aus einem sozialdemokratischen Milieu zu stammen. Die Eltern der Marine-Ingenieur-Anwärter hatten sich deshalb zu monatlichen Zuschüssen während der Ausbildungsjahre und zur Finanzierung der ersten Einkleidung und der folgenden Ergänzungen der Uniform zu verpflichten. Im Jahre 1906 betragen diese Zuschüsse für die vierjährige Ausbildungszeit etwa 1440 M; dazu kamen dann noch die Ausgaben für die Uniformen.⁷ Die Bemühungen, das gesellschaftliche Niveau der Anwärter zu heben und folglich die Zahl der Anwärter aus unbegüterten Familien zu reduzieren, führten zu einer weiteren Erhöhung der Ausbildungskosten, die im November 1910 schließlich den Stand der Kosten für die Seekadettenausbildung erreichten (s. S. 88).

Von dieser Summe entfielen allein 2000 M auf die Uniformen. Außerdem benötigten die Marine-Ingenieur-Anwärter im Gegensatz zu den Seekadetten, deren Ausbildungszeit $3\frac{1}{4}$ Jahre betrug, neun Jahre Vorbereitung bis zum Erlangen des Patents und zur Ernennung zum Maschinen-Ingenieur oder, wie sie später bezeichnet wurden, zum Marine-Ingenieur, und zwar zwei Jahre praktische Ausbildung auf einer privaten Werft und sieben Jahre Ausbildung in der Marine.⁸

Die jungen Männer, die sich für diese Laufbahn bewarben, mußten seit Oktober 1907 als Schulabschluß die mittlere Reife, das sogenannte Einjährige (Obersekundareife), sowie eine zweijährige praktische Aus-

2 Jahre	praktische Ausbildung vor der Ernennung zum Marine-Ingenieur-Aspiranten monatl. 125 M	3000 M
1. Jahr	Aspirant. Uniform 200 M 12 Monate Zuschüsse à 40 M = 480 M	680 M
2. Jahr	Applikant. Bekleidung 700 M 12 Monate Zuschüsse à 30 M = 360 M	1060 M
3. Jahr	Applikant. 6 Monate Zuschüsse à 30 M = 180 M 6 Monate Zuschüsse als Oberapplikant à 20 M = 120 M Bekleidung 150 M	450 M
4. Jahr	Oberapplikant. 12 Monate Zuschüsse à 20 M = 240 M Uniform 950 M, Bücher 70 M	1260 M
	Gesamtkosten	<hr/> 6450 M

bildung nachweisen. Sie hatten sich dann einer Eintrittsprüfung zu unterziehen, und zwar in den Fächern Physik, Mathematik, Mechanik, technisches Zeichnen und in einer Fremdsprache, meist Französisch oder Englisch. Nach erfolgreichem Bestehen dieser Prüfung wurde der junge Mann als Marine-Ingenieur-Aspirant eingestellt und erhielt eine dreimonatige militärische Grundausbildung. Dann tat er neun Monate Dienst an Bord im Heiz- und Maschinenraum. Nach einem anschließenden Schuljahr erfolgte die Beförderung zum Applikanten im Range eines Unteroffiziers. Nach zwei weiteren Jahren Borddienst wurde er Oberapplikant im Rang eines Deckoffiziers; hierauf folgten vier weitere Jahre Borddienst. Danach besuchte der angehende Ingenieur zwölf Monate die Ingenieurschule, wo er das theoretische Rüstzeug für seine Laufbahn erhielt. Der erfolgreiche Abschluß dieses Ausbildungsabschnitts war die Voraussetzung für die Beförderung zum Offizier, zum Marine-Ingenieur,⁹ meist im Alter von 29 Jahren.

Bald kamen Bewerber für die Marine-Ingenieur-Laufbahn in kleiner, aber langsam wachsender Zahl bereits mit einem Hochschulabschluß als Diplom-Ingenieure zur Marine, und seit 1907 wurden jährlich vier Marine-Ingenieure zu einem zweieinhalbjährigen Studium auf die Technische Hochschule Charlottenburg geschickt.¹⁰ Dieses Verfahren fiel dem Reichsmarineamt unangenehm auf, und Konteradmiral Scheer empfahl, keine weiteren Marine-Ingenieure auf die Hochschule zu kommandieren. Zu dieser Zeit führten schon drei Prozent der Marine-Ingenieure akademische Grade, während von den Seeoffizieren nur zwei Prozent sich einer solchen gehobenen Vorbildung rühmen konnten.¹¹ Offensichtlich fürchtete die Marineleitung, daß einem Ingenieurkorps, dessen Angehörige eine höhere wissenschaftliche Bildung als die Seeoffiziere hatten, eine bessere gesellschaftliche und militärische Stellung nicht verweigert werden könne.

Das Marine-Ingenieurkorps war zahlenmäßig überraschend klein.

1909 gab es in der Marine 366 Ingenieure gegenüber 1778 Seeoffizieren und 2308 Deckoffizieren.¹² Vier Jahre später waren es 537 Marine-Ingenieure, 2249 Seeoffiziere, 2977 Deckoffiziere, etwas über 10000 Unteroffiziere und rund 35000 Mannschaften.¹³ Aber die Ingenieure verdankten ihr Gewicht nicht ihrer Zahl, sondern der Bedeutung ihrer Funktionen an Bord. Allgemein gesagt, verrichteten die Marine-Ingenieure die Schmutzarbeit im Innern des Schiffes, während die Seeoffiziere oben auf der Kommandobrücke den erfreulicheren Dienst hatten. So gab es an Bord des 1912 in Dienst gestellten modernen Linienschiffs »Prinzregent Luitpold« sechs Marine-Ingenieure. Dem Leitenden Ingenieur, einem Oberstabsingenieur, standen ein Stabsingenieur, ein Oberingenieur und drei Ingenieure als Wachingenieure für die drei Hauptmaschinen zur Seite.¹⁴ Dazu war der Leitende Ingenieur Vorgesetzter von rund 400 Maschinisten, Maaten und Heizern. Das machte ihn wenigstens theoretisch, wenn nicht sogar tatsächlich, zum wichtigsten Offizier an Bord. Zu seiner ständigen Aufgabe, der Überwachung des Betriebs der Maschinen- und elektrischen Anlage, kam noch die Verantwortung für die Ausbildung der an Bord befindlichen Ingenieur-Anwärter. Während der Seeoffizier auf der Brücke die Kommandogewalt innehatte, war der Ingenieur unten im Bauch des Schiffes das eigentliche Rückgrat der modernen Marine.

Angesichts der wachsenden Bedeutung der Marine-Ingenieure für den Betrieb der technisch komplizierten Kriegsschiffe in einer sich schnell vergrößernden Flotte, angesichts der Ausbildungskosten, die denen der Seekadetten sehr nahe kamen, und einer mehr als doppelt so langen Ausbildungszeit im Vergleich zu diesen ist es nicht verwunderlich, daß die Ingenieure die militärische und damit auch die gesellschaftliche Gleichstellung mit den Seeoffizieren anstrebten. Anfangs wurden derartige Bestrebungen von vielen höheren Seeoffizieren anerkannt und unterstützt. Am 21. Januar 1895 legte Admiral von der Goltz, Chef des Oberkommandos der Marine, dem Staatssekretär des Reichsmarinenamts, Admiral Hollmann, eine kritische Untersuchung über die Situation des Marine-Ingenieurkorps vor. Um das Ansehen des Korps zu heben, empfahl von der Goltz eine Teilung in eine obere (Offiziers-) und eine untere (Deckoffiziers-) Laufbahn. Schon herrsche in der Flotte ein Mangel an tüchtigen Marine-Ingenieuren, die nur durch eine Anhebung der militärischen und gesellschaftlichen Stellung der Ingenieure behoben werden könne. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen wären »junge Leute guter Vorbildung« gezwungen, mit »gänzlich Ungebildeten« zusammenzuleben. »Im Vergleich mit Bautechnikern einerseits, mit Maschinen-Ingenieuren fremder Marinen andererseits, wird die gesellschaftlich ausgesprochen zurücktretende Stellung unserer Maschinen-Ingenieure von diesen ungemein schmerzlich empfunden«. Zwar fürchtete Goltz, »daß mit der Hebung der gesellschaftlichen Stellung die Gefahr verbunden ist, daß die praktisch-technische Tüchtigkeit des Ingenieurkorps leiden werde«, der wachsende Bedarf an

Ingenieuren zwingt jedoch die Marine zu einer Verbesserung ihrer militärischen und gesellschaftlichen Stellung. Dazu seien der bürgerlichen Stellung der Eltern der Bewerber mehr Beachtung zu schenken, das »Pflicht- und Ehrengedühl« zu stärken und die »Charakter- und Geistesigenschaften« der Maschinen-Ingenieure zu wecken und zu fördern. In der Praxis bedeutete dies die Trennung des Korps von den Deckoffizieren. Die Admiralität wies abschließend darauf hin, daß »die gesellschaftliche und in weiter Folge auch die dienstlich-moralische Qualität unseres Offizierkorps herabgedrückt« werde, wenn es nicht gelinge, die Qualität des Maschinen-Ingenieurkorps zu verbessern.¹⁵

Ein Ergebnis dieses Vorstoßes war die 1899 erfolgende Änderung der Bezeichnung Maschinen-Ingenieur in Marine-Ingenieur.¹⁶ Die Marine-Ingenieure strebten von nun an hartnäckig danach, daß auch auf ihren Dienstzweig alle für die Seeoffiziere geltenden Vorschriften und Regelungen angewandt würden. Allein aus diesem Wunsch nach absoluter Gleichstellung mit den Seeoffizieren lehnten die Ingenieure 1902 Pläne ab, die auf Grund besonderer Leistungen eine schnellere Beförderung vorsahen, und beharrten auf dem Prinzip der Beförderung streng nach Dienstalter.¹⁷ 1903 erhielten die Marine-Ingenieure grundsätzlich die Genehmigung zur Einrichtung eigener Kasinos in den Garnisonsstädten, entsprechend den Kasinos der Seeoffiziere. Mit dieser Entscheidung wollte das Marinekabinett auch ganz bewußt den Nachwuchs des Marine-Ingenieurkorps aus den Reihen der Deckoffiziere herausheben. »Der Stand der Ingenieur aspiranten [soll] gesellschaftlich von vornherein gehoben werden«, sie sollten in Zukunft »unter den Deckoffizieren eine ebenso exceptionelle Stellung einnehmen wie dies die Fähnriche z. See unter den Unteroffizieren mit Portepeen tun. Nur auf dieser Basis dürfte eine nachhaltige Hebung der sozialen Stellung des ganzen Marine-Ingenieurkorps zu erreichen sein.«¹⁸ Schritt für Schritt verbesserten so die Marine-Ingenieure mit Billigung der höheren Kommandobehörden ihre Stellung in der Hierarchie der Marineoffiziere. Durch ihre steigende Zahl, mit ihrer besser werdenden Bildung, ihrer Herkunft aus sozial gehobenen Kreisen sowie mit ihrer wachsenden Bedeutung für den Betrieb und die Kriegsbereitschaft der Schiffe begannen die Ingenieure, die sorgsam gehütete militärische und gesellschaftliche Vorrangstellung der Seeoffiziere zu bedrohen. Vorbei waren die Zeiten, in denen die Ingenieur-Aspiranten in der Deckoffiziersmesse als »Ölkadetten« am unteren Ende des Tisches saßen.¹⁹ Aber diese Entwicklung war nicht auf die deutsche Marine beschränkt, es war dies vielmehr ein Vorgang, der sich um die Jahrhundertwende in allen größeren Kriegsfлотten beobachten läßt. So standen auch die Schwierigkeiten, die seit 1905 in Deutschland auftraten, in unmittelbarem Zusammenhang mit Reformen in den Marineoffizierkorps anderer Staaten.

Bereits 1899 hatte die Marineführung der Vereinigten Staaten das Problem der zunehmenden Entfremdung zwischen Seeoffizieren und Ingenieuren erkannt und zu seiner Lösung beschlossen, beide gemein-

sam auszubilden, um so aus dem Ingenieuroffizier zugleich auch einen tüchtigen Seemann zu machen und den Seeoffizier in den Stand zu setzen, auch die im Maschinenraum anfallenden Aufgaben zu meistern. Von diesem Ausbildungssystem erhoffte man sich ein Korps vielseitiger Offiziere, von denen jeder drei oder vier Spezialfunktionen gleich gut ausüben konnte. Die Ergebnisse dieses völlig neuartigen Versuchs erregten das lebhafteste Interesse auch des britischen Militärattachés, der darüber aus Washington berichtete: »Es kann kein Zweifel über die Vielseitigkeit der Offiziere neuer Schule bestehen . . . Es sieht so aus, als sei dies ein gutes Mittel, einen hohen Leistungsgrad zu erreichen. . . . Alle Gruppen von Marineoffizieren wurden um ihre Meinung befragt, . . . alle waren sich darin einig, daß jede Änderung des allgemeinen Grundsatzes der Verschmelzung ein bedauerlicher und gefährlicher Rückschritt sein würde.«²⁰ Die deutsche Marineführung sah indes eine solche drastische Verschmelzung der Laufbahnen als typisch amerikanisch an und glaubte nicht an eine Übertragbarkeit auf europäische Verhältnisse. Erst als die britische Marine, für Deutschland sowohl Hauptgegner wie Vorbild, ein ähnliches System einführte, horchten die zuständigen Stellen auf.

Im Jahre 1902 verkündete der Erste Lord der Admiralität, William Lord Selborne, »alle Anstrengungen zu machen, um den in die Ingenieurlaufbahn Eintretenden die gleichen Möglichkeiten wie den Seeoffizieren zu bieten, einschließlich der Möglichkeit des Aufstiegs zum Range eines Flaggoffiziers.«²¹ Diese Reform, die als »Selborne Scheme« bekannt wurde, setzte zwischen 1903 und 1905 der Erste Seelord, Sir John Fisher, in die Praxis um. Fisher hatte erkannt, daß die Ausbildungskosten eines Seekadetten von etwa 1000 Pfund in vier Jahren den Zugang zu dieser Laufbahn auf Söhne von Eltern mit einem jährlichen Mindesteinkommen von 700 Pfund beschränkten. Es gab aber nur 30000 derartige Familien, und Fisher wies darauf hin, daß unter diesen Voraussetzungen Lord Nelson nie zur Ausbildung als Seeoffizier zugelassen worden wäre.²² Wichtiger war allerdings, daß der Royal Navy rd. 500 Ingenieure fehlten. In den neu eingerichteten Marineakademien in Osborne und Dartmouth wurden nun die Kadetten gemeinsam eingestellt; nach gemeinsamer Ausbildung als Kadett, midshipman und sublieutenant und der Ernennung zum Leutnant wählten die jungen Offiziere den Dienstzweig (Seeoffizier, Ingenieurwesen, Marineinfanterie) für ihre weitere Laufbahn. Durch dieses System wurden die Offiziere nicht zum »Hans Dampf in allen Gassen« ausgebildet, was man in Deutschland als das Ergebnis der amerikanischen Reformen ansah, sondern der Seeoffizier wurde mit Betrieb und Instandhaltung der Maschinenanlage vertraut gemacht, und der Ingenieuroffizier lernte, im Notfall das Schiff zu führen.²³

Solche Reformen waren in Großbritannien, besonders in der Fachpresse, seit Jahren mit dem ausdrücklichen Ziel gefordert worden, die Mauer zwischen Seeoffizieren und Ingenieuren niederzureißen, die

gegen die ungenügende Schulbildung, die mangelhaften Umgangsformen und die fehlende Familientradition der letzteren aufgerichtet worden war. Indem Fisher den Nachwuchs beider Korps aus denselben Gesellschaftsschichten nahm und ihn gemeinsam auf denselben Akademien heranbildete, hoffte er, sowohl das Bild vom Ingenieuroffizier als »Ölheini« oder »Kutscheradmiral« zu korrigieren als auch die traditionelle Auffassung zu überwinden, einzig und allein der Seeoffizier sei befähigt, ein Schiff zu führen, nur er sei wirklich Offizier. Dieses dünnkelhafte Vorurteil überlebte freilich zu einem gewissen Grade. Als Fisher im Jahre 1906 konsequent auch gleiche Uniformen und Dienstgradbezeichnungen für beide Offizierkorps einführen wollte, scheiterte er am Widerstand der Seeoffiziere; diese Reform konnte er erst 1915 durchsetzen.²⁴ Wenn diese Maßnahmen auch den Graben zwischen der »geheiligten Priesterkaste der Seeoffiziere« und der »minderen Rasse« der Ingenieuroffiziere nicht über Nacht schließen konnten, so verringerten sie doch zeitweise die Reibungen zwischen den beiden Gruppen, was auch die im Ersten Weltkrieg innerhalb des Offizierkorps der Royal Navy bestehende Harmonie mit erklärt.

Die britischen Reformmaßnahmen wurden in Deutschland sowohl von den Marine-Ingenieuren wie von den Seeoffizieren aufmerksam verfolgt²⁵ und lösten eine Welle von Forderungen nach Verbesserung der militärischen und gesellschaftlichen Stellung der Ingenieure aus. In erster Linie ging es ihnen darum, daß in Zukunft die bisher schon für die Seeoffiziere geltenden Bestimmungen über den vom Kaiser zu erteilenden Heiratskonsens auch auf sie Anwendung fänden. Am 9. Oktober 1905 unterrichtete Tirpitz das Marinekabinett, daß er im Gegensatz zu den Stationschefs der Nord- und Ostsee mit einer solchen Maßnahme nicht einverstanden sei. Die Gewährung des kaiserlichen Heiratskonsenses werde die Ingenieure nur weiter ermutigen, die »völlige gesellschaftliche Gleichstellung . . . mit dem Seeoffizierkorps immer aufs neue anzustreben«.²⁶ Tirpitz erkannte klar, wohin es führen würde, wenn man sich Schritt für Schritt zu Konzessionen bereitfand. Der Chef des Marinekabinetts, Admiral von Senden-Bibran, sah dies auch, hielt jedoch die letztliche Gleichstellung von Ingenieuren und Seeoffizieren für unausweichlich; daß »wir dahin mal kommen müssen, halte ich für gar nicht fraglich«.²⁷ In seiner Antwort an Tirpitz wies er darauf hin, »daß das Marine-Ingenieurkorps von einem gesunden Sinn geleitet ist, wenn dasselbe die gesellschaftliche Gleichstellung und Berechtigung mit dem Seeoffizier- und den anderen Offizierkorps weiter anstrebt«. Man könne durchaus davon ausgehen, daß zukünftig »die soziale Schicht, welche z. Zt. durchschnittlich die Marine-Ingenieure und ihre Frauen hergibt, gehoben« werde. Abschließend betonte von Senden noch einmal, daß durch »peinliche Prüfung« der gesellschaftlichen Herkunft der Ingenieure und ihrer künftigen Frauen »Mesallianzen« mit den Jahren immer seltener werden würden und die »successive Hebung der sozialen Stellung der Marine-Ingenieure mit deren Fami-

lie« dann ganz von selbst kommen werde.²⁸ Konnten die Ingenieure so auch keine sofortigen und drastischen Reformen nach englischem Vorbild erwarten, so blieben sie doch beharrlich bei ihrer Taktik, auf schrittweise Reformen zu drängen, an deren Ende die militärische und gesellschaftliche Gleichstellung mit den Seeoffizieren stehen sollte. Diese Hoffnungen wurden im April 1906 durch die Ernennung des Konteradmirals von Müller zum Chef des Marinekabinetts erheblich belebt.

Müllers Ernennung und die Reformen in England ermutigten die Marine-Ingenieure, ihre Wünsche im Marinekabinett stärker zur Sprache zu bringen. Die Kommandobehörden waren in dieser Sache geteilter Meinung, nicht zuletzt auch deshalb, weil in der wilhelminischen Gesellschaft die Diskrepanz zwischen gesellschaftlicher Stellung und technisch-fachlichem Können immer offener zutage trat und eine Lösung verlangte.²⁹ Otto Dittrich, Chefingenieur im Marinekabinett, brachte im Herbst 1906 den Stein ins Rollen, als er beklagte, daß von 102 Bewerbern für die Marine-Ingenieurlaufbahn nur 87 nach Prüfung ihrer familiären Herkunft hätten angenommen werden können. »Es geht hieraus hervor, daß der Andrang aus besseren Familien bedeutend nachgelassen hat. Es ist in Zivilkreisen bekannt, daß die Ingenieure mit ihren Familien von allen Gesellschaftskreisen gemieden werden«. Nur eine sofortige soziale Besserstellung des Korps könne Abhilfe schaffen. Im einzelnen regte er an, den Marine-Ingenieuren das Symbol der Frontoffiziere, die Seeoffiziersschärpe, zu verleihen, um damit nicht zuletzt bei den Ingenieuren selbst das Bild des »Offiziers zweiter Klasse«, eines Mitteldings zwischen Offizier und Beamten, zu korrigieren.³⁰ Dittrich fand Unterstützung bei Chefingenieur Karl Kaehlerl, der bei Müller anregte, das Korps mit einer neuen Uniform deutlicher von den Deckoffizieren abzuheben. Außerdem sei es erforderlich, den Vermögensnachweis zu erhöhen, um damit den Familien der Ingenieure eine höhere soziale Stellung zu geben; ferner müsse »den Marine-Ingenieuren . . . die Erlaubnis zur Verheiratung von Seiner Majestät erteilt werden, denn nur dadurch werden ihnen Türen der besseren Gesellschaftskreise mehr als bisher geöffnet werden«.³¹

Der Kaiser zeigte sich im Sommer 1906 schon bereit, den Heiratskonsens auch für die Ingenieure einzuführen und dem Nachwuchs für diese Laufbahn die Bezeichnung »Ingenieurkadetten« zuzubilligen. Es gelang jedoch den älteren Flaggoffizieren, ihn von diesem Schritt abzuhalten, indem sie schlicht erklärten, unter diesen Umständen könnten sie ihrem Obersten Kriegsherrn »nicht mehr für die Schlagfertigkeit der Flotte garantieren«. Die Marine-Ingenieure beklagten sich daraufhin über einige sie tief kränkende Sonderbestimmungen: An Bord gab es getrennte Unterkünfte für den Seeoffiziersnachwuchs und den der Ingenieure, an Land separate Ingenieur- und Marineschulen. Sie verwiesen auf das Problem der getrennten Kasinos in Wilhelmshaven und fühlten sich diskriminiert, weil sie nicht ordentliche Mitglieder des

Kaiserlichen Yachtclubs in Kiel werden durften. Und während es in England, Frankreich, Italien und Japan schon längst Ingenieure im Rang eines Vizeadmirals gab, mußten die Ingenieure der Kaiserlichen Marine bis zum Jahr 1912 warten, bevor für sie ein dem Kapitän z. See entsprechender Dienstgrad eingeführt wurde.³² So fühlten sich die Ingenieure nicht nur gegenüber anderen Gruppen der Marine benachteiligt, sondern mindestens ebenso gegenüber ihren Kollegen in den sonstigen großen Kriegsflotten.

Im Oktober 1906 legte Chefingenieur Kaehlert daher erneut eine lange Liste mit Reformwünschen der Marine-Ingenieure vor. Sie begann mit der Forderung nach der Primareife für alle Anwärter, die dann auch »Ingenieur-Kadetten« heißen und die dreimonatige militärische Grundausbildung gemeinsam mit den Seekadetten durchlaufen sollten, um beide Gruppen enger zusammenzuführen. Die Gewährung des kaiserlichen Heiratskonsenses, die Erhöhung des Vermögensnachweises, die Verleihung der Offiziersschärpe und die Beiziehung von Ingenieur-Offizieren als Beisitzer in den militärischen Ehrengerichteten sollten die Ingenieurlaufbahn für junge Männer aus besseren Gesellschaftsschichten attraktiv machen und dem Korps die ihm zustehende militärische und soziale Stellung geben. Dasselbe Ziel verfolgte der Vorschlag des Stabsingenieurs Franz Eggert, der im November 1906 Müller bat, das nachzuweisende Vermögen von 600 auf 1000 M jährliches Einkommen zu erhöhen, um dadurch Bewerber für die Ingenieurlaufbahn aus mittelständischen Familien und Kreisen des oberen Beamtenstandes zu gewinnen und später den Ingenieuren die Möglichkeit zu geben, sich ihre Frauen aus begüterten Familien zu wählen. Nach Eggerts Ansicht kamen zu viele Ingenieur-Bewerber aus kleinbürgerlichen und Subalternbeamten-Familien statt aus wohlhabenden Kreisen.³³

Diese Wünsche enthielten nichts grundsätzlich Neues, sondern waren nur ein Streben nach der Anerkennung und den Rechten, die den Seeoffizieren zuteil wurden. Darin kam weniger der Neid auf Privilegien und soziale Stellung der Seeoffiziere an sich zum Ausdruck, sondern ein Drängen nach sozialer Mobilität, die durch eine Ausweitung dieser Privilegien auf eine neue, schnell aufsteigende und ihren Standort suchende Offiziersgruppe gesichert werden sollte. Die Ingenieure hofften, die völlige Gleichstellung mit dem Seeoffizierkorps zu erlangen, wenn sie den Nachwuchs aus den gleichen Kreisen holten und in die gleichen gehobenen Kreise einheirateten wie die Seeoffiziere, wenn sie in die Marine mit gleicher oder gar besserer Schulbildung eintraten und die gleiche Ausbildung wie die Seeoffiziere erhielten, wenn sie lebenswichtige, militärisch notwendige Aufgaben an Bord der Kriegsschiffe erfüllten. Sie trugen ihre Forderungen innerhalb der Marine bei den zuständigen Stellen vor, durch die im Marinekabinett oder bei den Stationskommandos diensttuenden Ingenieure, und vermieden es zunächst, durch Presseberichte oder durch Reichstagsabgeordnete öffentlich Druck auszuüben. Durch diese Zurückhaltung, so hofften sie,

würde es der Marineführung erleichtert, dem Korps schrittweise die gewünschten Konzessionen zu machen, ohne den Eindruck zu erwecken, nur äußerem Druck nachgegeben zu haben. Ohnedies standen die Führer der Marine auf lange Sicht nur vor der Wahl zwischen zwei Entscheidungen: Entweder sperrten sie dem Korps alle Möglichkeiten des sozialen Aufstiegs, oder sie waren zu graduellen Konzessionen bereit, was früher oder später zur Gleichstellung von Seeoffizieren und Ingenieuren führen mußte.

Der Kern dieses Problems wird in einem Briefwechsel zwischen Müller und Tirpitz deutlich. Am 1. August 1906 schrieb Müller an Tirpitz, Gespräche mit verschiedenen höheren Ingenieur- und Seeoffizieren hätten ihn davon überzeugt, daß unter den ersteren eine beträchtliche Unzufriedenheit herrsche. »Der ›Dr. Ing.‹, die Veränderungen in den Ingenieur-Laufbahnen in England und Amerika, die Bewertung der Maschinisten in den großen Dampfergesellschaften und nicht zuletzt die mit Riesenschritten gesteigerte Bedeutung der Ingenieure im Betriebe unserer eigenen Kriegsschiffe, alles das muß mit Notwendigkeit im Marine-Ingenieur-Korps das Gefühl wachrufen, daß ihre allgemeine Stellung in der Marine nicht ihrer Bedeutung für die Marine entspricht«. So entstehe bei den Ingenieuren »ein latenter Kampfzustand um Besserung der Stellung« mit dem ausgesprochenen Ziel, militärisch und gesellschaftlich den gleichen Rang wie die Seeoffiziere zu erlangen. Müller sah für die Kaiserliche Marine erhebliche Nachteile in einer solchen Entwicklung, der sich ihre Führung daher energisch widersetzen müsse. Müller vertrat ausdrücklich die Auffassung, daß es durchaus im militärischen Interesse liege, »eine gewisse gesellschaftliche Kluft zwischen Seeoffizierkorps und Marine-Ingenieurkorps bestehen« zu lassen. Eine solche Kluft könne allerdings nur hingenommen werden, wenn die Marine-Ingenieure auch wirklich aus niedrigeren Schichten kämen als die Seeoffiziere. Dies sei aber nicht länger der Fall, denn Familien, die die hohen Kosten für die Ausbildung der Ingenieur-Anwärter aufzubringen in der Lage seien, könnten ihre Söhne genausogut als Seekadetten anmelden.

Müller schlug nun statt dessen vor, die Ingenieurlaufbahn gerade für niedrigere Schichten attraktiv zu machen und dazu die Kosten der Ausbildung fühlbar zu senken, die elterliche Zulage ganz zu streichen und die Zulassung ausschließlich nach der fachlichen Eignung vorzunehmen. Die Gefahr, daß durch ein solches Verfahren unerwünschten Elementen aus Arbeiterfamilien Tür und Tor geöffnet werde, sei gering, da »die geforderte Schulbildung . . . die Kreise ausreichend beschränken [werde], aus denen die Anwärter kommen«. Die Marine-Ingenieur-Laufbahn würde hingegen gegenüber der der Seeoffiziere deutlich abgewertet werden, wenn man ihre Anwärter ganz strikt aus den Kreisen des unteren Bürgertums nähme, die gerade eben noch die Kosten für eine höhere Schulbildung aufbringen könnten. Durch eine derartige Entwicklung würden »unbequeme Aspirationen« seitens der

Ingenieure ausgeschlossen. Da die Bewerber für die Ingenieurlaufbahn ausschließlich aus den unteren Gesellschaftsschichten kämen, ließe sich das Problem ihrer Stellung in der Marine dadurch lösen, daß man das Korps in eine untergeordnete Gruppe von technischen Offizieren umwandelte, die rein technische Aufgaben zu erfüllen hätten. Um ausreichenden Nachwuchs zu bekommen, schlug Müller vor, auch diesem Korps einen hohen Status zu geben, allerdings nur in den Grenzen seiner technischen Funktionen an Bord. Als Möglichkeiten dafür nannte er die Verleihung der Offiziersschärpe, die Übernahme der Ausbildungskosten durch den Staat, die Beförderung des dienstältesten Ingenieurs auf jedem Schiff und Geschwader zum Korvetten- bzw. Fregatenskapitän sowie die Einbeziehung in den kaiserlichen Heiratskonsens. Der Kaiser habe bereits seine Bereitschaft erkennen lassen, der Verleihung der Schärpe und der Herabsetzung der Ausbildungskosten zuzustimmen.³⁴ Dieser Plan entsprach ganz Müllers »moderner« Auffassung, daß schulische Bildung die einzige dauerhafte Grundlage für die Autorität eines Offiziers in der Marine sei. Bedenkt man seine hartnäckige Forderung nach dem Abitur für alle Seekadetten, so wird offensichtlich, wie Müller die Rolle einschätzte, die die Marine-Ingenieure mit ihrer »praktischen« Ausbildung in der Offiziershierarchie spielen sollten.

Am 28. Dezember 1906 nahm Tirpitz in einer längeren Denkschrift zu Müllers Ausführungen Stellung. Er erkannte sofort den springenden Punkt: »Der Schwerpunkt der Forderungen der Ingenieure liegt aber in der . . . nach militärischer und gesellschaftlicher Gleichstellung mit dem Seeoffizierkorps«. Die amerikanische und die britische Marine hätten in dieser Beziehung große Fehler gemacht. »Man hat hier das Wesen und das Endziel der beiden Laufbahnen verkannt«. Die Ingenieurlaufbahn finde ihren natürlichen Abschluß in der Position eines Leitenden Ingenieurs einer Schiffsmaschinenanlage, die des Seeoffiziers hingegen sei ausgerichtet auf den Schiffskommandanten, der »als Repräsentant des Kaisers mit dem ganzen Schiff für die Ehre und die Interessen des Vaterlandes einzustehen« habe. Das Seeoffizierkorps solle schließlich auch »Führer hervorbringen, die unter Umständen das Schicksal der Nation in der Hand« hätten. Dachte Tirpitz dabei vielleicht an sich selbst? Auf jeden Fall hatte hier Tirpitz deutlich die Linie definiert, die bis zum Ende des Krieges die beiden Korps eindeutig trennte.³⁵ Der Marine-Ingenieur hatte »technischer Berater« zu bleiben, er konnte nicht »Kombattant« werden. Infolgedessen konnte ihm nach Tirpitz' Auffassung auch nicht die Offiziersschärpe verliehen werden; sie blieb dem Seeoffizier vorbehalten, da nur er die erwünschte Haltung und Mentalität des Offiziers besaß.

Völlig einverstanden war Tirpitz dagegen mit Müllers Vorschlag, den Ingenieur-Nachwuchs aus den niedrigeren gesellschaftlichen Schichten zu nehmen. Rekrutierte die Marine auch die Ingenieure gezielt aus dem oberen Bürgertum, aus denselben Kreisen also, die auch für die Seeoffi-

zierslaufbahn geeignete Bewerber stellten, dann müsse das Seeoffizierkorps gegenüber den Ingenieuren an gesellschaftlichem Ansehen verlieren. Nur ein Korps könne aus dieser Schicht ergänzt werden, und es dürften keinerlei Zweifel darüber aufkommen, welches Korps das sein solle: »Es ist vielmehr daran festzuhalten, daß der Marine-Ingenieurberuf im wesentlichen ein praktischer und als solcher eine mittlere Laufbahn bleiben muß, die sich dementsprechend aus den tüchtigen mittleren Kreisen der Nation ergänzt«. Gegenüber den Forderungen des Marine-Ingenieurkorps könne die Marineführung daher nur eine Position einnehmen: »Die erhobenen Ansprüche sind unrichtig; ihre weitere Verbreitung in der Marine ist als gefährlich zu bezeichnen«.¹⁶

Hier ist beides vereint: die deutliche Erkenntnis des zentralen Problems und das klare Votum gegen den sozialen Aufstieg des Ingenieurkorps. Müller hatte gehofft, die Schwierigkeiten auf indirektem Wege aus der Welt zu schaffen, indem er ein für immer untergeordnetes Ingenieurkorps schuf, fachlich ungemein tüchtig und mit allen äußeren Abzeichen eines Offizierkorps, das sich ausschließlich aus den niedrigeren Volksschichten ergänzte und sich von daher ständig des breiten Grabens, der es vom Seeoffizierkorps trennte, bewußt war und sich damit abfand. Tirpitz dagegen ging das Problem frontal an. Er wollte als Nachwuchs für das Ingenieurkorps die Söhne bürgerlicher Familien gewinnen, die die bestmögliche Schulbildung mitbrachten, ihnen aber gleichzeitig von Anfang an klarmachen, daß sie auf alle Ansprüche in bezug auf sozialen Aufstieg zu verzichten hätten. Diese Haltung, die übrigens von den meisten älteren Seeoffizieren in Großbritannien und den Vereinigten Staaten geteilt wurde, charakterisiert Tirpitz' Personalpolitik gegenüber den Ingenieur-Offizieren für die nächsten Jahre. Müller sah in der höheren Bildung die einzige überzeugende Basis für die Autorität des Vorgesetzten. Wenn also die Ingenieure ihren Bildungsstand entsprechend anhoben, dann verdienten sie auch die gleiche militärische und soziale Stellung wie die Seeoffiziere. Deshalb empfahl er ein Ingenieurkorps von niederer gesellschaftlicher Herkunft und rein praktischer, also niederer Bildung. Tirpitz andererseits wünschte Ingenieurwärter aus bürgerlichen Kreisen mit guter Schulbildung, die auf allen technischen Gebieten Ordentliches gelernt hatten und sich bei ihrem Eintritt darüber klar waren, militärisch und gesellschaftlich den Seeoffizieren untergeordnet zu sein.

In der Praxis ließ sich freilich das Problem nicht so ohne weiteres nach dem schlichten Denken des Admirals von Tirpitz lösen. Die gesellschaftliche Umwälzung, die die alten feudalen Klassen und ihre Vorstellungswelt untergrub, machte vor der Marine nicht halt. Wollte man in der Flotte ein erfahrenes, verlässliches, leistungsfähiges Ingenieurkorps haben, dann verlangte dies die Einstellung intelligenter, sehr gut ausgebildeter junger Männer, die gerade deswegen ohne Zweifel bestrebt sein würden, ihre militärische und gesellschaftliche Stellung zu verbessern, von denen auch Tirpitz eine Abstinenz in bezug auf soziale

Mobilität kaum ernsthaft erwarten konnte. Dies erkannte auch der Chef der Hochseeflotte; im November 1906 trat Admiral Prinz Heinrich von Preußen für die Verleihung der Schärpe an die Ingenieure als Zeichen ihrer sich hebenden Stellung ein,³⁷ und auch Tirpitz stimmte nun einem solchen Schritt grundsätzlich zu, nachdem Marinekabinett und Flotte ihn befürworteten, war aber bestrebt, die Durchführung aufzuschieben, bis das Korps an Erfahrung und Ansehen gewonnen habe.³⁸ Müller hatte sich schon seit langem dafür eingesetzt; seiner Ansicht nach konnte die Verleihung der Schärpe nicht einfach auf die lange Bank geschoben werden, »da stichhaltige Gründe nicht dagegen geltend zu machen« seien.³⁹ Doch ein Jahr später erbat Müller erneut Tirpitz' Unterstützung in dieser Sache, weil er hoffte, den Kaiser dahin zu bringen, die Verleihung der Schärpe bei den bevorstehenden Kaisermanövern vorzunehmen und dies nicht bis zu einem Zeitpunkt aufzuschieben, an dem sie »unter dem Zwang der Verhältnisse« erfolgen müßte. Müller verwies in diesem Zusammenhang auf den Seesieg der Japaner über die Russen bei Tsushima im Jahr 1904. Diese Schlacht sei ein Beispiel dafür, welche entscheidende Bedeutung einem tüchtigen Ingenieurkorps für die Kampfbereitschaft einer modernen Flotte zukomme. Schließlich hätten sich auch die deutschen Ingenieure als musterhafte Offiziere erwiesen, und ihm sei bisher nicht ein einziger Fall von unehrenhaftem Verhalten seitens eines Marine-Ingenieurs zu Ohren gekommen.⁴⁰ Müllers Auffassung setzte sich schließlich durch. Am 24. November 1907 erklärte sich der Kaiser bereit, den Marine-Ingenieuren am 27. Januar 1908, seinem Geburtstag, die Schärpe zu verleihen.⁴¹ Tirpitz erreichte noch einmal eine Verschiebung, und noch am 29. Juni 1908 drückte er seine Zweifel an diesem Schritt aus: »Nach wie vor muß ich den Weg, der hiermit beschritten wird, für nicht völlig absehbar in seinen Folgen halten«. Doch als Staatssekretär des Reichsmarineamtes beugte er sich den Wünschen des Kaisers und Müllers, der als Chef des Marinekabinetts für die Personalangelegenheiten der Offiziere letztlich zuständig war: Am 1. Juli 1908 erhielten die Ingenieure die Seeoffiziersschärpe; der Kaiser übergab seine eigene demonstrativ dem Leitenden Ingenieur der Kaiserlichen Jacht »Hohenzollern«. Tirpitz seinerseits versteckte die Verordnung vor der Umwelt und veröffentlichte sie im Marine-Verordnungsblatt unter den allgemeinen »Kleiderbestimmungen«.⁴²

Zu dieser Zeit begann sich auch die deutsche Presse für die Marine-Ingenieur-Frage zu interessieren. Am 30. November 1907 druckte die »Liberale Correspondenz« einen Artikel, durch den die öffentliche Aufmerksamkeit auf die bestehende »gerechtfertigte Mißstimmung« im Ingenieurkorps gerichtet werden sollte. Darin war zu lesen, daß die gesellschaftliche Stellung der Marine-Ingenieure gegenwärtig eher der von zivilen Angestellten der Marine als der von Offizieren entspreche. Der Verfasser rügte das, was er die »Überschätzung des Seeoffiziers« und die dementsprechende Geringschätzung für »technische Offiziere«

nannte, und ermahnte die Marineführung, Seeoffiziere und Ingenieure als »gleichberechtigte Kameraden« zu behandeln. Anlaß für diese Vorhaltungen in der »Liberalen Correspondenz« war ein Fall, der sich auf der letzten Nordlandreise des Kaisers zugetragen hatte. Während eines Aufenthalts im Hafen teilte der Konteradmiral Ingenohl von der »Hohenzollern« den Kommandanten der begleitenden Schiffe mit, daß Offiziere an Land gehen dürften. Als Fregattenkapitän Philipp vom Kleinen Kreuzer »Königsberg« diese Genehmigung auch auf seinen Stabsingenieur Thomsen beziehen wollte, antwortete Ingenohl, daß nur Seeoffiziere Landerlaubnis hätten. Auf diesen Zeitungsartikel hin zog Kapitänleutnant Boy-Ed vom Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes Erkundigungen über den Vorfall bei Fregattenkapitän Philipp ein. Philipp berichtete, Ingenohl habe ihn darauf hingewiesen, daß eine Teilnahme von Ingenieuren an Landausflügen von Seeoffizieren »unmöglich« sei. Falls im übrigen der fragliche Ingenieur darauf bestünde, am Landgang teilzunehmen, müsse er damit rechnen, vom Oberhofmarschall Graf Eulenburg in eine peinliche Situation gebracht zu werden. Ingenohl habe in diesem Zusammenhang daran erinnert, daß an Bord der Kaiserlichen Jacht Ingenieure auch nicht zur gemeinsamen Tafel geladen würden. Philipp zeigte sich über diesen Vorfall sehr erregt, war sich jedoch bewußt, daß ihm durch die Dienstvorschriften die Hände gebunden waren. Gerade dieses an sich geringfügige Ereignis zeigt wohl besonders gut die Schwierigkeiten und Behinderungen, denen sich die Ingenieure bei ihren Bemühungen um gesellschaftliche und militärische Gleichstellung gegenübersehen.⁴³

Tirpitz war über diese Entwicklung der Dinge nicht sehr erfreut; er blieb bei seiner ablehnenden Haltung gegenüber den Forderungen der Ingenieure. Am 2. Februar 1908 beklagte er in einem Schreiben an Müller die in der Presse, vor allem in den Zeitungen der Fortschrittspartei vorgetragene »lebhaftige Agitation für die Interessen des Ingenieurkorps«. Tirpitz glaubte sicher sein zu können, daß diese Kampagne von den Marine-Ingenieuren aktiv gefördert werde. Darin sah er eine Bestätigung und Rechtfertigung seiner Vorbehalte gegen die Ingenieure, denn eine solche öffentliche Diskussion könne »wegen ihres polemischen Charakters nicht dazu beitragen . . ., das Ansehen und die Stellung des Ingenieurkorps zu heben, denn es werden damit Wege beschritten, die den Traditionen und der Dienstauffassung deutscher Offizierkorps nicht entsprechen«.⁴⁴ Als im Dezember 1908 Prinz Heinrich seinen Flotteningenieur Kaehlert zum Kapitän z. See befördert sehen wollte, erhob Tirpitz Einspruch, da dies »unberechtigten Hoffnungen neue Nahrung geben und wiederum Anlaß zur Erörterung der vermeintlichen Ansprüche der Ingenieure in der Presse bieten« könnte.⁴⁵ Diesmal entschied der Kaiser im Tirpitzschen Sinne: er lehnte den Vorschlag seines Bruders aus »Etatgründen« ab.

Trotz dieser Entscheidung zeigte sich Wilhelm II. schon bald ungehalten über die Diskriminierung der Ingenieure durch die Seeoffiziere,

die ihm bei der Lektüre der jährlichen Beurteilungen auffiel. Erstmals enthielten diese Berichte nämlich erhebliche Kritik an solchen Ingenieuren, die sich über ihre gegenwärtige militärische und gesellschaftliche Stellung unzufrieden geäußert hatten. Am 15. Januar 1909 setzte Müller Tirpitz davon in Kenntnis, daß der Kaiser entschieden habe, dieser »unzeitgemäßen Einstellung« der Seeoffiziere »mit einer von Sr. Majestät zu erlassenden scharfen Rüge« entgegenzutreten und zugleich die weitere planmäßige Hebung der Stellung des Korps in Aussicht zu stellen. »S[eine] M[ajestät] sind ganz geneigt, dem Ingenieurkorps allmählich eigene Ehrengerichte und das Recht auf Allerhöchste Entscheidung über Heiratskonsens-Gesuche zuzusprechen.«⁴⁶ Diese Entscheidung stand im Einklang mit dem großen Interesse des Kaisers für die industrielle Entwicklung ganz allgemein und entsprach seiner besonderen Sympathie für die technische Bildung. Am 5. September 1909 verfügte er dann auch durch Allerhöchste Kabinettsorder, daß zukünftig Marine-Ingenieure dem militärischen Ehrengericht beizusetzen sollten, wenn über einen Angehörigen ihres Korps verhandelt würde. In solchen Fällen trat der Ingenieur an die Stelle des jüngsten Seeoffiziers an diesem Gericht.⁴⁷ Damit war zwar nicht der Wunsch der Ingenieure nach einem eigenen Ehrengericht erfüllt, doch war es zum mindesten ein Schritt in diese Richtung.

Tirpitz schlug sich erneut auf die Seite der Seeoffiziere. Die bisherigen Zugeständnisse an die Ingenieure, insbesondere die Verleihung der Offiziersschärpe, seien, so stellte er fest, in ihren Auswirkungen insgesamt enttäuschend gewesen. Grundsätzlich dazu bereit, den Ingenieuren eigene Ehrengerichte und gesonderte Kasinos zu gewähren, empfahl er doch, in diesem Zeitpunkt keine weiteren Zugeständnisse zu machen, vor allem die Einführung des kaiserlichen Heiratskonsenses noch einmal gründlich zu bedenken. Die Ingenieure gehörten nur zu einer »gehobenen mittleren Laufbahn«; durch die Einführung des Heiratskonsenses würden sie gesellschaftlich den anderen Offizierkorps gleichgestellt, wogegen diese vielleicht Einspruch erheben könnten. Ausdrücklich warnte Tirpitz zudem noch einmal vor einer Ausdehnung der Ingenieurausbildung in Richtung auf eine militärische Ausbildung zum Offizier.⁴⁸ In diesem Punkt stimmte er mit Müller überein, der indessen generell nach wie vor eine Kompromißlösung befürwortete. So regte er an, die Seeoffiziere sollten »aus sich heraus Konzessionen an die soziale Stellung derjenigen machen, mit denen sie nun doch einmal in den Messen kameradschaftlich zusammenleben müssen«. Dies heiße zwar nicht, daß die Seeoffiziere den Ingenieuren ihre Kasinos an Land öffnen sollten, doch drückte Müller die Hoffnung aus, daß die Seeoffiziere wenigstens bei Bordfesten die Ingenieure und deren Frauen als gleichberechtigte Mitglieder des Schiffsverbandes ansehen und entsprechend behandeln würden.⁴⁹ Am 6. März 1909 stimmte Tirpitz wenigstens dieser Konzession zu.

Ausgelöst hatte diese Auseinandersetzung um die gesellschaftlichen

Beziehungen zwischen den beiden Offizierkorps im Juni 1908 die Weigerung des Stabsingenieurs Franz Eichstädt, Blumen anzunehmen, die die Offiziersmesse seiner Frau zum Geburtstag geschickt hatte. Sowohl Prinz Heinrich wie Admiral von Prittwitz, Chef der Marinestation der Ostsee, empfahlen die Versetzung des Ingenieurs. Sein Geschwaderchef, Vizeadmiral von Holtzendorff, faßte den Kern des Vorfalls dahin zusammen, »daß Stabsingenieur Eichstädt den Besuchsaustausch [zwischen Seeoffizieren und Ingenieuren] als Voraussetzung für gesellige Beziehungen ansieht, daß er ohne solche Beziehungen nicht als Mitglied der Gesellschaft zählt und darum für seine Frau und Familie auch auf gesellige Aufmerksamkeiten des Seeoffizierkorps verzichten muß«. ⁵⁰ Immerhin wurde erreicht, daß der Kaiser am 15. März 1909 sein Einverständnis zu der von Müller am 24. Februar empfohlenen »Konzession« gab, nämlich Anerkennung der Ingenieure und ihrer Frauen als gleichberechtigte Mitglieder des Schiffsverbands. Er betonte jedoch ausdrücklich, daß daraus kein »auch nur moralischer Anspruch auf Familienverkehr im Seeoffizierkorps« erwachse. Dennoch empfand Prinz Heinrich selbst diese kleine Reformmaßnahme als bedenklich und möglicherweise bindend für die Zukunft. ⁵¹

Die Flottenbefehlshaber waren in der sie gleichermaßen beunruhigenden Frage der gesellschaftlichen Beziehungen der beiden Korps geteilter Meinung. Holtzendorff und Ingenohl befürworteten eine allgemeine Erleichterung des gesellschaftlichen Verkehrs, während Vizeadmiral August von Heeringen, der Befehlshaber der Aufklärungstreitkräfte, sie ablehnte, weil er fürchtete, ein solches Zugeständnis würde zu neuen Ansprüchen der Ingenieure führen. Am 9. Juni 1909 verwarnte sich Prinz Heinrich offiziell gegen jeden Austausch von Visitenkarten oder gegenseitige Besuche an Land, weil ein derartiges Verhalten die gesellschaftlichen Unterschiede zwischen den Ingenieuren und Seeoffizieren verwische. Solch eine künstlich geschaffene gesellschaftliche Gleichstellung würde den Seeoffizieren die zusätzliche Belastung auferlegen, das Verhalten der Ingenieure in bezug auf die rechte Wahrung der Standesehre gegenüber Armee- und Zivilpersonen zu überwachen. Er empfahl statt dessen, die Frauen der beiden Gruppen zum Tee, zum Gottesdienst und zu Weihnachtsfeiern an Bord zusammenkommen zu lassen; das erfordere keinen vorherigen Besuchsaustausch und berühre auch die Frage der gesellschaftlichen Gleichstellung nicht. ⁵² Holtzendorff, inzwischen Chef der Hochseeflotte geworden, entschied am 23. Oktober 1909, daß Besuchskarten ausgetauscht werden könnten; dies sei »ein notwendiger, zeitgemäßer und nicht zu weit gehender Schritt«. Er legte den Offizieren jedoch nahe, jeden über das Korps des eigenen Schiffes oder Verbandes hinausgehenden Besuchsaustausch zu unterlassen. Als offizielle Begründung dafür gab er die schnelle Vergrößerung der Flotte und die wachsenden finanziellen Belastungen durch gesellschaftliche Verpflichtungen an. ⁵³

Einen Monat später wies Müller Holtzendorff noch einmal aus-

drücklich darauf hin, daß die Formen des gesellschaftlichen Verkehrs an Bord nicht auf die Verhältnisse an Land übertragen werden dürften. Unter dieser Voraussetzung habe der Kaiser dem Austausch von Besuchskarten an Bord zugestimmt in dem Bestreben, die derzeitige Unklarheit in dieser Frage zu beseitigen.⁵⁴ Bei diesem improvisierten und reichlich unbefriedigenden Kompromiß blieb es bis zum Ende des Krieges. Damit war das dornige Problem der gesellschaftlichen Kontakte der beiden Korps zur Seite gelegt, vor allem deswegen, weil die Ingenieure erkannten, daß zu diesem Zeitpunkt weitergehende Lösungen nicht erreicht werden konnten. Die Spannungen zwischen den Angehörigen beider Korps ließen nach, und die Stationschefs in Kiel und Wilhelmshaven baten Müller, in der nächsten Zeit nur nicht an diese »empfindliche Sache« zu rühren.⁵⁵

Freilich war diese Ruhe nur kurz, denn nun rückte wieder die Frage der Schulbildung der Bewerber für die Ingenieurlaufbahn in den Vordergrund. Auch darin sahen die Ingenieure einen Weg, eine Verbesserung ihrer Stellung zu erreichen.⁵⁶ Der Direktor der Ingenieur- und Deckoffizierschule, Kapitän z. See Friedrich von Kühlwetter, warnte 1909, die Hebung des allgemeinen Bildungsniveaus dieser Bewerber ziehe unmittelbar und unfehlbar eine Steigerung der Ansprüche in jeder Richtung nach sich. Da eine zu gute Bildung der Ingenieure am Ende alle Bildungsunterschiede zwischen den beiden Korps beseitigen würde, drängte Kühlwetter auf größte Vorsicht gegenüber all solchen Bestrebungen. Er schlug statt dessen eine strikte Beschränkung der Ausbildung auf das rein Technische vor. Bevor die Ingenieure erwarten könnten, ihre militärische und gesellschaftliche Stellung zu verbessern, müßten sie zunächst einmal eine »gesunde Auffassung von ihren militärischen Pflichten« an den Tag legen und beweisen, daß sie sich von der »verhetzenden Agitation gegen den Seeoffizier« fernhielten und daß sie »nicht selbst im Korps Agitation treiben und nicht der agitatorischen Presse aus seinen Reihen Mitarbeiter liefern«.⁵⁷ Man erwartete also von den Ingenieuren, daß sie alle bestehenden Kontakte zur Presse und zu Reichstagsabgeordneten abbrechen. War Kühlwetter darüber beunruhigt, daß mehr Ingenieure als Seeoffiziere eine Hochschule besucht hatten?

Spätestens 1910 war die Frage des gesellschaftlichen Aufstiegs der Marineingenieure durch Tirpitz' harten Widerstand entschieden. Im Oktober 1910, während eines Spaziergangs mit dem Kaiser in Rominten, gab Müller seiner Verbitterung über die Tirpitzsche Haltung gegenüber dem Ingenieurkorps Ausdruck. Noch einmal sprach er dabei die Frage des kaiserlichen Heiratskonsenses an. »Bei jetzigem Zustand stehen die Ingenieure auf Niveau der Deckoffiziere«. Müller wies darauf hin, daß die Ingenieure jetzt vorwiegend Frauen aus solchen gesellschaftlichen Kreisen heirateten, die die Marine auch für die Seeoffiziere akzeptieren würde. Dann griff er Tirpitz persönlich an. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes habe sich früher selbst übertroffen, wenn

es um die Förderung der Techniker gegangen sei. »Jetzt ist er umgeschlagen und schwört auf die [juristischen] Verwaltungsbeamten«. Das ginge so weit, daß er erkläre, ein Techniker könne nicht Leiter eines großen Instituts sein. »Er hat dabei vergessen, daß Leute wie Alfred Krupp . . . Techniker waren und auch Ballin nicht Jura studiert hat.« Die Flotte beweise in dieser Sache jedenfalls mehr Sympathie und Verständnis als der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, der sich wohl »dem Empfinden der Front etwas entfremdet« habe.¹⁸

Müllers Auseinandersetzung mit Tirpitz war bald vergessen, die Ingenieure jedoch fuhren fort, ihre Sache voranzutreiben. 1911 schrieb Admiral Coerper, Inspekteur des Bildungswesens, an den Direktor der Ingenieurschule, der gleichzeitig Vorsitzender der Annahmekommission für Ingenieuranwälter war, es entspreche nicht seinen Wünschen, »daß sich Marine-Ingenieure aus denselben Familien ergänzen wie die Seeoffiziere . . . Für das Seeoffizierkorps ist es günstiger, wenn sich die Ingenieuranwälter nur aus dem Mittelstand und Familien unter dem Mittelstand ergänzen. Wir werden damit erreichen, daß die Ingenieure von selbst in die untergeordnete Stellung zurückkehren, die ihnen zukommt.«¹⁹ Das war die Rückkehr zu den Ansichten des Admirals von Müller von 1906. Der Direktor der Ingenieurschule, Kapitän z. See Wilbrandt, fand ebenfalls, daß etwas geschehen müsse: »Die Anmaßungen der Ingenieure werden immer größer; es wird Zeit, daß wir energische Schritte ergreifen, um sie wieder dahin zurückzudrängen, wohin sie ihrer Stellung nach gehören«. Wilbrandt entrüstete sich darüber, daß es ein Marine-Ingenieur gewagt hatte, mit seiner Frau bei der Familie eines Seeoffiziers Besuch zu machen. Schlimmer noch: der Kommandant eines Schiffes hatte sogar seinen Leitenden Ingenieur zu sich ins Haus geladen. »Solche Fälle dürfen natürlich nicht vorkommen«, und es gebe nur eine einzige Lösung: »Der einzig richtige Weg, die Ingenieure in ihre ihnen zukommende bescheidene Stellung zurückzudrängen, ist, daß nur Leute aus Familien unter dem Mittelstand eingestellt werden«. Als Vorsitzender der Annahmekommission hatte Wilbrandt die Möglichkeit, seine Vorstellungen zu verwirklichen. Seine allgemeinen ausfälligen Bemerkungen waren übrigens dadurch ausgelöst worden, daß einige Ingenieuraspiranten an englischen Sprachkursen für Seekadetten teilnehmen wollten.⁶⁰

Die Führung der Marine erkannte jedenfalls sehr wohl, daß hier wieder einmal der Bildungsstand der Ingenieure als Hebel dienen sollte, um das Tor zu größerer gesellschaftlicher Bewegungsmöglichkeit zu öffnen, und sie reagierte wie gewohnt. Coerper und Wilbrandt wurden zwar offiziell von Tirpitz wegen ihrer Ausfälle gerügt, wahrscheinlich jedoch nur deshalb, weil ihre Bemerkungen zur Kenntnis des Reichstagsabgeordneten Georg Gothein von der Freisinnigen Vereinigung gekommen und von diesem an die Öffentlichkeit gebracht worden waren. Zwei Jahre später drückte Tirpitz dem Inspekteur des Bildungswesens, Vizeadmiral von Dambrowski, gegenüber sein Befremden dar-

über aus, daß Ingenieure an der Ingenieur- und Deckoffizierschule ihr Vorrecht zum Besuch von Kursen in höherer Mathematik als Standesfrage bezeichnet und schließlich sogar disziplinos gegen die Entscheidung des Direktors opponiert hätten, als dieser ihren Anspruch zurückwies.⁶¹ Es wurde jedenfalls deutlich, daß die führenden Stellen der Marine den Ingenieuren immer wieder Beschränkungen auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Bildung auferlegten, da sie fürchteten, daß höhere Bildung die Ansprüche der Ingenieure auf Verbesserung ihrer Position immer wieder beleben würde.

Tirpitz' ablehnende Haltung zu Reformen wurde von Admiral Coerper geteilt. Im Januar 1912 informierte er Tirpitz davon, daß sich in letzter Zeit mehrfach Brüder von Marine-Ingenieuren für die Seeoffizierlaufbahn gemeldet hätten, in diesem Jahr bereits vier. Mache dies Schule, so werde sich bei den Marine-Ingenieuren das Gefühl der Unzufriedenheit mit ihrer militärischen und gesellschaftlichen Stellung und mit ihren Beförderungsverhältnissen zweifellos vermehren. Dann kam er auf das alte Thema zurück: Die Auswahl der Bewerber für die Ingenieurlaufbahn, die in erster Linie nach »ihren praktischen Vorkenntnissen« erfolgen müsse. Der von ihm beklagten Praxis der Annahmekommission, Bewerber »lediglich ihrer besseren Herkunft wegen« zu bevorzugen, wolle er energisch entgegenreten. Gehe man bei den Seekadetten von »guter häuslicher Erziehung, vornehmer Gesinnung, guter Familientradition und sicherem Auftreten« aus, so genüge für die Ingenieur aspiranten fachliches Können auf den verschiedenen technischen Gebieten.⁶² Damit bekannte sich nun auch die Inspektion des Bildungswesens ganz offen dazu, die künftigen Ingenieure aus so niedrigen Gesellschaftskreisen auszuwählen, daß sie eine Gleichstellung mit den Seeoffizieren nicht verlangen konnten – ganz wie Müller es 1906 empfohlen hatte.

Doch das Jahr 1912 brachte in Sachen Reformen für das Ingenieurkorps auch einen Schritt vorwärts, denn erstmals befaßte sich der Reichstag mit diesem Thema. Der Abgeordnete Struve von der Freisinnigen Vereinigung erhob in einer Sitzung des Budgetausschusses die Forderung nach gesellschaftlicher Gleichbehandlung der Ingenieure und Seeoffiziere. Tirpitz, der inzwischen von führenden Marine-Ingenieuren die Versicherung erhalten hatte, daß sie Struves Bemühungen nicht billigten,⁶³ erreichte durch seinen politischen Einfluß, daß ein entsprechender Antrag im Ausschuß abgelehnt wurde. Das hinderte freilich den Abgeordneten nicht, den Antrag auf Reformen für das Ingenieurkorps, besonders zur Gleichstellung der Ingenieure mit den Seeoffizieren, am 15. Mai 1912 im Plenum erneut einzubringen, denn »jetzt haben wir ein einseitiges Unterordnungsverhältnis der Ingenieure unter den Seeoffizieren«. Zugleich verlangte Struve, daß die Marine endlich davon Abstand nehme, die Ingenieurlaufbahn als einen gewöhnlichen mittleren Beruf zu kennzeichnen.⁶⁴

Struves Antrag wurde auch im Plenum des Reichstags abgelehnt,

aber Tirpitz hielt es nun doch für angezeigt, dem Ingenieurkorps Konzessionen zu machen und damit die loyale Haltung anzuerkennen, mit der die Ingenieure gezeigt hätten, daß sie »den wiederholten Klagen des Abgeordneten Dr. Struve in Presse und Reichstag« fernstünden und die beste Vertretung ihrer Interessen bei ihren militärischen Vorgesetzten sähen.⁶⁵ Am 6. Juni 1912 gab er seine bisherige Haltung in einem wichtigen Punkt auf: waren bis dahin die Marine-Ingenieure in jedem Fall nach den Seeoffizieren eingestuft worden, so wurden die Beziehungen zwischen den beiden Gruppen nun ganz auf ihr dienstliches Verhältnis abgestellt. In der Allerhöchsten Kabinettsorder über die Neuregelung hieß es dazu: »Die Mitglieder des Marine-Ingenieurkorps sind Vorgesetzte sämtlicher Mannschaften der Marine. Zu anderen Offizieren der Marine treten sie nirgends in ein Vorgesetztenverhältnis. Ob und wie sie zu den anderen Offizieren der Marine in das Verhältnis von Untergebenen treten, hängt von der Dienststellung ab, welche sie innehaben«. In der täglichen Praxis bedeutete dies, daß der Leitende Ingenieur an Bord nur dem Kommandanten, dem Flottillen- und dem Flottenchef ständig unterstellt war, die übrigen Ingenieure dem Leitenden Ingenieur und, in Disziplinarangelegenheiten, dem Ersten Offizier. Durch die neue Regelung wurden sie militärische Vorgesetzte der Deck- und Unteroffiziere, die unter ihnen Dienst taten. Admiral von Müller notierte später, Tirpitz habe sein Einverständnis zu diesem Kompromiß nur aus Gründen politischer Zweckmäßigkeit gegeben: »Er war in einer schwierigen Lage dem Reichstag gegenüber und mußte, wollte er nicht die Ingenieurfrage in sehr unangenehmer Weise vom Reichstag aufrollen lassen, durch einen verhältnismäßig annehmbaren Schritt des Entgegenkommens vorbeugen«.⁶⁶

Für diese gemäßigte Reform gab es allerdings auch noch einen sehr praktischen Anlaß, der es geraten erscheinen ließ, die Anziehungskraft dieser Laufbahn zu vergrößern. Der Leiter der Zentralabteilung des Reichsmarineamtes, Konteradmiral Reinhard Scheer, hatte nämlich gerade den in Zukunft bestehenden Bedarf an Ingenieuren berechnet und war zu dem Ergebnis gekommen, daß es künftig in diesem Bereich einen akuten Mangel geben werde. Vor allem das 1908 beschlossene Bauprogramm hatte zu dieser bedenklichen Lage geführt, und die gerade vom Reichstag verabschiedete Novelle von 1912 mußte die Situation noch verschärfen. Scheer schätzte, daß erst in den Jahren 1920/21 eine ausreichende Zahl von Ingenieuren vorhanden sein würde, um den Bedarf einer Flotte in dem durch die Novelle von 1912 vorgeschriebenen Umfang zu decken. Der kritischste Punkt lag dabei in der Jahresmitte 1917; dann war mit etwa 190–250 unbesetzten Ingenieurstellen zu rechnen, vorausgesetzt, daß keine weitere Ausdehnung des Bauprogramms erfolgte.⁶⁷ Trotz dieser Erkenntnis lehnte aber auch Scheer weitgehende Maßnahmen zur Gleichstellung der Ingenieure mit den Seeoffizieren ab.⁶⁸

Die öffentliche Erörterung dieser Frage im Reichstag hatte auch

Müller beunruhigt und an die Seite von Tirpitz gebracht. Jedenfalls unterstützte das Marinekabinett das Reichsmarineamt in seinem Konflikt mit dem Reichstag. Im Juni 1912 beklagte Müller das Erscheinen einiger Artikel des freisinnigen Abgeordneten Georg Gothein, in denen dieser auf die unnötig niedrige militärische und gesellschaftliche Stellung der Marine-Ingenieure innerhalb des deutschen Offizierkorps hingewiesen hatte. Müller behauptete, diese Artikel seien nur geschrieben worden, um unter dem Ingenieurnachwuchs Erbitterung und Mißtrauen hervorzurufen und die Eltern aus besseren Gesellschaftskreisen davon abzuhalten, ihre Söhne diesem Beruf zuzuführen.⁶⁹

Im nächsten Jahr nahmen zum erstenmal auch die Sozialdemokraten von dieser Frage Notiz. Am 13. Januar 1913 beschuldigte einer ihrer Reichstagsabgeordneten die Marineführung, sie versuche andauernd darauf hinzuwirken, daß die Ingenieure sich aus den niederen Ständen und nicht aus den gleichen Kreisen wie die Seeoffiziere ergänzen würden – ein offensichtlicher Bezug auf die Anweisungen des Admirals Coerper aus dem Jahre 1911. »Wer Knecht ist, soll Knecht bleiben. Das ist Regierungsmethode!«⁷⁰ Doch entsprach die offizielle Haltung der SPD zu den Problemen der Marine-Ingenieure der allgemeinen Einstellung der Partei, in allen militärischen Angelegenheiten grundsätzliche Opposition zu betreiben. Ihre Abgeordneten pflegten sich deshalb nicht auf ins einzelne gehende Erörterungen über das Marine-Offizierkorps einzulassen, um so ihre Argumente für die Debatten um das Flottenprogramm als Ganzes aufzusparen. Ihr Militärexperte Gustav Noske brauchte seine Munition für den Kampf um die Sache der Matrosen und Heizer. So sprach er sich trotz aller Sympathien für die Sache der Ingenieure gegen einen neuerlichen Vorstoß des Abgeordneten Struve aus, den Marine-Ingenieuren Disziplinalgewalt zu geben, da dies »auf Kosten der Matrosen und Rekruten« gehen würde.⁷¹ Die SPD lehnte ganz allgemein die hierarchische Struktur der militärischen Führung ab; sie mißtraute den bürgerlichen, tüchtigen und gebildeten Marine-Ingenieuren, zumal diese auch noch nach militärischer und sozialer Gleichstellung mit den Seeoffizieren strebten. Und so fand sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands, wenn auch aus ganz anderen Motiven, bei der Ablehnung des Antrags Struve, die Marine-Ingenieure mit Disziplinarstrafgewalt auszustatten, in einer Front mit dem Reichsmarineamt wieder.⁷²

Die im verborgenen weiterschwelende Unzufriedenheit in den Reihen der Ingenieure wurde durch einen Artikel der »Täglichen Rundschau« vom 8. März 1913 neu entfacht, in dem der pensionierte Kapitän z. See von Pustau von den Marine-Ingenieuren als dem »Mittelstand« der Marine sprach.⁷³ Diese unzeitgemäße Einordnung der Ingenieure irgendwo zwischen Seeoffizieren und Mannschaften erregte den Zorn des Chefingenieurs Büsing in Wilhelmshaven. Er war darüber aufgebracht, daß die Ingenieure wieder auf eine Stufe mit den Deckoffizieren gestellt würden. Um erneuten Angriffen im Reichstag und deren Rück-

wirkungen innerhalb der Marine zuvorzukommen, bat er das Reichsmarineamt um eine Richtigstellung. Dies tat Tirpitz, der die Verstimmung der Ingenieure damit beschwichtigte, daß er den von Pustau benutzten Ausdruck »Mittelstand der Marine« als unzutreffend zurückwies.⁷⁴

Kaum war diese Differenz beigelegt, da erschien in der antisemitischen Zeitschrift »Hammer« der anonyme Artikel eines pensionierten Seeoffiziers, der den Marine-Ingenieuren vorwarf, sie pflegten als einzige in der Marine eine »Nörgelsucht«, von der er zudem behauptete, sie werde durch freisinnige Abgeordnete, vor allem von Struve, noch geschürt.⁷⁵ Wiederum forderte Büsing ein Eingreifen des Reichsmarineamtes, zu dem man dort auch aus grundsätzlichen Erwägungen bereit war, selbst wenn man glaubte, daß die erhobenen Vorwürfe bis zu einem gewissen Grade zutreffend seien.⁷⁶ Konteradmiral Schrader von der militärischen Abteilung des Amtes billigte Büsing durchaus zu, Grund zu seiner Beschwerde zu haben, wies jedoch gleichzeitig darauf hin, daß anderen Zeitungen brisantes Material in dieser Sache von Angehörigen des Ingenieurkorps zugegangen sei, was immerhin zeige, daß es mit diesem Korps doch nicht zum besten stehe.⁷⁷

Die Beziehungen zwischen Seeoffizieren und Ingenieuren waren jedenfalls gegen Ende des Jahres 1913 nicht in Ordnung. Die wachsende Unruhe um das Ingenieurkorps in Presse und Reichstag und die Berechnungen Scheers über den zu erwartenden Mangel an Ingenieuren zwangen Tirpitz zum Handeln. Nun versprach Tirpitz, seine ablehnende Haltung zur Frage der Erteilung des kaiserlichen Heiratskonsenses für Ingenieure zu überprüfen, ohne daß dies allerdings vor dem Ausbruch des Krieges konkrete Folgen gehabt hätte. Zusätzlich zu den schon erwähnten Maßnahmen vom Juni 1912 wurde im September 1913 nur noch die Ausbildungszeit der Ingenieur-Anwärter um zwei Jahre verkürzt.⁷⁸ Weiter aber wollte der Staatssekretär nicht gehen, und so war das »Ingenieur-Problem« nach wie vor ungelöst, als der Erste Weltkrieg ausbrach.

In seinem Aufsatz über die Marineoffiziere zeigte sich Wahrhold Drascher von der Tatsache beeindruckt, daß es den Ingenieuren gelungen sei, sich aus der Position der Deckoffiziere weiterzuentwickeln zum Offizier. Darin sieht er eine parallele Entwicklung zu der der Ingenieure im zivilen Bereich: »Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat diese Berufsgruppe sich vom handwerklichen Mechaniker über den selbständigen Fabrikanten zum führenden und wirtschaftsbeherrschenden Großindustriellen entwickelt.«⁷⁹ Diese Darstellung bedarf jedoch, soweit sie das Ingenieurkorps betrifft, einer Richtigstellung.

Gerechterweise muß man zugeben, daß Befehlshaber und Kommandanten der Flotte von Anfang an die wachsende militärische Bedeutung der Marine-Ingenieure gesehen und anerkannt haben und auch gewillt waren, dieser Gruppe Zugeständnisse hinsichtlich ihrer militärischen Position zu machen. Der Stein des Anstoßes war aber der gleichzeitig

damit verbundene Anspruch der Ingenieure auf gesellschaftlichen Aufstieg. In der Ablehnung von Konzessionen auf diesem Gebiet bildeten auch die Befehlshaber der Flotte mit dem Reichsmarineamt und dem Marinekabinett eine geschlossene Front. Die Gründe für diese Haltung liegen zum Teil sicher in den starren Strukturen der wilhelminischen Gesellschaft ganz allgemein und ihrer Überbewertung humanistischer Bildung gegenüber den Naturwissenschaften. Man braucht hier nur an die Abneigung an den Universitäten gegen so »technische« Studienfächer wie Architektur, Pharmakologie, Ingenieurwissenschaften und dergleichen zu erinnern. Aber auch die scharfen, hart abgegrenzten, starren und unüberwindlichen sozialen Schichtungen wurden in den militärischen Bereich übertragen. Hinsichtlich der Einstellung zu den Ingenieuren wurde dies alles in der Marine noch verschärft durch die weltweite Tradition der Seefahrt, daß die Befehlsgewalt auf einem Schiff ausschließlich dem Nautiker, dem Seeoffizier zustehe.

Unter diesen Voraussetzungen war an Reformen, wie sie in Großbritannien seit 1903 praktiziert wurden, in Deutschland gar nicht zu denken. Sie hätten nicht nur als Angriff auf die soziale Struktur der Marine, sondern auf die der wilhelminischen Gesellschaft ganz allgemein gewirkt. Statt dessen bemühte sich die Führung der Marine ganz bewußt darum, die soziale Schichtung aufrechtzuerhalten, indem sie eine eindeutige gesellschaftliche Grenzlinie zog zwischen praktischem oder technischem Personal auf der einen Seite und befehlendem oder Front-Personal auf der anderen. Und immer dann, wenn diese Grenzlinie in Gefahr geriet, überschritten zu werden, appellierte die Marineführung lautstark an das Standesgefühl ihrer Seeoffiziere, um die bestehende soziale Trennung zu rechtfertigen.

Es kann kein Zweifel daran bestehen, daß die Marine-Ingenieure ganz bewußt die gesellschaftliche Gleichstellung mit den Seeoffizieren suchten. Durch die Auswahl ihres Nachwuchses aus den gesellschaftlichen Kreisen, aus denen auch die Seekadetten kamen, durch bessere Schulbildung und höhere Bildung und durch Heirat in sozial höhergestellte Kreise hofften sie, dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen. Schritt für Schritt versuchten sie, der Marineführung die Gewährung vieler der den Seeoffizieren zustehenden Vorrechte und Statussymbole abzurufen, wie den kaiserlichen Heiratskonsens, die Offiziersschärpe, militärische Ehrengerichte, Landkasinos und dergleichen. Das Marine-Ingenieurkorps verlangte kurz gesagt nach völliger Gleichstellung mit dem traditionellen aktiven Offizierkorps. Die dabei angewandten Methoden grenzten häufig an kleinliches Gezänk und waren unvereinbar mit dem hergebrachten Offiziersbild; die Sorgen der Ingenieure aber waren Realität. Sie fühlten sich von ihren zivilen Kollegen geringschätzig behandelt, die im Schiffingenieur eher einen besseren Techniker sahen als einen umfassend geschulten Experten; sie empfanden sich von der Marine unterbewertet, die ihrer Ansicht nach nicht willens war, ihnen die ihrer Tätigkeit an Bord moderner Schiffe angemessene gesellschaft-

liche und militärische Stellung einzuräumen. Nicht zuletzt ging es den Ingenieuren in dieser Situation auch um eine Abgrenzung nach unten, um die Anerkennung als ein Korps, das deutlich über den Deckoffizieren und den Unteroffizieren rangierte. Besonders in den Deckoffizieren sahen die Ingenieure eine ständige Bedrohung, da sie an Bord die stärkste »Offiziers«gruppe bildeten und in praktischer und technischer Beziehung Hervorragendes leisteten. Und so kämpften die Ingenieure der Kaiserlichen Marine nicht nur um die Gleichstellung ihres Korps mit den Seeoffizieren, sondern in demselben Maße auch um seine deutliche Scheidung von dem der Deckoffiziere.

6. Das Deckoffizierkorps

Wie die Ingenieuroffiziere versuchten auch die Deckoffiziere, ihre militärische und gesellschaftliche Position zu heben, und verlangten ihre Anerkennung als ein eigenständiges Offizierkorps innerhalb der Hierarchie der Marine.¹ Anders aber als das der Ingenieure erschien dieses Korps nicht plötzlich als Produkt stürmischen Fortschritts im militärischen Gefüge, es leitete seine Existenz vielmehr mitten aus dem 19. Jahrhundert her, als noch die Fregatten der preußischen Marine die Meere befuhren. Im Organisations-Reglement für die Marine vom 7. Juli 1854 hieß es: Die Deckoffiziere rangieren »hinter den Offizieren und vor den Unteroffizieren mit Portepeee«. Das Reglement machte die Deckoffiziere somit zu einem besonderen Korps innerhalb der Marine-Hierarchie. Es gab zu dieser Zeit noch keine Marine-Ingenieure, und die Ärzte gehörten ebenso wie die Zahlmeister zum zivilen Dienst und waren keine Soldaten. Die Deckoffiziere bezogen regelrechtes Gehalt und unterschieden sich dadurch von den Unteroffizieren, die Löhnung erhielten; auf sie fand das Offiziers-Pensionsgesetz Anwendung.² Die Deckoffiziere jener Zeit überwachten die verschiedenen Gruppen von Spezialisten an Bord. Ihre Verantwortung erstreckte sich kurz gesagt auf folgende Bereiche: 1. Navigation, 2. Seemännischer Bereich mit Bootsmann, Zimmermann, Stückmeister, Wachtmeister, Signal- und Funkmeister, 3. Maschinen (Antriebsmaschinen, elektrische, Rohrleitungs- und Pumpen-Anlagen), 4. Waffen (Artillerie, Torpedo- und Minenwaffen sowie Munition).³ Neben diesen fachlichen Aufgaben erfüllten die Deckoffiziere auch eine sehr wichtige militärische Funk-

tion als Gehilfen und Verbindungsleute des Ersten Offiziers zur Mannschaft. Jeden Abend erhielten sie vom Ersten Offizier für ihren Bereich die Befehle für den folgenden Tag, für deren Durchführung sie verantwortlich waren. So nahmen die Deckoffiziere als zahlenmäßig kleine Gruppe eine wichtige Stellung in der alten Marine ein.

Doch die Zeiten änderten sich. Die Segel wurden durch die Dampfmaschinen, das Holz im Schiffbau durch Stahl ersetzt, und die beweglichen Kanonen der Seitendecks wichen Geschütztürmen. Diese technischen Veränderungen erforderten ein gut geschultes und spezialisiertes Bedienungspersonal, das aufgrund seiner Funktionen weder den Mannschaften noch den Unteroffizieren zugeordnet werden konnte, sondern die Reihen der Deckoffiziere in immer größer werdender Zahl verstärkte. Die in einer modernen Flotte wichtigen technischen Funktionen, die sie zu erfüllen hatten, erhöhten zwar die Bedeutung innerhalb der Marine, verminderten aber gleichzeitig ihr militärisches Ansehen.⁴ Mit der Größe der Schiffe wuchs auch die Zahl der Seeoffiziere – 20 bis 25 wurden auf einem modernen Linienschiff gebraucht –, die nun eine Reihe von militärischen Aufgaben erfüllen konnten, die bisher die Deckoffiziere wahrgenommen hatten. Schließlich trat das Korps der Marine-Ingenieure immer stärker in Erscheinung, die mit höherer Schulbildung eintraten und einer höheren sozialen Schicht entstammten als die Deckoffiziere, an Bord deren Plätze als technische Spezialisten einnahmen und damit ebenfalls deren soziale und militärische Position bedrohten. So konzentrierten sich die Deckoffiziere in der Kaiserlichen Marine auf das Bemühen, ihre traditionelle Stellung zwischen Seeoffizieren und Unteroffizieren unverändert zu bewahren, in einer von Seeoffizieren und Ingenieuren bestimmten Ordnung kein leichtes Unterfangen.

Am 24. Februar 1856 hatte Prinz Adalbert von Preußen für alle Deckoffiziere Gehaltserhöhungen beantragt und dabei »das zwischen den Offizieren und Unteroffizieren mitten innen stehende Institut der Deck-Offiziere« ausdrücklich bestätigt. Er fügte hinzu, daß das Organisations-Reglement für die Marine aus dem Jahr 1854 den von den Deckoffizieren ausgeübten Funktionen nicht gerecht werde. Der Umstand, daß die Deckoffiziere beim Erreichen ihres Dienstgrades normalerweise zwölf bis zwanzig Dienstjahre hinter sich hätten, und die geringe Bezahlung führte oft dazu, daß sie den Dienst in der Marine quittierten und lieber eine Beschäftigung im privatwirtschaftlichen Bereich suchten. Prinz Adalberts Bemühungen um eine Besserstellung der Deckoffiziere waren, wie auch im Fall der Ingenieure, erfolgreich. Mit dem 13. März 1856 erhöhte König Friedrich Wilhelm IV. das Gehalt der Deckoffiziere 2. Klasse auf 360 Taler. Drei Monate später beantragte der Prinz eine Vergrößerung des Deckoffizierkorps, dessen Angehörige für ein Kriegsschiff von ähnlicher Wichtigkeit seien wie die Seeoffiziere. Der König genehmigte die Vermehrung am 21. März 1857; den weitergehenden Antrag, den Deckoffizieren das Recht zum Tragen des

Säbels, also ein traditionelles Vorrecht des Offiziers, zu gewähren, lehnte er allerdings ab.⁵

Prinz Adalberts Förderung alles technischen oder »praktischen« Personals verbürgte den Deckoffizieren eine sichere und geachtete Stellung in der Marine-Hierarchie. 1859 wurde verfügt, daß ihnen die Offiziers-Tafelgelder gewährt würden, daß sie berechtigt seien, einen eigenen Burschen zu haben, und daß sie ihr Essen ohne Sonderkosten aus der Seekadettenküche erhalten könnten. Lediglich eine eigene Messe wurde ihnen nicht zugestanden. 1860 erhielten sie die Zusicherung, daß die Unteroffiziere und Mannschaften betreffenden Vorschriften und Regelungen nicht auf die Deckoffiziere anzuwenden seien; »sie bilden vielmehr eine eigene Kategorie, indem sie gesetzlich nach den Offizieren und vor den Unteroffizieren mit Portepeer rangieren«.⁶

Diese scheinbar eindeutige Stellung geriet in Gefahr, als während der nächsten zehn Jahre die Reihen des Deckoffizierkorps durch technische Spezialisten erweitert wurden und die Zusammensetzung des Korps sich erheblich änderte. 1863 wurde zur Ausbildung dieser Techniker eine besondere Schule, die Deckoffiziers- und Unteroffizierschule, gegründet. Die Marineführung und der preußische Kriegsminister Albrecht von Roon stimmten darin überein, daß diese Spezialisten Mitglieder der militärischen Organisation werden sollten, um sie so weit wie möglich den Einflüssen des zivilen Lebens fernzuhalten. Neben der fachlichen Ausbildung sollte sich die Schule mit der »Erhaltung des militärischen Geistes« befassen; eine weitergehende Ausbildung – etwa in Navigation – war nicht vorgesehen, da zu viel Schulbetrieb sich als der soldatischen Disziplin abträglich erweisen könnte.⁷ Die Schule wurde im Januar 1867 eröffnet. Sie war die Vorgängerin der späteren Ingenieur- und Deckoffizierschule.⁸

Zu den Spezialisten, die bei dieser Erweiterung in den Rang eines Deckoffiziers erhoben wurden, gehörten auch die bisher im Feldwebel-Rang stehenden Feuerwerker. Der Feuerwerker war der erste Gehilfe des Artillerieoffiziers, er trug die Verantwortung für Instandhaltung und ständige Bereitschaft der Geschütze und Munition. Ihre Beförderung regelte sich nach dem Dienstalder, und jedes Jahr konnten sich die jeweils dienstältesten Feuerwerker der Deckoffizier-Prüfung stellen. Der Weg vom Unteroffizier bis zum Deckoffizier dauerte etwa sieben Jahre; da die Marine aber dringenden Bedarf hatte, wurde 1871 diese Zeitspanne verkürzt, und offenbar aus demselben Grund wurde 1886 eine neue Fachoffizier-Laufbahn geschaffen, die des Feuerwerksoffiziers. Alle Deckoffiziere, Feldwebel und Maate der Artillerie, die sich für diese neue Laufbahn bewerben wollten, mußten Führungsqualitäten aufweisen, mit artilleristischer und militärischer Ausbildung vertraut sein und die Bestätigung ihres Vorgesetzten beibringen, daß sie »die Würde eines Deckoffiziers zu wahren« wüßten.⁹

Mit dem neuen Rang entstanden sofort auch die Probleme der sozialen Position der Feuerwerksoffiziere, vor allem im Hinblick auf die

Voraussetzungen, die die Bewerber zu erfüllen hatten. Praktisch stellte die Marineführung jeden Bewerber vor die Entscheidung zwischen Beförderung und Heirat. Entschloß sich ein Feuerwerker zur Eheschließung, so hatte er beim zuständigen Marine-Stationsschef die Heiratserlaubnis zu beantragen, wobei er jährlich zusätzliche Einkünfte von 750 Mark nachzuweisen hatte.¹⁰ Wollte er erst nach der Beförderung zum Feuerwerksoffizier heiraten, so war das nachzuweisende zusätzliche Einkommen sehr viel höher angesetzt; der Betrag überstieg fast immer die Möglichkeiten des Heiratswilligen. Um diese finanzielle Barriere vor der Beförderung und dem sozialen Aufstieg zu umgehen, schlossen in den ersten Monaten mehrere Feuerwerker zunächst die Ehe und kamen dann erst um die Zulassung zur Offiziersprüfung ein. In der Marine-Artillerie-Inspektion sah man darin wohl eine Gefährdung des sozialen Ansehens der Feuerwerksoffiziere und beantragte, in Zukunft verheiratete Feuerwerker von der Zulassung zur Offiziersprüfung generell auszuschließen. Dies wurde zwar von Konteradmiral von der Goltz mit Hinweis auf den Mangel an Fachpersonal abgelehnt; praktisch kam er aber zum selben Ergebnis, als er anordnete, daß bereits verheiratete Bewerber nachträglich den Nachweis der höheren Einkünfte zu erbringen hätten.¹¹ Die Feuerwerksoffiziere brachten jedoch den sozialen Strukturregeln des Marine-Offizierkorps nicht die rechte Achtung entgegen. So mußte die Marine-Artillerie-Inspektion noch 1888 berichten, daß nur einem von dreizehn kürzlich vorgelegten Heiratsgesuchen der Einkommensnachweis beigelegt gewesen sei. Das zeige einen ernsten Mangel an Verständnis für diese Forderung.

In diesem Bericht wurde auch auf ein anderes Problem im Zusammenhang mit der Heirat von Feuerwerksoffizieren hingewiesen: die soziale Herkunft der Frau. Verzichteten Unteroffiziere nicht auf die Möglichkeit, Feuerwerksoffiziere zu werden, dann begannen vor der Erteilung der Heiratsgenehmigung Nachforschungen über die Braut, vor allem hinsichtlich der Herkunft, der Schulbildung und des Rufs der künftigen Frau. War das Ergebnis zufriedenstellend, dann wurde das Gesuch zur endgültigen Entscheidung der Admiralität zugeleitet. Verzichtete der Unteroffizier jedoch auf die Beförderung, so erteilten die Vorgesetzten die Heiratsgenehmigung unter sehr viel einfacheren Bedingungen: es war nur erforderlich, daß die gewünschte Verbindung der Stellung eines Unteroffiziers entsprach. Da aber in solchen Fällen durch späteren Nachweis des höheren Einkommens die Qualifikation für die Offiziersprüfung möglich war, fürchtete die Inspektion offenbar das Eindringen sozial unerwünschter Ehefrauen; daher wünschte sie, daß diese Hintertür verschlossen würde. Wieder lehnte von der Goltz dies ab, unterstützt von General von Caprivi, der die Vorgesetzten an ihre Pflicht erinnerte, »in jedem einzelnen Falle vor einer etwaigen Beförderung zu prüfen, ob auch die Familienverhältnisse den Betreffenden zur Offizierlaufbahn geeignet erscheinen lassen«.¹²

Diese Beispiele zeigen, wie weit sich das starre System gesellschaftlicher Klassen in der Marine bis in die einzelnen Stufen der Hierarchie erstreckte. Die Deckoffiziere, die so häufig über ihren den Seeoffizieren und Ingenieuren nachgeordneten niederen Rang murrten, waren ebenso eifrig darauf bedacht, ihre eigenen Vorrechte gegenüber den Unteroffizieren zu wahren. So suchte jedes Korps die soziale Leiter aufwärts zu steigen und dabei gleichzeitig Stellung und besondere Vorrechte vor jeder Bedrohung durch die unter ihm Stehenden zu schützen.

Hinsichtlich ihrer Beförderung und ihrer Besoldung hatte sich die Situation der Deckoffiziere um die Jahrhundertwende stabilisiert. Das Korps ergänzte sich in erster Linie aus den Reihen der Mannschaften. Nach Ableistung ihres dreijährigen Wehrdienstes konnten Mannschaften Unteroffiziere werden; im allgemeinen waren für diese Beförderung 50 Monate Seefahrtzeit Voraussetzung. Hervorragende dienstliche Leistungen als Unteroffizier öffneten dann die Tür zum höchsten für Mannschaften erreichbaren Dienstgrad, zum Oberdeckoffizier, wobei der Aufstieg meist von der besonderen fachlichen Tüchtigkeit des einzelnen abhing. Artilleriefachkräfte waren gefragt, die Beförderung erfolgte in dieser Sparte sehr schnell. Der Andrang zu so beliebten Dienstzweigen wie der Torpedowaffe dagegen behinderte eher ein schnelles Avancement. Beförderungen brachten wesentliche finanzielle Vorteile. Ein Obermatrose bekam 24 M Löhnung im Monat, ein Obermaat 60 M; ein Oberdeckoffizier bezog ein Gehalt von 215 M.¹³ Deckoffiziere erhielten an Bord außerdem 50 M monatliches Tafelgeld, und nach 36 Dienstjahren konnten sie mit einer monatlichen Pension zwischen 30 und 42 M rechnen. Nach sieben Dienstjahren hatten Unteroffiziere die Möglichkeit, sich um bevorzugte Einstellung in die Polizei zu bewerben. Mit zwölf Dienstjahren erwarben insbesondere die Deckoffiziere die Berechtigung, in den unteren Staatsdienst übernommen zu werden, wo für sie Stellen offengehalten wurden.¹⁴

Der soziale Status der Deckoffiziere war jedoch auch um 1900 recht niedrig. Sie gehörten formell zur Gruppe der Unteroffiziere, und wie die Feldwebel unterschieden sich die beiden Deckoffizierdienstgrade von den übrigen Unteroffizieren äußerlich durch das Tragen des Säbels mit Portepee. Die Deckoffiziere rangierten zwar dem Dienstrang nach über den Feldwebeln der Armee, standen gesellschaftlich aber auf derselben Stufe¹⁵ wie diese. Vom Kaiser hatten sie keine Hilfe bei der Verbesserung ihrer Stellung zu erwarten. Als dieser hörte, daß in der britischen Kriegsmarine Deckoffiziere zu den Offiziersmessen zugelassen wurden, fand er das empörend.¹⁶

Nur hinsichtlich ihrer Zahl erfreuten sich die Deckoffiziere eines besonderen Platzes in der Marine-Hierarchie. Sie bildeten die größte Einzelgruppe von »Offizieren« in der Marine. 1905 gab es 1309 Seeoffiziere und 1652 Deckoffiziere. Neun Jahre später standen 2249 Seeoffizieren 2977 Deckoffiziere gegenüber.¹⁷ Das schon öfter als Beispiel angeführte Linienschiff »Prinzregent Luitpold« zählte zu seiner Besat-

zung 20 Seeoffiziere und 27 Deckoffiziere.¹⁸ Durchschnittlich fuhren etwa 22–24 Deckoffiziere an Bord der Linienschiffe der Kaiserlichen Marine.¹⁹

Alle Deckoffiziere unterstanden dem Ersten Offizier. Sie achteten darauf, daß seine täglichen Befehle durchgeführt wurden, und trugen die Verantwortung für das gesamte Schiffsinventar. Der Bootsmann, als rechte Hand des Ersten Offiziers, besorgte die Arbeitsverteilung und war für Sauberkeit des Schiffes und die allgemeine Ordnung an Bord zuständig. Die Feuerwerker taten ihren Dienst unter dem Artillerieoffizier, der Steuermann unter dem Navigationsoffizier. Der Zimmermann hatte sich um Masten, Takelage, Beiboote, Schiffskörper und Tauchergerät zu kümmern. Dem Wachtmeister oblagen als Gehilfen des Ersten Offiziers alle sich aus der Disziplinarordnung und -strafgewalt ergebenden Verrichtungen einschließlich der Strafvollstreckung an Bord. Maschinisten und Pumpenmeister bedienten und warteten unter dem Leitenden Ingenieur die Maschinen und technischen Anlagen, die Stückmeister waren für die Ausbildung der Kanoniere und die Einsatzbereitschaft der Geschütztürme, der Signalmeister für den Signalbetrieb, der Proviantmeister für die Verpflegung, der Verwalter für das Rechnungswesen verantwortlich. Alle diese Deckoffiziere hatten auf den großen Schiffen eine eigene gemeinsame Messe.²⁰

Das Hereinströmen so vieler technischer Spezialisten veränderte die traditionellen Funktionen der Deckoffiziere innerhalb der Flotte und drängte damit auch zu einer neuen Einschätzung des Status dieses Korps innerhalb der Marine-Hierarchie. Dies geschah bei der Neuherausgabe der »Organisatorischen Bestimmungen für die Marine« im Juni 1899. Sie brachten einen nicht erwarteten Rückschlag für die Deckoffiziere. Das Personal der Marine wurde darin in zwei Kategorien eingeteilt, in Offiziere und Mannschaften, und die Deckoffiziere fanden sich der zweiten Gruppe zugeordnet, während das nunmehr aufgehobene Reglement von 1854 ihnen noch einen gesonderten Status zwischen Seeoffizieren und Unteroffizieren zugebilligt hatte. Ging es Tirpitz bei dieser Neufassung der Bestimmungen auch vermutlich in erster Linie darum, die Organisation der Marine zu straffen und zu vereinfachen, so zeigt die neue Regelung, daß er die Veränderungen in der militärischen Funktion der Deckoffiziere seit 1854 sehr wohl erkannt und berücksichtigt hatte. Waren sie einst als rechte Hand des Seeoffiziers bei der seemännischen und navigatorischen Führung des Schiffes unentbehrlich gewesen, so hatten die Deckoffiziere zwar seitdem als Spezialisten technische und praktische Funktionen übernommen, deren Bedeutung für den militärischen Einsatz des Schiffes nicht übersehen werden konnte, die aber dennoch auf der Wertskala der Marine sehr viel niedriger eingestuft wurden. Da die Deckoffiziere weder den gesellschaftlichen Rang der Seeoffiziere noch die hohe Schulbildung der Ingenieure besaßen, stiegen sie parallel zu dieser Funktionsänderung auf der militärischen und sozialen Leiter stetig ab.

Insofern spiegelt sich in den »Organisatorischen Bestimmungen« von 1899 diese Änderung ihrer Stellung im militärischen und sozialen Gefüge sehr genau wider.

Die Deckoffiziere zeigten sich verständlicherweise von dieser Wendung der Dinge enttäuscht. Vergeblich verwiesen sie darauf, daß das Organisations-Reglement von 1854 eindeutig festgelegt habe, daß Deckoffiziere nicht zu den Mannschaften gehörten. Sie trugen weitere Argumente vor und beeilten sich, die Marineführung darauf hinzuweisen, daß sie wie die Offiziere »Gehälter« bezogen und keine »Löhnung« wie die Mannschaften; außerdem würden sie unter Anwendung der Bestimmungen des Offiziers-Pensionsgesetzes »pensioniert«.²¹ Das waren sicher nur Kleinigkeiten, aber in der Marine verstand man ihren Wert, und für die Deckoffiziere bedeuteten sie wichtige soziale Unterscheidungsmerkmale. Nach außen hin blieben diese Einwände aber ohne Erfolg. Eine Rechtfertigung ihrer Ansprüche sahen die Deckoffiziere auch darin, daß in der französischen Marine seit dem 1. Januar 1907 immerhin 20 % der Seeoffiziere und Ingenieure aus dem Deckoffizierkorps ergänzt werden sollten.

Schließlich gründeten im Jahr 1910 einige nicht mehr aktive Deckoffiziere in Kiel als späte Reaktion auf die 1899 erfolgte Diskreditierung ihres Korps den sogenannten »Siebenerausschuß«. Es war ihr Ziel, für die Verbesserung der ökonomischen und sozialen Lage ihrer aktiven Kameraden einzutreten. In Versammlungen und Schriften propagierten sie vor allem die wirtschaftliche Besserstellung.²² Zwei Jahre nach der Gründung erhielt der Ausschuß bei seinen Bemühungen Unterstützung durch den »Bund der Deckoffiziere a. D.«²³

Tirpitz zeigte sich durch diese Entwicklung nicht sonderlich beunruhigt. Er war auch durchaus bereit, den Deckoffizierern mit einigen kleineren Konzessionen entgegenzukommen, aber da er Widerstände bei der Armee für möglich hielt, die ähnliche militärische und soziale Statusverbesserungen für ihre Portepees-Unteroffiziere verlangen konnte, wollte er sein Vorgehen mit der Armee abstimmen. Im Januar 1911 informierte er den preußischen Kriegsminister von Heeringen und die übrigen Minister von seiner Absicht, das Deckoffizierkorps als ein eigenes Korps, zwischen Seeoffizieren und Unteroffizieren stehend, anzuerkennen, zumal die Deckoffiziere ein besonders hohes Maß an »Selbstbewußtsein und Verantwortlichkeitsgefühl« besäßen. Heeringen hatte es bereits früher abgelehnt, die Deckoffiziere als besondere Gruppe anzusehen, dennoch versuchte Tirpitz erneut, wenn auch vergeblich, dies von der Armee zu erreichen, nicht zuletzt unter Hinweis darauf, daß es in der Armee entsprechende Rangstufen nicht gebe. »Wir sind . . . nicht so weit gegangen, daß wir den Deckoffizieren Offizier-rang verliehen haben, wohl aber hat von jeher das Streben bestanden, sie näher an den Offizier als an den Unteroffizier heranzurücken.«²⁴

Heeringen ließ sich von diesen Argumenten aber nicht überzeugen. Die Armeeführung war kürzlich mit Forderungen aus den Reihen der

Portepee-Unteroffiziere konfrontiert worden, die eine gewisse Ähnlichkeit mit der Deckoffizierfrage aufwiesen. Die Portepee-Unteroffiziere, wie die Deckoffiziere zwischen Offizieren und Mannschaften stehend, sahen sich sowohl von oben wie von unten bedrängt. Sie verlangten daher eine soziale und finanzielle Besserstellung, vor allem aber die Bereitstellung besserer Stellen im Staatsdienst für die Zeit nach ihrer Entlassung aus dem aktiven Militärdienst. Diese »Militäranwärterfrage« hatte 1904 zur Bildung des »Bundes deutscher Militäranwärter« geführt, dessen 35 000 Mitglieder öffentlich für bessere Einstellungsbedingungen nach der Verabschiedung aus dem Militärdienst eintraten.²⁵ Der Armee kam eine solche nichtmilitärische Organisation, die sich in ihrer Ansicht nach rein militärische Angelegenheiten einmischte, verdächtig vor; infolgedessen zeigte das Kriegsministerium kein Entgegenkommen. Den Portepee-Unteroffizieren wurde keine Aufbesserung ihres militärischen und sozialen Status gewährt, es reichte lediglich zu finanziellen Zugeständnissen, die den Beruf etwas attraktiver machen sollten. Sicher erinnerte sich Heeringen dieser Vorgänge, als er durch Tirpitz mit dem Problem der Deckoffiziere konfrontiert wurde. Er war durchaus mit finanziellen Zugeständnissen an die Deckoffiziere einverstanden, aber jede Änderung ihres sozialen Status hätte unzweifelhaft die Militäranwärterfrage wieder auf die Tagesordnung gebracht, für den Kriegsminister keine erfreuliche Vorstellung. Schließlich konnte Heeringen nicht umhin, im »Siebenausschuß« und im »Bund der Deckoffiziere« ebenso wie im »Bund deutscher Militäranwärter« Interessenverbände zu sehen, die sich zwischen militärische Führung und Unteroffiziere und Mannschaften zu schieben drohten. Einen solchen, die soldatische Ordnung zersetzenden Einfluß war er zu dulden nicht willens.

Nun blieb Tirpitz nur noch der Ausweg, vom Kaiser dessen Einverständnis zu erlangen. Am 18. August 1911 trug er Wilhelm II. seine Wünsche in bezug auf die Deckoffiziere vor,²⁶ aber auch hier vergebens. Die Zustimmung der Armee war nicht zu erlangen, und der Kaiser, der schon so oft zugunsten der Marine eingegriffen und gerade die technischen Spezialisten gefördert hatte, scheute in dieser Frage den Konflikt mit seinen Generalen. So blieb es dabei, daß die Deckoffiziere in dienstlicher Hinsicht nicht zu den Offizieren, sondern wie die Unteroffiziere zu den Mannschaften gerechnet wurden.

Bei allem Wohlwollen für die Deckoffiziere war Tirpitz aber nicht bereit, irgendwelche Agitation in der Öffentlichkeit, sei es im Reichstag oder in der Presse, für die Angelegenheiten eines einzelnen Korps hinzunehmen. Zu Pressionen beider Art kam es aber nach dem unbefriedigenden Ausgang seiner Verhandlungen in den Jahren 1912 und 1913, die dann auch den Wendepunkt in den Beziehungen zwischen Marineführung und Deckoffizieren markieren. Auf Tirpitz wirkte diese Beteiligung ziviler Kreise wie ein rotes Tuch, er sah in diesem Vorgehen eine Herausforderung durch das Korps, für dessen Belange

er sich so lange mit Entschiedenheit eingesetzt hatte. Als daher am 15. Mai 1912 der Abgeordnete Struve im Reichstag »Reformen für die Deckoffiziere« forderte und in der Budget-Kommission beantragte, den Reichskanzler zu ersuchen, in Erwägung darüber einzutreten, die soziale und wirtschaftliche Lage der Deckoffiziere in der Marine zu heben, nutzte Tirpitz wie im Falle der Marine-Ingenieure seinen politischen Einfluß und ließ den Antrag in der Kommission zu Fall bringen. Im Plenum erklärte er den Abgeordneten, daß die Deckoffiziere nicht, wie Struve es dargestellt hatte, »Vorgesetzte aller Unteroffiziere sind, sondern sie sind nur Vorgesetzte der Unteroffiziere ihres Dienstbereichs«, und Matthias Erzberger von der Zentrumsparlei unterstützte Tirpitz mit der Feststellung: »Die Deckoffiziere haben eigentlich einen falschen Namen; es sind gar keine Offiziere, sondern Unteroffiziere, die zu einem höheren Rang avanciert sind, als in der Armee die Feldwebel«. ²⁷

Dieses parlamentarische Zwischenspiel wurde ergänzt durch eine Versammlung von Deckoffizieren in Kiel am 28. Juli 1912. Die Marinestation der Ostsee meldete, daß 3000–4000 ehemalige und 100 aktive Deckoffiziere an dieser Demonstration teilgenommen hätten. Die Kriminalpolizei nahm sechs aktive Deckoffiziere wegen Nichttragens der Uniform und Teilnahme an einer nicht genehmigten Versammlung fest. Der Stationschef, Admiral Coerper, verbot durch Befehl allen aktiven Deckoffizieren die Zusammenarbeit mit dem »Bund der Deckoffiziere a. D.« in Kiel. Die festgenommenen Deckoffiziere wurden zu zehn Tagen Arrest verurteilt. Tirpitz' Randbemerkung auf Coerpers Bericht zeugt von seiner geänderten Einstellung gegenüber den Deckoffizieren: »Entlassung wäre wirksamer gewesen«. ²⁸ Und dazu: »Struve und Genossen«. ²⁹

Immerhin hatte diese öffentliche Erörterung der Deckoffiziersfrage eine gründliche Untersuchung des Problems durch die höheren Kommandobehörden der Flotte zur Folge. Das Reichsmarineamt beharrte in einer Denkschrift darauf, daß allen Bestrebungen energisch entgegengetreten werden müsse, »die darauf abzielen, die Grenze zwischen Offizieren und Deckoffizieren zu verwischen«. Dies sei eine Forderung, »die nicht nur im Interesse der Disziplin gestellt werden muß, sondern die auch in der gesellschaftlichen Herkunft der Deckoffiziere, in ihrem gesamten Bildungsgange und der hierdurch bedingten Lebensanschauung und Denkungsweise ihre innere Begründung findet«. ³⁰ Im übrigen habe man den Deckoffizieren bereits einige Zugeständnisse in dieser Richtung gemacht. So sei ihre Grußpflicht gegenüber höheren Zivilbeamten weggefallen, sie dürften nur von Seeoffizieren festgenommen und verhört werden und könnten sich bei Bestrafungen ohne Bewachung zum Arrestort begeben; ferner hätten sie Erhöhungen ihrer Gehälter, des Wohnungsgeldes, der Umzugskostenvergütung, der Tagegelder bekommen. Ihr Ersuchen, wie die Offiziere außer Dienst Ziviltragen zu dürfen, hatte das Reichsmarineamt allerdings mit der Begrün-

dung abgelehnt, sie seien einer militärischen Sonderstellung nicht würdig, wenn sie sich, wie geschehen, an Demonstrationen in Zivil beteiligten. Auch die bisherigen Formen der Ehrenbezeugung blieben unverändert. Die Deckoffiziere hatten angeregt, die traditionellen Formen des »Haltung Annehmens« beim Gespräch mit einem Vorgesetzten und des »Vorbeigehens in gerader Haltung« an einem Vorgesetzten durch den bei den meisten Marinen üblichen lockereren Gruß durch »Handanlegen an die Kopfbedeckung« zu ersetzen. Die Formen des Grußes und der militärischen Ehrenbezeugung hatte die Kaiserliche Marine neben anderen militärischen Umgangsweisen unter General von Stosch, dem ersten Chef der Admiralität, von der preußischen Armee übernommen, und das Reichsmarineamt sah auch nach der Jahrhundertwende keinen Anlaß, »von unseren althergebrachten militärischen Formen und Traditionen abzugehen, die eine wesentliche Stütze der Disziplin bilden«. Hinter all diesen Begründungen stand jedoch immer die eine Sorge, eine zusätzliche Kategorie von Offizieren zu schaffen und damit die Trennungslinie zwischen Seeoffizieren und Unteroffizieren zu beseitigen.³¹ Damit verbunden war die Sorge der Marineführung, die Deckoffiziere könnten gemeinsam mit den Ingenieuren die Bildung eines einzigen allgemeinen Marine-Offizierkorps anstreben, eines »einzigen Breies« von Offizieren, wie Tirpitz es im Fall der Ingenieure genannt hatte.

Die Chefs beider Stationskommandos und der Hochseeflotte nahmen denselben Standpunkt ein wie das Reichsmarineamt. Bei der Marinestation der Ostsee und bei der Flotte hatten gerade die Chefs gewechselt. Die Admirale Graf Baudissin und von Holtzendorff, beide den Reformen für Deckoffiziere wohlwollend gegenüberstehend, hatten ihre Plätze an die Admirale von Coerper und von Ingenohl abtreten müssen, die ebenso wie Admiral von Heeringen in Wilhelmshaven jede Reform ablehnten. Ingenohl verteidigte die bisherige Form der Ehrenbezeugung durch Deckoffiziere mit dem Argument, damit komme »auch nach außen hin die Zugehörigkeit der Deckoffiziere zum Mannschaftsstande zum Ausdruck«.³² Die drei Geschwaderchefs der Hochseeflotte scheinen dagegen wohlwollendes Verständnis für die Wünsche der Deckoffiziere gehabt zu haben,³³ was einmal mehr die Uneinigkeit der Marineführung in Fragen personeller Reform anzeigt.

Es dauerte nicht lange, bis sich erneut einige Reichstagsabgeordnete dieser Angelegenheit annahmen. Im Frühjahr 1913 überreichte eine Abordnung ehemaliger Deckoffiziere dem Abgeordneten Struve und den Mitgliedern der Budget-Kommission eine Zusammenstellung der Beschwerden ihrer aktiven Kameraden. In dieser Broschüre, die der ehemalige Deckoffizier Emil Alboldt geschrieben hatte, legten sie dar, daß viele Kriegsschiffe und in erster Linie die Großkampfschiffe personell unterbesetzt seien, wobei es hauptsächlich an technischem Fachpersonal, d. h. an Deckoffizieren, fehle. Diese Situation gefährde die Gefechtsbereitschaft der gesamten Flotte;³⁴ sie entstehe dadurch, daß

viele Unteroffiziere nach bestandenerm Deckoffizierexamen auf eine Beförderung verzichteten, weil ihnen »die Stellung des Deckoffiziers nicht erstrebenswert« erschiene. Sie zögen es statt dessen vor, in den zivilen Staatsdienst überzutreten, wo ihre militärischen Dienstjahre zum mindesten in der Besoldung anerkannt würden. Alboldt verwies auf das Beispiel eines Unteroffiziers, dem das Stationskommando der Nordsee bei seinem Ausscheiden aus dem Dienst den »Zivilversorgungsschein«, d. h. den Berechtigungsnachweis für die Anstellung im Staatsdienst, verweigert hatte, nicht ohne ihm gleichzeitig mitzuteilen, daß »seiner Beförderung zum Deckoffizier . . . später keine Bedenken« entgegenstünden.³⁵ Die Deckoffiziere empfanden diesen Hinweis als diskriminierend für ihren Stand, weil er den Eindruck erwecke, als könnten beim zivilen Staatsdienst Abgewiesene im Deckoffizierkorps Aufnahme finden. Tatsächlich handelte es sich jedoch wohl eher um den Versuch der Marine, Unteroffiziere unter sanftem Druck zu längerem Dienst als Deckoffizier zu bewegen, um gerade den Mangel an Fachpersonal zu mildern, wenn nicht gar zu beheben, den die Deckoffiziere in ihrer Broschüre beklagten.

Der Inhalt der Denkschrift erregte Tirpitz' Zorn. Er sah in ihr ein hinterhältiges, von zweifelhaften Elementen des Deckoffizierkorps veröffentlichtes Dokument, um ihn und seine Politik im Reichstag öffentlich anzuschwärzen. Immerhin erfüllte es seinen Zweck. Struve nahm seinen Kreuzzug für die Belange der Deckoffiziere wieder auf, und die SPD begann sich ebenfalls dafür zu interessieren. Bei der Diskussion über die Marine-Ingenieure hatte sie sich in einem Dilemma befunden. Einerseits war sie immer bereit, Kritik an der Marine und besonders an den Seeoffizieren, ihren glanzvollsten Vertretern, zu unterstützen, andererseits handelte es sich jedoch bei den Ingenieuren um die unmittelbaren Vorgesetzten der Mannschaften, insbesondere der Heizer, und daher, im marxistischen Sprachgebrauch, um den natürlichen Klassenfeind der Sozialdemokraten. In der Angelegenheit der Deckoffiziere gab es diesen Zwiespalt nicht. Hier konnte man kämpfen, und so forderte denn Gustav Noske, »daß, nach dem englischen Beispiel, der Aufstieg von Deckoffizieren in die Offizierslaufbahn ermöglicht« werden müsse, wobei er zugab, daß sein Vorschlag bewußt auf die allgemeine Demokratisierung des Offizierkorps abziele.³⁶

Zum zweitenmal in zwei Jahren mußten sich die Chefs der obersten Kommandostellen mit der weiteren Entwicklung des Deckoffizierkorps befassen. Der Inspekteur des Bildungswesens, Admiral von Dambrowski, regte an, einen Teil der Routineaufgaben der Seeoffiziere an Deckoffiziere zu delegieren und diesen damit eine bessere dienstliche Stellung und mehr soziale Anerkennung einzuräumen. Eine solche Maßnahme würde sicher das Vertrauen und das Selbstbewußtsein der Deckoffiziere heben.³⁷ Im Juni 1913 erneuerte Tirpitz den Versuch, die Zustimmung des preußischen Kriegsministers, des Generals von Falkenhayn, zu einer Reorganisation des Marineoffizierkorps

zu erhalten, deren Ziel es sein sollte, die Deckoffiziere über den Stand der Mannschaften hinauszuhoben, in den sie durch die Organisations-Bestimmungen von 1899 eingereiht worden waren. Diese Art des Vorgehens war im übrigen typisch für Tirpitz: Während er den Deckoffizieren zu helfen bereit war, auch um den Preis einer harten Auseinandersetzung mit dem Kriegsminister, verwahrte er sich im Reichstag mit aller Schärfe gegen jede parlamentarische Einmischung in diese, seiner Meinung nach innere Angelegenheit der Marine. Falkenhayn zeigte sich schließlich sogar bereit, der vorgeschlagenen Regelung zuzustimmen, wenn sie gleichzeitig auch auf gewisse Unteroffiziers-Dienstgrade der Armee ausgedehnt würde.³⁸ Bei diesem Stand der Dinge versandete die Angelegenheit im Schriftwechsel zwischen den Wehrmachtsteilen. Im August 1913 lehnte der Chef der Hochseeflotte, Vizeadmiral von Ingenohl, erneut jeden Versuch ab, »die Deckoffiziere als eine Klasse für sich aus dem Mannschaftsstande herauszuheben«. Er wiederholte das übliche Argument, die Deckoffiziere würden sicher in der vorgesehenen neuen Stellung zwischen Seeoffizier und Unteroffizier versuchen, die Trennlinie zwischen ihnen und den Seeoffizieren noch mehr zu verwischen, und eine weitere Anhebung ihrer gesellschaftlichen Stellung anstreben. Das aber könne nicht im Interesse der Marine liegen.³⁹ Die beiden Stationschefs von Coerper und von Heeringen traten der Stellungnahme Ingenohls bei.⁴⁰ Der Kommandeur der II. Matrosen-Division wies in seiner Stellungnahme darauf hin, daß die Marine viele Deckoffiziere an die Industrie verloren hätte. Dem könne nur dadurch abgeholfen werden, daß man Gesuche um Versetzung aus der aktiven Flotte zu anderen Dienstbereichen ablehne und die Erteilung des Zivilversorgungsscheines verweigere. Dies schien jedoch bereits die allgemeine Praxis zu sein, denn während des Haushaltsjahres 1912 schieden rund 1500 Deckoffiziere aus der Marine aus; über 80 % von ihnen erhielten keinen Zivilversorgungsschein – ein offenkundiger Versuch der Marine, sie zum Bleiben und zu längerem Dienen zu nötigen.⁴¹

Während sich ihre Vorgesetzten über die militärische und soziale Stellung der Deckoffiziere innerhalb der Marinehierarchie Gedanken machten, brachten die Deckoffiziere neue Beschwerden vor, erhoben sie neue Forderungen, diesmal die Uniformen betreffend. Die Deckoffiziere pflegten ihre Uniformen in gesonderten »Deckoffizier-Kleiderdepots« zu kaufen, wo sie im allgemeinen gebrauchte Offiziersüberzüge erwarben, da ihnen die Mittel für neue Uniformen fehlten. Um das Übel voll zu machen, wurden diese Stellen ab 1912 einfach nur noch als »Kleiderdepots« bezeichnet, was nach Ansicht der Deckoffiziere geschah, um mit dem Titel auch die Sonderstellung des Korps zu beseitigen.⁴² Zugleich verlangten sie auch in anderer Hinsicht eine Annäherung an die Offiziere. Deckoffiziere trugen eine Uniform als Dienst-, Gesellschafts- und Paradeanzug. Nun wünschten sie auch hier eine Besserstellung im Blick auf die Seeoffiziere, die mehrere Uniformen besaßen und dazu einen besonderen Umhang (»Spanier«) und den

Dolch trugen.⁴³ Das waren sicherlich geringfügige Kleinigkeiten, aber an solchen Forderungen wird deutlich, wie verbissen die Deckoffiziere nach äußerlichen Merkmalen einer gesonderten sozialen Position suchten. Indessen waren auch die Seeoffiziere von solchem kleinlichen Gehabe nicht frei; sie gossen oft genug noch Öl ins Feuer. Bis 1890 trugen alle Marineoffiziere, gleich welchen Korps, an der Mütze einen goldenen Streifen. Bald nach seinem Regierungsantritt ordnete Wilhelm II. an, daß jedes Korps ein andersfarbiges Band zu tragen habe: die Seeoffiziere ein schwarzes Mohairband, als Farbe für die Feuerwerks- und Torpedo-Offiziere entschied er sich für dunkelblau. Die Ähnlichkeit dieses dunkelblauen mit dem schwarzen Band soll Anlaß zu mancherlei Beschwerden von Seeoffizieren gewesen sein, so daß der Kaiser schließlich befahl, diese Fachoffiziere hätten Bänder aus braunem Samt zu tragen, damit alle Möglichkeiten einer Verwechslung fortfielen.⁴⁴ Das war »innerbetriebliche Rivalität« und Empfindlichkeit in schlimmster Form; all das kam zusammen und erzeugte bei den Deckoffizieren Mißmut und Ärger darüber, daß ihnen nicht ähnliche Privilegien und Standeszeichen gewährt wurden.

Aus allen Berichten und Anzeichen gewann Tirpitz die Überzeugung, daß grundsätzliche personelle Reformen, wie Struve und Noske sie vorgeschlagen hatten, bei der Marine höchst unpopulär sein würden, daß aber einige kleinere Zugeständnisse gemacht werden könnten. Am 24. September 1913 stimmte das Reichsmarineamt einem Reformprogramm zu, das grundsätzlich Verbesserung der sozialen und militärischen Stellung des Deckoffizierkorps vorsah, wenn auch nur, um diese tüchtigen Fachkräfte länger im Dienst halten zu können. Im einzelnen wurde festgelegt, daß die Deckoffiziere über den Unteroffizieren rangierten, daß eine gegen sie verhängte Bestrafung mit gelindem Arrest nicht mehr in Arrestanstalten an Land zu verbüßen sei, daß Bestrafung mit geschärftem Kammerarrest entfiel und daß ihre Strafbücher von Seeoffizieren und nicht mehr von den Wachtmeistern geführt werden sollten.⁴⁵ Der mit Händen greifbare Gewinn, den die Deckoffiziere aus diesen Überlegungen im Herbst 1913 davontrugen, war eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage. Im November wurde ihnen eine Gehaltserhöhung zugebilligt, jedoch verbunden mit dem gleichzeitigen erneuten Hinweis darauf, daß sie keine Sonderstellung einnähmen, sondern zur Gruppe der Unteroffiziere mit Portepees gehörten.⁴⁶ So bekräftigte die Marineführung am Vorabend des Ersten Weltkrieges noch einmal ihre Entschlossenheit, in der Marineorganisation keine Offiziere minderen Ranges zu dulden, die den Anspruch erheben konnten, zwischen den Kategorien »Offiziere« und »Mannschaften« zu stehen. Daß die Behandlung der ganzen Angelegenheit im Parlament zu diesem Ergebnis beigetragen hatte, scheint klar zu sein. Als aber in den »Hamburger Nachrichten« schwarz auf weiß zu lesen stand, diese Gehaltserhöhung sei nur zustande gekommen, weil sich die Deckoffiziere an Presse und Reichstag gewandt und deren Unterstützung gefun-

den hätten, fühlte man sich im Reichsmarineamt gröblich verkannt.⁴⁷ Schließlich hatte sich Tirpitz seit Jahren sorgsam bemüht, auch nur den Anschein zu vermeiden, als gebe er öffentlichem Druck nach.

An der Zugehörigkeit der Deckoffiziere zum Mannschaftsstand wurde unbeirrt festgehalten. Am 18. November 1913 ordnete das Stationskommando der Nordsee an, jede ausdrückliche Bezugnahme auf Deckoffiziere in Befehlen zu unterlassen, da sie als Mannschaften anzusehen seien. Untere Dienststellen folgten diesem Beispiel. Die I. Werftdivision in Kiel erinnerte für ihren Bereich am 29. November 1913 daran, daß die Marine nur zwei Kategorien von Soldaten kenne, Offiziere und Mannschaften. »Die Deckoffiziere sind eingehend darüber zu belehren, daß sie keine Sonderstellung einnehmen und unter den Begriff Portepeeunteroffiziere fallen«. Diese Belehrung sei regelmäßig dreimal jährlich zu wiederholen.⁴⁸

Am selben Tag schrieb Tirpitz in seiner Stellungnahme zu einem Antrag der Deckoffiziere, ihnen nach 21 aktiven Dienstjahren eine Dienstauszeichnung zu verleihen: »Ich habe gegen den Entwurf sachlich nichts einzuwenden. Ich bin aber der Meinung, daß für die Deckoffiziere jetzt genug getan ist und daß jetzt endgültig Schluß gemacht werden muß. Auch an sich berechtignte Sachen dürfen nicht weiterverfolgt werden. Es ist die Politik des Vereins [Bund der Deckoffiziere a. D.] und der Abgeordneten, uns nicht zur Ruhe kommen zu lassen, damit sie nachher als Retter des Vaterlandes dastehen.«⁴⁹ Die zuständige Abteilung des Reichsmarineamtes unterstützte Tirpitz' Haltung und fügte hinzu: »Es muß jeder Anschein vermieden werden, daß wir uns noch weiter von dem Bund der Deckoffiziere a. D. drängeln lassen.«⁵⁰ Tatsächlich erwiesen sich die Sorgen der Marine in dieser Hinsicht bald als unnötig, da im folgenden Jahr sehr viel gewichtigere Probleme gelöst werden mußten als Fragen der Personalreformen.

Den Deckoffizieren ging es einerseits bei ihren Aktivitäten um den Aufstieg auf der Leiter militärischen und sozialen Ansehens, und zwar sowohl durch die Übernahme verantwortungsvoller Positionen, mehr aber noch durch die Gewährung von Vorrechten, die bisher nur den Seeoffizieren zustanden, wie besondere Uniformen für dienstliche und private Anlässe oder Dienstauszeichnungen bei der Verabschiedung. Andererseits wachten sie eifersüchtig über die Einhaltung ihrer eigenen Vorrechte und ihre eigene erhöhte Stellung gegenüber Unteroffizieren und Mannschaften, die sie durch das Reglement von 1854 endgültig festgelegt, durch die Bestimmungen von 1899 aber wieder in Frage gestellt sahen. Mit dieser doppelgesichtigen Standespolitik – Streben nach Aufstieg bei gleichzeitiger Abgrenzung nach unten – glaubten die Deckoffiziere ihren Anspruch, ein gesondertes Korps zwischen Offizieren und Mannschaften zu bilden, festigen zu können, obwohl das Reichsmarineamt diese Hoffnung zu wiederholten Malen zerstörte.

Das Verhältnis zwischen Deckoffizieren und Marine-Ingenieuren ist

schwieriger zu definieren. Beide waren technische Fachleute, wenn auch die Ingenieure eine bessere Bildung besaßen und einen höheren sozialen Rang einnahmen. Infolgedessen wehrten sich die Ingenieure mit aller Macht dagegen, daß ihre Interessen mit denen der Deckoffiziere in einen Topf geworfen wurden. Der in diese Richtung zielende und oben bereits erwähnte Artikel in der »Täglichen Rundschau« löste denn auch den sofortigen Protest des Chef-Ingenieurs Büsing in Wilhelmshaven aus. Mit seinen Kollegen empfand er es als »doch sehr beleidigend, . . . uns mit Deckoffizieren auf eine Stufe zu stellen und uns zum Mittelstand in der Marine gehörend auszuposaunen.«¹ Die Deckoffiziere ihrerseits dachten nicht daran, die Bemühungen der Ingenieure um eine soziale und militärische Gleichstellung mit den Seeoffizieren zu unterstützen. Sowohl die Deckoffiziere wie auch die Ingenieure betrieben eher eine Politik der Nichteinmischung, des Sich-Heraushaltens aus den beiderseitigen Angelegenheiten, was nur die starre soziale Schichtung der Marine-Hierarchie unterstreicht.

Das hervorstechendste Merkmal der Deckoffiziersbewegung, vor allem im Gegensatz zu den sozial höher eingeschätzten Ingenieuren, war jedoch ohne Zweifel die um 1912 durch ehemalige Deckoffiziere erfolgende Gründung zweier öffentlich auftretender Interessenverbände. So wie der Kampf der Deckoffiziere für eine soziale Durchlässigkeit charakteristisch ist für die Auseinandersetzungen in der wilhelminischen Gesellschaft, so auch die Unterstützung durch einen in der Gesellschaft wirkenden Interessenverband. Hier gab es viele zivile Vorbilder: den Deutschen Landbund, die Kolonialgesellschaft, den Centralverband Deutscher Industrieller, den Alldeutschen Verband, um nur einige zu nennen. Die Marineführung sah indessen wohl mehr eine Parallele zu Gewerkschaften und verurteilte es, daß die Deckoffiziere die Hilfe der Öffentlichkeit suchten; möglicherweise fühlte man sich im Reichsmarineamt an einen anderen Interessenverband erinnert, den Flottenverein.

Die Marineführung zeigte sich jedenfalls nicht bereit, einzelnen Gruppen das Recht zur organisierten Vertretung ihrer Interessen zuzubilligen, sie versuchte im Gegenteil, sich solcher Taktik der öffentlichen Pressuren zu erwehren, indem sie ein solches Vorgehen als schädlich für die militärische Disziplin, als der traditionellen Ehrauffassung widersprechend und dem soldatischen Geist abträglich verurteilte. Die tatsächlichen Probleme des Deckoffizierkorps waren jedenfalls am Vorabend des Ersten Weltkrieges nicht gelöst.

7. Trotz Krieg: Die Schranken fallen nicht

Beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges gab es in der Kaiserlichen Marine außer dem führenden Korps, den Seeoffizieren, verschiedene diesen militärisch nachgeordnete Gruppen von Führungskräften. Neben den Sanitätsoffizieren sind hier in erster Linie die im Status von Beamten im Offiziersrang stehenden Marine-Apotheker, die Baubeamten, Kriegsrichter und Verwaltungsbeamten verschiedener Sparten sowie die Pfarrer beider Konfessionen zu nennen, die alle als »studierte Herren« die entsprechende gesellschaftliche Achtung genossen. Dazu gehörten dann ferner die Fachoffiziere wie Feuerwerks- und Torpedo-Offiziere, die als eine Art gehobene Deckoffiziere galten und auf der sozialen Stufenleiter weit unter den Marine-Ingenieuren rangierten, über deren Verhältnis zu den Seeoffizieren in den vorangegangenen Kapiteln bereits einiges gesagt worden ist. Kapitän z. See von Kühlwetter drückte es 1913 so aus, daß »die Seeoffiziere für eine Laufbahn ausgebildet werden, die auf den Flaggoffizier bis hin zum Flottenchef zielt, an dem, wenn der Ruf zu den Waffen ergeht, das Schicksal der ganzen Nation hängen kann. Von diesem Standpunkt aus betrachtet, ist es nur natürlich, daß die Laufbahn des Seeoffiziers eine höher zu bewertende als die des Marine-Ingenieurs sein muß.« Nach dem Hinweis darauf, daß die Marine-Ingenieure mehr Techniker seien als Soldaten, kam er zu der »grundsätzlichen« Erkenntnis, die Erfahrung in Deutschland habe gelehrt, »daß soldatische Fähigkeiten und die Gabe der Führerschaft, geboren aus Tradition und Erziehung, mit größerer Wahrscheinlichkeit bei Söhnen bestimmter Klassen als bei solchen

anderer Herkunft gefunden werden können. So ist es eine Pflicht, diese jungen Männer in den Seeoffizierberuf zu holen. Desgleichen sagt uns die tägliche Erfahrung, daß Jungen aus Familien der praktischen Berufe des Mittelstandes ausgezeichnete Ingenieure abgeben«.²

Genau der in dieser Behauptung deutlich werdende besondere Kastengeist hatte viele der Marine-Ingenieure in der zurückliegenden Zeit verdrossen und sie dazu bewogen, ihrem Wunsch nach Reformen Ausdruck zu geben. Die Forderungen nach Einführung des kaiserlichen Heiratskonsenses, nach dem Recht zum Tragen der Offizierschärpe, nach eigenen Ehrengerichten, nach gesellschaftlichen Kontakten mit den Seeoffizieren und deren Familien auch an Land, all das waren nur äußere Bekundungen des Strebens der Ingenieure nach Überwindung der Klassenschranken und nach militärischer und sozialer Gleichberechtigung.

Der Ausbruch des Krieges rückte alle diese Probleme in den Hintergrund. Der anfänglich vorhandene Patriotismus und die selbstverständliche Bereitschaft der Ingenieure, ihre Forderungen in Zeiten nationaler Not zurückzustellen, erzeugten eine für die Marineführung erfreuliche, wenn auch trügerische Ruhe. Als sich der Krieg aber hinzog und der von Scheer 1912 vorhergesagte kritische Mangel an Ingenieuren in der Flotte zur Tatsache wurde, lebten die Forderungen nach Verbesserung ihrer Stellung wieder auf. Zwar war seit 1912 keine wesentliche Vermehrung der Hochsee-Streitkräfte eingetreten, die die Mangellage verschärft hätte, dafür aber wurde durch den unvorhergesehenen raschen Ausbau der U-Bootwaffe der Mangel an Ingenieuren immer stärker spürbar. Als er unter diesen Umständen im Jahr 1916 einen kritischen Punkt erreichte, begannen auch wieder die Auseinandersetzungen um die Stellung der Marine-Ingenieure im Marine-Offizierkorps.

Die Haltung des Seeoffizierkorps in dieser Frage spiegelt den sich vertiefenden Riß innerhalb des Gesamtoffizierkorps der Marine deutlich wider. Der Erste Offizier der »Freya«, Korvettenkapitän Bogislav von Selchow, sprach im Frühjahr 1916 von dem »von Jahr zu Jahr stärker werdenden Kampf zwischen den Seeoffizieren und den Ingenieuren«. Er beklagte es, daß die Stellung der Seeoffiziere in dieser Auseinandersetzung geschwächt werde durch den akuten Mangel an tüchtigen Ingenieuren, durch die Unfähigkeit der Seeoffiziere, die Ingenieure bei der Ausübung ihres Dienstes wirksam zu überwachen, durch die geschickte Propaganda der Ingenieure, die die öffentliche Meinung auf ihre Seite gebracht hätten, und schließlich durch das Verhalten einzelner Seeoffiziere selbst, die gelegentlich die Trennungslinie zwischen den beiden Korps durchbrächen.³ Selchows Position war noch gemäßigt; Vizeadmiral Hipper vertrat eine sehr viel härtere Linie. Am 16. Februar 1916 rügte er das Verhalten eines Flottillen-Ingenieurs, der, wenn auch erfolglos, um Zulassung zur Kommandanten-Messe nachgesucht hatte. Einige Tage später berichtete Hipper an Scheer, daß er

eben diesem Ingenieur auch den Zugang zur Offiziersmesse seines Torpedobootes verweigert habe, da dafür keine Notwendigkeit bestehe, es aus militärischen Gründen nicht erwünscht sei und schließlich der verfügbare Raum es auch nicht gestattet habe.⁴ Scheer war mit Hippers Entscheidung voll einverstanden. Die ablehnende Haltung dieser beiden hohen Seeoffiziere ließ für die Sache der Marine-Ingenieure nichts Gutes erwarten.

Um den militärischen Wünschen des Ingenieurkorps entgegenzukommen, schuf der Kaiser am 1. Mai 1916 den neuen Dienstgrad eines Marine-Oberchefingenieurs, der dem Rang des Kapitäns z. See entsprach.⁵ Der sehr viel wichtigere Vorschlag, dem Mangel an Ingenieuren dadurch zu begegnen, daß man auf den U-Booten auch ältere, reaktivierte Ingenieure einsetzte, scheiterte am Widerstand des Chefs der Marinestation der Ostsee, Admiral Bachmann, der in einer solchen Maßnahme eine Benachteiligung der aktiven Marine-Ingenieure erblickte. Im übrigen hielt er es im Falle jeder Verwendung eines reaktivierten Ingenieurs in erster Linie für angezeigt zu prüfen, ob die eheliche Verbindung des Betreffenden den Anforderungen des Standes entspreche.⁶ Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Admiral von Capelle, trat der Auffassung Bachmanns bei und entschied am 31. August 1916, daß vor einer Wiederverwendung eines inaktiven Ingenieurs – falls dieser verheiratet sei – der Nachweis über die standesgemäße Verbindung erbracht werden müsse.⁷ Der Chefingenieur der Marinestation der Ostsee versuchte inzwischen, den Personalmangel für die Interessen der Ingenieure auszunutzen, und schlug vor, soviele Diplomingenieure wie irgend möglich in das Korps hereinzuholen und damit fachliches Niveau und Bildungsstand zu heben und in der Folge die soziale Stellung des Korps zu verbessern.⁸

Einmal mehr zeigte sich, daß mit jedem Versuch, den Mangel an Ingenieuren zu beheben, gleichzeitig die Frage der sozialen Stellung dieses Korps im Offizierkorps der Marine von neuem aufgeworfen wurde. Die enge wechselseitige Beziehung zwischen dem Mangel an tüchtigen Ingenieuren, der schulischen Vorbildung der Bewerber, ihrer fachlichen Ausbildung und dem militärischen und sozialen Status des Korps wurde im Herbst 1916 in vollem Maße deutlich, als die Marineführung sich eingehend mit der künftig zu fordernden Vorbildung der Ingenieur-Anwärter beschäftigte. Fast alle höheren Offiziere beteiligten sich lebhaft an diesen Überlegungen. Der Führer der II. Aufklärungsgruppe, Vizeadmiral Friedrich Boedecker, hielt mindestens die Primäreife für alle Ingenieur-Anwärter für erforderlich. Für die Zeit ihrer handwerklichen Vorausbildung auf einer Werft schlug er eine schärfere Kontrolle ihrer Lebensweise, ihrer Wohnverhältnisse und ihres Umganges auf und außerhalb der Arbeitsstätte vor.⁹ Der Chef des III. Geschwaders der Hochseestreitkräfte, Vizeadmiral Paul Behncke, stimmte den Ansichten Boedeckers zu und verschärfte sie sogar noch durch die Forderung, die Anwärter während ihrer praktischen Ausbil-

dung in Kasernen unterzubringen und mehr als bisher auf ihre sittliche Reife hin zu prüfen.¹⁰ Auch Vizeadmiral Ritter von Mann von der Inspektion des Torpedowesens und Admiral Scheer von der Hochseeflotte stimmten diesen Vorschlägen zu und erhofften davon einen Schutz der jungen Männer vor den »schädlichen Einflüssen« auf den Privatwerften.¹¹ Der Chef des II. Geschwaders der Hochseestreitkräfte, Vizeadmiral Franz Mauve, unterstützte die Forderung nach der Primareife in der Hoffnung, daß ein großer Teil der Anwärter dann künftig aus besseren Gesellschaftskreisen kommen werde. Auch er sprach sich für die Kasernierung aus.¹²

Im März 1917 kündigte das Reichsmarineamt dem Marinekabinet an, daß geplant sei, die elterlichen Aufwendungen für die Ingenieur aspiranten zu verringern, um es damit größeren Kreisen der Bevölkerung zu ermöglichen, ihre Söhne in das Ingenieur-Korps zu senden, was wiederum der Marine den Auswahlprozeß erleichtern würde.¹³ Die neuen Richtlinien für Auswahl und Ausbildung ergingen dann im August 1917. Alle Anwärter hatten den Nachweis der Unterprimareife zu erbringen, ihre soziale Herkunft wurde bereits vor Beginn der praktischen Ausbildung gründlich überprüft. Diese Ausbildung sollte möglichst auf einer der Staatswerften erfolgen und nicht in privaten Betrieben, die Ausbildungszeit betrug nur noch 18 Monate statt zwei Jahre.¹⁴ Alle Maßnahmen aber mußten, die eine mehr, die andere weniger, zu einer Hebung des Bildungsstandes und des sozialen Niveaus der künftigen Marine-Ingenieure führen, der sich die Seeoffiziere so lange erfolgreich widersetzt hatten. Die Marineführung stand daher wieder einmal vor der Aufgabe, ihre Grundeinstellung zu der den Ingenieuren zukommenden Position im Rahmen des gesamten Marine-offizierkorps zu überdenken.

Unter den alle gleich treffenden harten Anforderungen des Krieges und der damit verbundenen allgemeinen Empfindlichkeit wurden alte, schon oft beklagte Ärgernisse deutlicher und verletzender empfunden. Ingenieur aspiranten und Seekadetten hatten an Bord ihre eigenen, getrennten Messen.¹⁵ Die Ingenieure fühlten sich in der Offiziersmesse nur geduldet. Dort führte bei den gemeinsam eingenommenen Mahlzeiten stets der Erste Offizier den Vorsitz, in seiner Abwesenheit der jeweils älteste Seeoffizier, unabhängig davon, ob etwa anwesende Offiziere oder Beamte anderer Korps älter oder ranghöher waren. Im Extremfall konnte diese Funktion einem jungen Leutnant zufallen, der dann das Zeichen für Beginn und Beendigung der Mahlzeit zu geben hatte. In solchen Fällen lag es an Takt und guter Erziehung des jungen Offiziers, peinliche Situationen zu vermeiden, und an den Älteren, sie nicht herbeizuführen. Beides gelang nicht immer.¹⁶ Noch immer war der formelle Austausch von Besuchen zwischen den Familien der Ingenieure und der Seeoffiziere an Land nicht gestattet, was ebenfalls die Verärgerung förderte.¹⁷ Die Ingenieure warteten auch noch darauf, daß ihnen der kaiserliche Heiratskonsens zugesprochen wurde, und an der

Traditionsregel, daß nur ein Seeoffizier das Kommando auf einem Schiff führen könne, hielt die Führung strikt fest.¹⁸

Aber es tauchten auch neue Probleme auf. Die Konstruktions-Ingenieure der Marine, von Tirpitz bevorzugt, seit 1899 mit dem Titel »Geheimer Marine-Baurat« im Rang eines Kapitäns z. See stehend, suchten immer mehr ihren gesellschaftlichen Verkehr im Kreise der Seeoffiziere und betrachteten die Marine-Ingenieure als Maschinisten, die allein militärischen Erfordernissen ihre Stellung als Offiziere verdankten. Die Bord-Ingenieure standen sozial unter ihnen, weil sie zumeist, anders als die Werft-Ingenieure, keine Hochschulausbildung besaßen. Diese zusätzliche soziale Kluft führte zwar während des Krieges noch nicht zu ernstern Spannungen, jedoch nur, weil die Baubeamten normalerweise nicht eingeschifft waren und ihre Kontakte mit den Marine-Ingenieuren sich auf die Werftliegezeiten der Schiffe beschränkten.¹⁹ Doch erhielten auch hierdurch die Ingenieure neue kräftige Impulse für ihre Bemühungen um eine Änderung ihrer sozialen Stellung. Im Sommer 1917 jedenfalls befand sich die Kaiserliche Marine mit ihrem Offizierkorps wieder in ähnlich schwieriger Lage wie in den Jahren 1906–1908.

Die seit 1912 festgelegten Regeln für die militärischen und gesellschaftlichen Beziehungen zwischen Seeoffizieren und Marine-Ingenieuren hatten nur weitere Unklarheiten hervorgerufen. Vornehmlich die Seeoffiziere wurden in zunehmendem Maße unsicher, was manche hinter einer harten Haltung zu verbergen suchten. So sahen sie, wie der Kommandant der »Hannover«, Kapitän z. See Wilhelm Heine, die Ingenieure als bessere Lokomotivführer an und bestärkten ihre Ersten Offiziere, sie mit fester Hand zu behandeln.²⁰ Im Juli 1917 schien es dem Chef der Hochseestreitkräfte, Admiral Scheer, an der Zeit, die Beziehungen der Seeoffiziere zu den Marine-Ingenieuren neu zu regeln. In seinem Erlaß an alle Befehlshaber und Kommandanten erkannte Scheer zwar an, daß sich das gesellschaftliche Niveau des Ingenieurkorps in letzter Zeit gehoben hätte. Andererseits hätten jedoch solche Zugeständnisse wie eigener, den Seeoffizieren nachgeordneter, doch den Deckoffizieren übergeordneter Offizierstatus, Verleihung der Offiziersschärpe oder die entgegenkommende Regelung des gesellschaftlichen Verkehrs das Verhältnis der beiden Korps zueinander nur kompliziert. Scheer erinnerte die Seeoffiziere daran, daß ihre Ausbildung die Entwicklung von Führungseigenschaften zum Ziel habe, während die Marine-Ingenieure eine Erziehung erhielten, »die die praktische, technische Tüchtigkeit zur vollsten Entwicklung bringt«. Das Ergebnis dieser verschiedenen Ausbildung sei »auf der einen Seite der führende Admiral auf der Kommandobrücke, auf der anderen Seite der militärische Leiter des Marine-Maschinenbetriebes«. Diese qualitative Differenz in den Funktionen der beiden Korps bedinge notwendigerweise Unterschiede im Verhältnis zueinander wie innerhalb des einzelnen Korps, »die hinuntergehen bis auf die Auswahl des Ersatzes«.

Dann kam Scheer zum Kern des Problems: »Die Kommandogewalt ist Sache des Seeoffiziers; wer diese Grenze verwischt, bringt eine Bewegung in Gang, die unweigerlich mit der restlosen Vermengung beider Korps enden muß«. In diesem Punkt war Scheer zu keiner Konzession bereit. »Eine allgemeine Gleichstellung . . . zwischen Seeoffizier und Marine-Ingenieur kann daher gar nicht in Frage kommen, es sind das wohl auch oft allgemein empfundene Gedanken, die nicht zu Ende durchdacht sind.« Damit waren einmal mehr alle Ansprüche der Ingenieure auf soziale Gleichstellung prinzipiell zurückgewiesen worden. Scheer hielt es immerhin für unumgänglich, den Ingenieuren den kaiserlichen Heiratskonsens zuzubilligen, in der Frage des Besuchs-austauschs an Land gab es für ihn jedoch kein Entgegenkommen. Solche Besuche seien nur innerhalb des eigenen Korps zu machen und nicht zwischen den Familien der Seeoffiziere und der Ingenieure. Der Admiral bedauerte es in diesem Zusammenhang, daß durch frühere Entscheidungen die Offiziersmessen an Bord für gemeinsame gesellige Veranstaltungen beider Korps zur Verfügung gestellt worden seien. »Da der allgemeine Besuchs-austausch an Bord im Frieden eingeleitet ist, so wird man an ihm festhalten müssen. Er kann aber nur zum gegenseitigen Bekanntwerden dienen, ohne Einladungspflicht einzuschließen.«²¹

Scheers Richtlinien spiegeln den Standpunkt des Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine in der Standesfrage deutlich wider. Es war die Rückkehr zu jener unnachgiebigen Haltung, die Tirpitz 1906 schon einmal eingenommen hatte.²² Bei aller Bereitschaft zu gelegentlichen kleineren Zugeständnissen an die Ingenieure verwies er sie im Grunde doch für alle Zukunft in eine untergeordnete, nur durch die technischen Erfordernisse gerechtfertigte Position zwischen See- und Deckoffizieren. Das Recht auf soziale Veränderung hatte ihnen der ranghöchste und angesehenste Frontoffizier der Marine damit verweigert.

Die Marineführung allerdings bedauerte diesen Erlaß Scheers, und das Marinekabinett verwies in diesem Zusammenhang auf das »auf sehr vielen Schiffen schon jetzt sehr gespannte Verhältnis zwischen den Angehörigen der beiden Korps sowohl im Dienst wie in der Messe«. Im Grundsatz jedoch waren alle Stellen mit Scheers Position einverstanden. Lediglich die Empfehlung zum kaiserlichen Heiratskonsens fand Kapitän z. See von Restorff, Abteilungschef im Marinekabinett, »ziemlich unbequem« und »höchst überflüssig«; dies ermutigte die Ingenieure nur, ihre Frauen in besseren Kreisen zu suchen, und solche Frauen würden »demgemäß ihre Männer gegen die bestehende gesellschaftliche Zurückstellung aufhetzen«, womit der alte *Circulus vitiosus* wieder geschlossen wäre. Neue Forderungen der Ingenieure, »die diese fast zur Unbotmäßigkeit getrieben« hätten, und neue Angriffe auf die bestehenden gesellschaftlichen Rangordnungen und Regeln seien die Folge. Restorff traf den Nagel auf den Kopf, wenn er fragte, warum der kaiserliche Heiratskonsens gewährt werden sollte, wenn gleichzeitig

der gesellschaftliche Verkehr auf Pflichtbesuche oder auf Besuche innerhalb des eigenen Korps begrenzt würde.²³

Auch die bei den Feiern anlässlich des Kaisergeburtstages regelmäßig auftretenden Unstimmigkeiten wurden durch den Scheerschen Erlaß nicht aus der Welt geschafft. Der Tag endete meist mit einem bitteren Beigeschmack, weil die Ingenieure mit ihren »Frauen«, die das ganze Jahr über von den Seeoffizieren und ihren »Damen« gemieden worden waren, diese Feierlichkeiten boykottierten, um so gegen ihre gesellschaftliche Diskriminierung zu protestieren. Restorff sprach jedenfalls die Sorge aus, daß der Erlaß den Ingenieuren die Absicht der Marine, sie den Seeoffizieren gegenüber in einer niederen sozialen Stellung zu halten, schmerzlich zum Bewußtsein bringen würde. Trotz der daraus zu erwartenden Folgen riet auch Restorff nicht dazu, Scheers Anordnungen entgegenzutreten, da man auch im Marinekabinett die Ansicht vertrat, daß »den Aspirationen der Ingenieure . . . ein Riegel vorge-schoben werden« müsse.²⁴

Die Enttäuschung der Ingenieure über die Zurückweisung ihrer Ansprüche führte im Winter 1917 zu Verhaltensweisen, die fast die Formen passiven Widerstandes annahmen.²⁵ Im November berichtete der Befehlshaber der U-Boote, Kapitän z. See Andreas Michelsen, daß Marine-Ingenieure, die einem dienstjüngeren Oberleutnant oder Leutnant z. See unterstellt wurden, sich krank oder »seelisch angegriffen« gemeldet hätten. Auch Michelsen vertrat den Standpunkt, daß »der Seeoffizier der alleinige Führer ist und der Marine-Ingenieur der Leiter des Maschinenbetriebes«. Er empfahl daher bei solchen Vorkommnissen ein hartes Vorgehen, denn »nur der feste und unbeirrbar Wille des Seeoffizierkorps« könne die »Versuche, die Grenze der militärischen Führung zu verwischen, im Keim ersticken.«²⁶ Der Befehlshaber der Torpedobootstreitkräfte, Kapitän z. See Paul Heinrich, registrierte im Dezember 1917 ähnliche Fälle passiven Widerstandes,²⁷ und im Mai 1918 meldete er Scheer, daß er einen Ingenieur mit fünf Tagen Kammerarrest bestraft habe, der Krankheit vorgeschützt hatte, als er einem dienstjüngeren Seeoffizier unterstellt wurde. Heinrich drückte die Hoffnung aus, daß diese Bestrafung allen Ingenieuren als Warnung dienen werde.²⁸ Aufgrund solcher Vorfälle wies Scheer am 3. Juni 1918 alle Geschwaderchefs an, gegen Bekundungen passiven Widerstandes mit »Festigkeit und Schärfe« vorzugehen.²⁹ Im Mai 1918 glaubte der Kommandant des Schlachtschiffes »Kaiserin«, Kapitän z. See Wilhelm Adelung, Grund zu der Feststellung zu haben, daß das Bestreben der Ingenieure darauf gerichtet sei, »sich von den Seeoffizieren unabhängig zu machen«. In seinem Bericht an Vizeadmiral Souchon verwies er auf die wiederholten Versuche von Ingenieuren, »Bestimmungen, die diesem Bestreben entgegenstehen, zu beseitigen, zu umgehen und umzu-deuten«.³⁰

Unter diesem Kampf der beiden Offizierkorps begann die Disziplin auf den Schiffen zu leiden. Die Disziplinarstrafgewalt über die Mann-

schaft des Schiffes übte der Erste Offizier aus. Ein großer Teil der Besatzung verrichtete seinen Dienst in den Maschinen- und Kesselräumen unter Aufsicht der Ingenieure. So kam es vor, daß Ingenieure Fälle undisziplinierten Verhaltens, vor allem von Heizern, nicht meldeten, weil sie angesichts der gegebenen Umstände nicht die Hilfe der Seeoffiziere zur Herstellung der Ordnung anrufen wollten. Zahlen über die Häufigkeit solcher Fälle liegen zwar nicht vor, doch ist kaum zu bezweifeln, daß solche Situationen bestanden und daß sie zu den Meutereien von 1917 und 1918 beigetragen haben.³¹ Nur von den Einheiten im Mittelmeer, wo die Erfolge der U-Boote auch 1918 noch nicht merklich zurückgingen, sind solche Fälle nicht bekannt.³²

Im Spätsommer 1918 hatte sich der Riß zwischen Seeoffizieren und Ingenieuren zu einem gähnenden Abgrund ausgeweitet. Presse und Reichstag nahmen in zunehmendem Maße Notiz von diesem Sachverhalt, und auch die Marineführung konnte sich der Erkenntnis nicht länger verschließen, daß sich ihr Offizierkorps mitten im Kriege in einer schweren Krise befand. Welche Dimension die Frage des Verhältnisses von Ingenieuren und Seeoffizieren inzwischen in den Köpfen der letzteren angenommen hatte, zeigt sich in der Feststellung des Admirals von Müller am 28. August 1918: »Jedes Rühren daran wird mit der völligen Gleichstellung des Ingenieur- mit dem Seeoffizierkorps oder mit einer Staatskrise enden«.³³ Die militärische Niederlage entthob ihn der Suche nach einem Ausweg aus diesem Dilemma.

Stießen die Ingenieure bei ihren Bemühungen um mehr Anerkennung, nicht zuletzt infolge des Fehlens öffentlicher Unterstützung, auf den unnachgiebigen Widerstand der Marineführung, so zeigte sich in der Deckoffizierfrage das Reichsmarineamt unter dem Druck der Verbände und des Reichstags wenigstens nach außen hin konzessionsbereit. Bis 1914 hatte Tirpitz seine Energie auf den Bau einer mächtigen Schlachtflotte gerichtet, wobei Personalfragen erst in zweiter Linie interessierten.³⁴ Während des Krieges verschob sich die Priorität. Die Kampfbereitschaft der Flotte hing mehr denn je von der Güte des technischen Personals, der Deckoffiziere ab, deren zahlenmäßiger Anteil am Offizierkorps der Marine stärker gewachsen war als der anderer Gruppen.³⁵ Mit der technischen Weiterentwicklung der Schiffe, mit der Verfeinerung und Vermehrung ihrer technisch-maschinellen Einrichtungen, mit der Einführung komplizierter Waffen wuchs der Bedarf an Technikern zu ihrer Bedienung und zugleich deren Bedeutung für die Kriegführung zur See. Die Deckoffiziere waren, wie Tirpitz es einmal nannte, das Rückgrat der Marine.

Mit Ausbruch des Krieges stellten auch die Deckoffiziere zunächst einmal alle Forderungen nach Reformen zurück. »Jetzt geht es um Größeres, um das Vaterland selbst; da hat jeder Streit unter uns zu ruhen«, erklärte der »Siebenerausschuß« am 4. August 1914. Er werde seine Bemühungen erst nach Ende des Krieges wiederaufnehmen, falls dies dann überhaupt noch notwendig sein werde.³⁶ Diese Haltung

entsprach dem Geist des vom Kaiser proklamierten Burgfriedens. Wie alle anderen hatten auch die Deckoffiziere mit einem kurzen Krieg gerechnet. Unter den Belastungen und Spannungen der langen Kriegsjahre jedoch lebte trotz der anfänglich gezeigten patriotischen Haltung alter Ärger wieder auf, und da die im September 1913 gemachten Zugeständnisse von Tirpitz und anderen hohen Kommandostellen erheblich verwässert worden waren, blieb es nicht aus, daß die Deckoffiziere ihren Kampf um militärische Anerkennung erneuerten.

Kurz nach Kriegsausbruch hatte der Reichskanzler von Bethmann Hollweg allen ehemaligen Deckoffizieren der technischen Laufbahn die Beförderung zum Marine-Ingenieur versprochen, wenn sie sich freiwillig zum Kriegsdienst melden würden. Als tatsächlich alle wie ein Mann kamen, wurde nur ein einziger zum Offizier befördert.³⁷ Statt dessen füllten Ingenieur aspiranten, Fähnriche und Reserveoffiziere die Lücken. Junge, unerfahrene Offiziersanwärter wurden zu »Hilfs-Offizieren« ernannt und rangierten vor erfahrenen Deckoffizieren. Am umstrittensten jedoch war die Einrichtung der »Offizier-Stellvertreter«. Die Armee führte diesen zuerst im Krieg 1870/71 geschaffenen Rang beim Beginn der Feindseligkeiten für ihre qualifiziertesten Feldwebel wieder ein. Die Marine schloß sich widerstrebend an und beförderte entsprechende Feldwebel in ihren Marineinfanterie-Divisionen. Sie standen damit über den Deckoffizieren, die jene zu grüßen hatten.³⁸ Auf diese Ungerechtigkeit wurde Tirpitz am 27. November 1914 vom Abgeordneten Struve aufmerksam gemacht, der verlangte, daß dieser neue Dienstgrad auch Deckoffizieren zugänglich sein müsse.

Einige höhere Seeoffiziere hatten die Einführung des »Offizier-Stellvertreters« von Anfang an kritisiert. Der Chef der Marinestation der Nordsee, Vizeadmiral von Krosigk, schrieb schon im Dezember 1914 an Tirpitz: »Die Einrichtung der Offizier-Stellvertreter war für die Marine überhaupt keine zwingende Notwendigkeit. Die Ernennungen wären besser ganz unterblieben«. In diesem Zusammenhang wandte er sich gegen jede Änderung in der Stellung der Deckoffiziere während des Krieges.³⁹ Tirpitz wollte jedoch unliebsame Debatten im Reichstag vermeiden und schlug daher dem Kaiser im Juni 1915 eine Regelung vor, nach der Deckoffiziere den Offizier-Stellvertretern außer in dienstlich besonders begründeten Fällen nicht unterstellt werden sollten.⁴⁰ Der Kaiser folgte diesem Vorschlag und ordnete durch Allerhöchste Kabinettsorder vom 20. Juli 1915 an: »Die Offizier-Stellvertreter sind in und außer Dienst Vorgesetzte sämtlicher Unteroffiziere mit Ausnahme der Oberdeckoffiziere und Deckoffiziere«. ⁴¹ So gelang es immerhin, eine bei Kriegsbeginn übereilt getroffene Entscheidung, die mancherlei politischen Zündstoff in sich trug, zu entschärfen. Auch sonst verfuhr das Reichsmarineamt eher vorsichtig. So nahm man klugerweise von dem Versuch Abstand, die Zeitschrift des »Bundes ehemaliger Deckoffiziere« verbieten zu lassen, und räumte ein, bei den Artikeln, in denen organisatorische Reformen befürwortet würden,

handele es sich nicht um »direkte Verstöße gegen bestehende Zensurbestimmungen«.⁴²

Am 27. Januar 1916, dem Geburtstag des Kaisers, wurden durch eine Allerhöchste Kabinettsorder die Sonderdienstgrade des »Deckoffizier-Leutnant« und des »Deckoffizier-Ingenieur« für solche Deckoffiziere eingeführt, die zwanzig Jahre aktiv gedient hatten und im Kriege Offiziersstellen einnahmen. Diese Beförderung bewährter Deckoffiziere, ob ehemaliger oder aktiver, erfolgte jedoch erst nach Ableistung ihres Kriegsdienstes, der nicht als aktive Dienstzeit galt, und bei ihrer Entlassung aus der Marine.⁴³ Zwar war dies endlich ein Schritt in die richtige Richtung, sein Wert jedoch wurde durch einschränkende Bestimmungen sogleich gemindert. Abgesehen davon, daß die Armee bei der Beförderung zum Offizier-Stellvertreter nicht 20 aktive Dienstjahre zur Voraussetzung machte, verweigerte die Marine ihren so ausgezeichneten Deckoffizieren den Zutritt zur Offiziersmesse; ihre Uniformen unterschieden sich durch besondere Abzeichen von denen der anderen Offiziere. Allgemein jedenfalls herrschte bei den Deckoffizieren der Eindruck, daß die Marine einmal mehr nur Gehaltserhöhungen zugestand, aber keine wirkliche militärische Besserstellung.⁴⁴ Das Verhalten führender Offiziere schien diesen Eindruck zu bestätigen. So sah Kapitän z. See von Restorff vom Marinekabinett »nicht den geringsten Grund ein, warum Deckoffizier-Ingenieure die Seeoffiziersmütze tragen« sollten; ihn plagte sogar die Sorge, daß diese technischen Deckoffiziere auch ohne Seeoffiziersmütze mit Seeoffizieren und seemännischen Deckoffizieren verwechselt werden könnten,⁴⁵ worin einmal mehr das alte Vorurteil gegenüber technischer Betätigung zu erkennen ist. Darüber hinaus zeigt dieses Beispiel, wie die Marine organisatorische Änderungen, zu deren Einführung sie sich durch das Beispiel der Armee im Krieg gezwungen sah, wirksam verwässern konnte, wenn sie nicht in ihre personalpolitische Konzeption paßten, die auch im Krieg in solchen Fragen sehr viel konservativer aussah als die der Armee. Korvettenkapitän von Selchow notierte 1916 als Erster Offizier des Schulschiffs »Freya« dazu in sein Tagebuch: »Es ist auffallend, wie schlecht der Kommandant die Deckoffiziere behandelt. Sie sind für ihn, wie übrigens für sehr viele Kommandanten, ein rotes Tuch«.⁴⁶

Unter diesen Umständen fuhren die Deckoffiziere fort, auf Reformen zu drängen, und auch die Verbände gaben ihre Zurückhaltung auf. Im Juni 1916 traf sich der »Siebenerausschuß« im Lloyds Hotel in Hamburg; an der Zusammenkunft unter dem Vorsitz von Alboldt nahmen auch über 50 aktive Deckoffiziere teil. Der Ausschuß beschloß, durch Vertrauensleute bei den Geschwadern der Hochseeflotte ein dichtes Kontaktnetz zwischen der Zentrale in Kiel und den einzelnen Einheiten zu knüpfen. Entsprechende Versammlungen fanden anschließend in Cuxhaven, Flensburg und Wilhelmshaven statt; sie führten dazu, daß sich die Deckoffiziere erstmals als vereinte, zentral organisierte Gruppe zusammenschlossen.⁴⁷

Diese Vorgänge blieben der Marineführung nicht unbekannt. Am 31. Oktober 1916 informierte der Chef der Marinestation der Nordsee, von Krosigk, den neuen Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral von Capelle,⁴⁸ über das Wiederaufleben der Agitation. Krosigk beklagte, daß die Deckoffiziere nun die als Auszeichnung gedachte Beförderung zum Deckoffizier-Leutnant oder Deckoffizier-Ingenieur verdrehten »in einen Anspruch, ein Anrecht, das wie der Zivilversorgungsschein allen bewilligt werden müßte, die sich nicht gerade unwürdig hierfür erwiesen hatten«, und daß sie nun versuchten, »die Anerkennung als Offizierkorps zu erreichen«. Ihr Auftreten und ihre Forderungen bestärkten nur die früheren Bedenken, daß die Deckoffiziere es nicht verdienten, aus dem Mannschaftsstand herausgehoben zu werden. »Das Benehmen, die innere Dienstauffassung und die Gesinnung mancher Deckoffiziere [ist] keineswegs mit ihren Wünschen auf Heraushebung aus dem Mannschaftsstand in Einklang zu bringen«. Krosigk kam mit Blick auf die Geschichte des Korps zu dem Schluß, bei der jetzigen großen Zahl werde der Deckoffizier »wieder mehr an seine Eigenschaft als ›Portepeeeunteroffizier‹ erinnert«. Früher dagegen »war der Deckoffizier ganz die rechte Hand des Ersten Offiziers . . . und hatte dadurch Einfluß, Macht und eine ganz andere Autorität«. Diese Änderung wollten die Deckoffiziere leider nicht wahrhaben; sie würden das Absinken ihrer Stellung vielmehr einer willkürlichen Unterdrückung durch Offiziere und Kommandostellen zur Last legen. Außerdem seien »manche ungeeignete Elemente zum Deckoffizier befördert worden. . . . Nach dem Krieg muß unbedingt ein besseres Sichten vor der Beförderung einsetzen«.⁴⁹

Anfang 1917 intervenierte der Abgeordnete Struve wiederum beim Reichsmarineamt und verlangte Reformen hinsichtlich der militärischen Stellung des Deckoffizierkorps. Vizeadmiral von Rebeur-Paschwitz, Chef des II. Geschwaders der Hochseeflotte, berief daraufhin eine Versammlung der Deckoffiziere ein, um mit ihnen ihre Beschwerden zu besprechen, insbesondere jene, die sich auf Besoldung, Tafelgeld, Ausbildung und Uniformänderungen bezogen. Die Versammlung verlief ruhig, erbrachte aber kein greifbares Ergebnis, weil das Reichsmarineamt seine ablehnende Haltung nicht aufgeben wollte. Als Grundlage für die Antwort an Struve legte Vizeadmiral Georg Hebbinghaus im Januar 1917 eine Denkschrift zur Deckoffizierfrage vor. Zunächst bedauerte er, daß »der Stand der Deckoffiziere vollkommen in das Fahrwasser einseitiger parlamentarischer Interessenvertretung« gerate – »in erster Linie eine Folge der Bemühungen des Abgeordneten Dr. Struve, den Stand der Deckoffiziere über die zulässigen Grenzen hinaus zu heben«. Sodann wiederholte Hebbinghaus das übliche Argument, die Deckoffiziere wollten nur die Grenze zwischen ihrem Korps und den Seeoffizieren verwischen. Es schein daher höchste Zeit, daß der Propaganda dieser Gruppe »der Zufluß abgesperrt wird. Das gilt in erster Linie auch für die einseitige parlamentarische

Unterstützung, die die Deckoffiziere bei Herrn Dr. Struve finden«. Hebbinghaus wies die Deckoffiziere auf das Gefährliche ihres Tuns hin und ermahnte sie eindringlich, nicht auf diesem Wege weiterzugehen.⁵⁰ Admiral von Capelle stärkte Hebbinghaus den Rücken mit dem Hinweis, daß die Ausübung von Offiziersfunktionen keineswegs das Verlangen rechtfertige, in den Offiziersstatus überführt zu werden. Er fügte hinzu, daß die Armee es wiederholt unter Hinweis auf die Zugehörigkeit der Väter zum Mannschaftsstand abgelehnt habe, Söhne von Deckoffizieren zum Reserveoffizier zu befördern.⁵¹

Im Juli 1917 gab Struve daraufhin seine gemäßigtere Haltung auf und verlangte eindeutig, allen Deckoffizieren nach einer angemessenen Reihe von Dienstjahren den »Allgemeinen Offiziersrang« zu verleihen. Im Reichsmarineamt hatte man es nun schriftlich, daß der lange gehegte Verdacht voll berechtigt gewesen war. Fast triumphierend steht am Rand der Struveschen Eingabe: »Dahin geht die Reise!«⁵² Die zuständigen Offiziere des Reichsmarineamtes trafen sich am 26. Oktober, um die Deckoffiziersfrage im Zusammenhang mit Struves Forderung zu besprechen. Hebbinghaus umriß noch einmal das tatsächliche Ziel der Deckoffiziere, die volle militärische und soziale Gleichstellung mit dem Offizierkorps, und erinnerte die Marineführung an ihre Pflicht, sich solchem Ansinnen mit Festigkeit zu widersetzen, denn seiner Meinung nach gehörten die Deckoffiziere zum Unteroffizierkorps. »Sie sind nicht Offizierstellvertreter, ihr Herkommen und ihre Ausbildung verweist sie auf den Unteroffizierstand«. Capelle stimmte dieser Auffassung zwar zu, wollte sich aber den Abgeordneten gegenüber nicht absolut ablehnend verhalten. »Die Marine werde nach dem Kriege einen schweren Stand im Reichstag haben«. Er sprach sich für weitere finanzielle Aufbesserungen für das Deckoffizierkorps aus, um »dadurch dem Reichstag entgegenzukommen«, worauf es ihm in erster Linie ankam.⁵³ Er hatte in den vergangenen Jahren als Tirpitz' rechte Hand viel gelernt und blieb bei dem alten Verfahren, mit pekuniären Zugeständnissen zu versuchen, den Reichstag zu beschwichtigen.

Doch diesmal versagte das Rezept. Im Mai 1918 brachte die Fortschrittspartei das Thema erneut auf die Tagesordnung. Da Struve mit dem Reichsmarineamt in heftigem Streit über das Thema U-Bootbau lag, nahm sich sein Kollege Friedrich Hubrich der Sache der Deckoffiziere an. Er berichtete dem Reichstag, daß zu jenem Zeitpunkt 150 Deckoffiziere als Kommandanten kleiner Fahrzeuge eingesetzt seien, 300 als Navigations- oder Wachoffiziere, 30 als Leitende Ingenieure, 120 als Wachingenieure und 360 als leitende Maschinisten auf Torpedobooten, U-Booten und Hilfskreuzern wie den berühmten »Möwe« und »Wolf«. Die meisten dieser Stellen würden normalerweise von Seeoffizieren oder Marine-Ingenieuren eingenommen. Hubrich zählte nochmals die von den Deckoffizieren geforderten Reformen auf⁵⁴ und warnte vor der Gefahr eines Massenaustritts von Deckoffizieren am Ende des Krieges, falls das Reichsmarineamt seine derzeitige ablehnen-

de Haltung nicht ändere. Da Besoldung, Pensionsregelung und verschiedene andere Sonderrechte bereits denen der Offiziere entsprächen, ginge es bei einer Statusveränderung der Deckoffiziere doch nur darum, die bereits tatsächlich bestehenden Verhältnisse förmlich zu bestätigen.⁵⁵ Hubrichs Ausführungen überzeugten sogar den Marineexperten der Konservativen Partei, Albrecht von Graefe, der ihnen zustimmte.⁵⁶

Die Marineführung war geteilter Ansicht, wenn auch einig in der Ablehnung so weitreichender Pläne. Das Reichsmarineamt lehnte es im Mai 1918 entschieden ab, den Deckoffizieren den Offiziersstatus zu geben, weil damit ein zweitklassiges Korps geschaffen würde. Statt dessen stellte es zur Erwägung, die aktive Dienstzeit der Deckoffiziere auf höchstens 15 Jahre zu begrenzen. Bei einer solchen Lösung würde jede Hoffnung auf eine »Lebensstellung« wegfallen, die die Deckoffiziere gerade anstrebten. Gleichzeitig nehme bei dem dadurch hervorgerufenen häufigen Wechsel der Deckoffiziere die jeweils eingenommene Stellung einen zeitlich begrenzten Charakter an und verringere so die Bedeutung des Inhabers. »Dann entfällt damit die Notwendigkeit für Beibehaltung und Aufbesserung des Deckoffizierstandes. Dann können die Deckoffiziere abgeschafft und durch Feldwebel ersetzt werden. Die vorhandenen Deckoffiziere wären aufzubreuchen.«⁵⁷ Der Standpunkt der Flottenleitung war weniger rigoros. Im Juni 1918 schrieb Vizeadmiral von Trotha an den Staatssekretär von Capelle, seiner Ansicht nach strebe »der gesunde Teil des Deckoffizierkorps . . . nur diese Stellung zwischen Offizier und Mannschaft an, die müssen wir ihnen daher auch zu verschaffen suchen«. Trotha sah deutlich, daß das von den Deckoffizieren geforderte fachtechnische Können nur in langjähriger Erfahrung und nicht in kurzer Dienstzeit erworben werden konnte. Trotzdem lehnte er aber alle Pläne ab, aktive Deckoffiziere zu Deckoffizier-Leutnants zu befördern: Die Marine könne diesen Dienstgrad für den »Frieden nicht wieder abschaffen, wir leiten also im Gegensatz zur Armee eine grundlegende Änderung in der Zusammensetzung des Offizierkorps ein, die mit Eintritt aktiver Deckoffizierleutnants in die Messen den Kreis des Offizierkorps auch kameradschaftlich auseinandersprenge« würde.⁵⁸

Am 25. Juni 1918 setzte sich Hubrich in einem Schreiben an das Reichsmarineamt von neuem dafür ein, die Deckoffiziere nun endlich auch in der Praxis aus dem Mannschaftsstande herauszuheben. Das Reichsmarineamt reagierte darauf mit kühler Zurückhaltung und gab zu, daß bisher nur 13 Deckoffiziere zu Deckoffizier-Leutnants und fünf zu Deckoffizier-Ingenieuren befördert worden seien.⁵⁹ In einer Randbemerkung dazu schrieb der Sachbearbeiter: »Nach meiner Ansicht ist es ausgeschlossen, daß wir auf diesem Wege weitergehen. Die Art und Weise, wie man M. d. R. [Mitglieder des Reichstages] als Beschwerdeinstanz einschleibt, wird immer schamloser. So muß die Manneszucht zum Teufel gehen.«⁶⁰ Auf die Dauer konnte man dem Druck des Reichstags jedoch nicht ausweichen; im Juli 1918 unterricht-

tete Capelle den Reichstag über die Absicht der Marine, »die Deckoffiziere aus dem Mannschaftsstande herauszuheben und ein besonderes Deckoffizierkorps zu bilden«. ⁶¹ Diese Lösung war zwar nicht mehr als die Rückkehr zur Regelung des preußischen Marine-Organisations-Reglements vom Juli 1854 und zu den im September 1913 zugestandenen, aber niemals durchgeführten Verbesserungen. Und doch hätte sie mit größter Wahrscheinlichkeit die maßvollen Forderungen erfüllt, die die Deckoffiziere nun schon seit 1912 erhoben. Das militärische Personal der Marine hätte sich dann in drei große Gruppen gegliedert – in Offiziere, Deckoffiziere und Mannschaften.

Aber auch diese Reorganisation, die nach den Vorstellungen Capelles etwa im Dezember 1918 in Kraft treten sollte, kam nicht mehr zustande. Einmal hatte der Krieg da bereits ein Ende gefunden, zum anderen aber hatte Capelle dem Reichstag die Reform zu einem Zeitpunkt zugesagt, als er selbst schon kurz vor dem Sturz stand. Möglicherweise erhoffte er sich von seinem Vorschlag sogar eine Festigung seiner Position. Die neuen Herren im Reichsmarineamt, vor allem das Triumvirat Scheer, Trotha, Levetzow, zeigten sich im Herbst 1918 nicht versöhnlicher gestimmt als zuvor. Scheer war im Juli 1917 den Forderungen der Ingenieure fest entgegengetreten, Trotha hatte im Juni 1918 die der Deckoffiziere zurückgewiesen. Der neuernannte Staatssekretär, Vizeadmiral Paul Behncke, beauftragte den Abteilungschef und Justitiar im Allgemeinen Marine-Departement, Felisch, mit einer neuerlichen Prüfung der Deckoffiziersangelegenheit. Felisch riet entschieden davon ab, Capelles beschwichtigende Pläne zu übernehmen. Mit seinem Engagement in dieser Frage habe der frühere Staatssekretär einen Fehler gemacht. Felisch trat demgegenüber eher – ebenso wie Tirpitz – für eine harte Haltung dieser Gruppe gegenüber ein, wobei er neben den alten Argumenten auch rechtliche Bedenken in bezug auf Eidesleistung, Militärrecht und Steuergesetze gegen eine Reform vorbrachte. ⁶² Und so endete der Krieg auch ohne eine Statusänderung für das Deckoffizierkorps.

Nicht nur hinsichtlich der negativen Ergebnisse ihrer Bemühungen gab es einige Gemeinsamkeiten zwischen den beiden um sozialen Aufstieg ringenden Korps der Deckoffiziere und der Ingenieure. Beide Gruppen verdankten ihre Existenz weitgehend den technischen Fortschritten einer Ära stürmischer Industrialisierung. Mit dieser technischen Ausrichtung hing die soziale Herkunft ihrer Mitglieder aus dem Mittelstand eng zusammen, die den Mangel nichtaristokratischer Herkunft durch höhere Bildung und größeres fachliches Können ausgleichen mußten. Weit davon entfernt, die privilegierte Stellung der Seeoffiziere beseitigen zu wollen, strebten beide Gruppen letztlich dieselben Vorrechte und eine ähnliche Stellung an, wobei sie ihre Zuflucht zur Unterstützung von außen erst dann nahmen, als ihre Versuche, diese Ziele innerhalb des militärischen Bereichs zu erreichen, zu scheitern schienen. Trotz dieser vielfachen Identität kam es aber nie zu einem

gemeinsamen Vorgehen von Deckoffizieren und Ingenieuren; offenbar wogen die Unterschiede schwerer. Die Marine-Ingenieure, als relativ junges Korps, waren darauf bedacht, militärische und soziale Anerkennung und Status überhaupt erst zu gewinnen, und zwar aufgrund ihrer hohen Bildung und ihres fachlichen Wissens und Könnens, wobei sie sich in erster Linie nach unten, und das hieß gegen die Deckoffiziere, abgrenzten. Die Deckoffiziere beriefen sich ebenfalls auf die militärische Bedeutung ihres seit der Jahrhundertwende immer mehr aus Technikern bestehenden Korps, wenn sie die Anerkennung als Offiziere forderten, gleichzeitig aber mußten sie eine schon traditionell bestehende Position halten, die möglicherweise gerade durch das Entstehen des Ingenieurkorps an Ansehen verlor. Die Deckoffiziere hatten dabei den Vorteil, daß sie in den Organisationen ihrer bereits pensionierten Kollegen eine wirkungsvolle Hilfe bei der Mobilisierung der öffentlichen Meinung fanden, während die Ingenieure bei ihren Reformbemühungen in erster Linie auf ihre wachsende Zahl und ihre zunehmende Bedeutung für die Marine bauten.

Daß die Marineführung den Wünschen und Vorstellungen beider Korps so wenig und dazu noch so zögernd entgegenkam, lag sicher zum Teil darin begründet, daß die prägende Persönlichkeit innerhalb der Marine, Admiral von Tirpitz, in erster Linie am Bau der Schiffe und nicht so sehr an Fragen des Personals interessiert war, das diese Waffe bedienen sollte. Als man schließlich den Ernst dieser Probleme erkannte, war es zu spät, um frühere Fehler und Unterlassungen zu korrigieren. Als wichtiger zusätzlicher Faktor kam hinzu der Kastengeist der Seeoffiziere,⁶³ die es ablehnten, ihre traditionelle privilegierte und übergeordnete Stellung aufzugeben. Sie traten den Ansprüchen des Ingenieur- und des Deckoffizierkorps mit unbeugsamer Härte entgegen und bestanden uneinsichtig auf der Aufrechterhaltung der überkommenen sozialen und militärischen Schichtung. Während Ingenieure und Deckoffiziere, auf die Bedeutung ihrer militärischen Funktionen verweisend, mit der Anerkennung ihrer höheren Position in der Marine zugleich ihr Ansehen und ihre Stellung in der wilhelminischen Gesellschaft steigern wollten, verwiesen die Seeoffiziere gerade auf deren Herkunft aus weniger angesehenen Bevölkerungsschichten, um den Anspruch beider Gruppen auf eine gleichhohe, wenn auch gesonderte Stellung abzulehnen.

Es erwies sich als verhängnisvoll, daß es der Marine selbst im Jahr 1917 nicht gelang, ein Reformprogramm in Gang zu setzen. Es war die Tragödie der Kaiserlichen Marine, daß ihre Führer nicht in der Lage waren, einen Ausgleich zwischen den maßvollen Wünschen der Ingenieure und Deckoffiziere und dem Anspruch der Seeoffiziere auf traditionelle Privilegien und soziale Positionen herbeizuführen,⁶⁴ sondern daß sie statt dessen die Auffassung der letzteren mit aller Härte zu ihrer eigenen machten. Die daraus entstandene Spaltung war einer der Gründe für die Unruhen im November 1918.

8. Das Seeoffizierkorps und die Politik

Bis zum August 1914 kreiste das Leben der Seeoffiziere um den Aufbau der Flotte, um die Organisation des Dienstbetriebes, um die der ständigen Verbesserung der Schiffe, der Waffen anzupassende Ausbildung. Damit einher gingen die Aktivitäten zur Bewahrung der Sonderstellung des Korps vor den Ansprüchen der Ingenieure und Deckoffiziere, der »studierten Herren«, der verschiedenen Fachoffiziere. Im Mittelpunkt dieser Seite des Seeoffizierdaseins standen solche Dinge wie Kasinos, militärische Ehrengerichte oder das Duell, kaiserlicher Heiratskonsens und Fragen der »Offiziersehre«. Die Seeoffiziere hatten sich jedenfalls erfolgreich um die Festigung ihrer Position im sozialen Gefüge des Reichs bemüht. Die besondere Anerkennung des Kaisers wurde ihnen ebenso zuteil wie seine Unterstützung bei ihrem Streben nach gesellschaftlicher Gleichstellung mit dem Gardeoffizierkorps.

Dies alles trat bei Ausbruch des Weltkrieges weit in den Hintergrund. Hatten die Frontoffiziere bis dahin die Erörterung politischer und strategischer Probleme den Chefs der Kommandobehörden in Berlin überlassen, so begannen sie nach der Eröffnung der Feindseligkeiten, sich auch über diese Fragen Gedanken zu machen und, wenn auch inoffiziell, Stellung zu beziehen. Das Interesse des Korps wandte sich von der Personalpolitik ab hin zur Strategie und zur operativen Führung. Im Zeichen des Burgfriedens vergaßen die verschiedenen Sparten der Marineoffiziere für den Augenblick ihren Kleinkrieg und schlossen sich zur Verteidigung des Vaterlandes zusammen. Doch im Seeoffizierkorps entstanden dafür neue Probleme. Der große Krieg

brachte nicht die ersehnten großen Taten, die Flotte blieb vielmehr untätig in den heimischen Gewässern liegen. Die Seeoffiziere wurden unruhig und verlangten vernehmlich eine offensive Strategie und eine energischere Führung des Seekrieges.

Vor 1914 hatte es keine Abstimmung zwischen Armee und Marine über die strategischen Auffassungen gegeben,¹ und so entwarfen die Führungsstäbe unabhängig voneinander eigene Operationspläne für den Kriegsfall. Heer und Marine sahen zwar die Schauplätze der entscheidenden Auseinandersetzungen im Westen, das Heer in Frankreich, die Marine in der Nordsee, aber eine Koordinierung der beiderseits geplanten Operationen fand nicht statt. So wurde Tirpitz vom Generalstab offensichtlich auch nicht über den im Falle eines Zweifrontenkrieges vorgesehenen Einmarsch deutscher Truppen in Belgien informiert.² Jedenfalls bestimmte die 1909 vom jüngeren Moltke getroffene Entscheidung, Heer und Flotte sollten unabhängig operieren, die Planung. Jeder glaubte, auf die andere Waffengattung verzichten zu können. Moltke wandte sich gegen das Eingreifen der Marine bei der zu erwartenden Landung eines englischen Expeditionskorps in Frankreich; er ging davon aus, daß die Armee allein in der Lage sei, eine solche Situation zu bereinigen.³ Admiral von Holtzendorff, seit 1911 Chef der Hochseeflotte, verzichtete seinerseits auf eine Absprache zwischen Heer und Flotte, da er fest daran glaubte, daß das Überraschungsmoment, das überlegene Material und die bessere Ausbildung der deutschen Flotte den entscheidenden Seesieg verbürgen würden.⁴

Die deutsche Marine ging ohne eine überzeugende und klare strategische Konzeption in diesen Krieg. Für Operationen in Übersee fehlte es der Hochseeflotte an den erforderlichen Stützpunkten, für eine entscheidende Seeschlacht, vielleicht noch weit draußen vor der britischen Küste, reichten ihre Kräfte nicht aus, und so blieb ihr nur der Schutz der Deutschen Bucht und der Nordseeküste gegen einen Angriff britischer Seestreitkräfte, eine rein defensive Aufgabe also. Daß die britische Flotte nicht, wie erwartet, die deutsche Küste bedrohte, sondern sich auf die Blockade vom Kanal und von Nordschottland aus beschränkte, war in den Überlegungen der deutschen Marineführung nicht vorgesehen. Zwar erhob sich des öfteren und zuletzt bei den Herbstmanövern 1913 die Frage, was eigentlich geschehen solle, wenn die Briten nicht angriffen, aber Tirpitz und Holtzendorff hielten sie für hypothetisch. Sie gingen davon aus, daß die Engländer – ob bei Abukir, Trafalgar oder Kopenhagen – nur immer die Offensive gesucht hätten und daß kein Anlaß bestehe, dies nicht auch für die Zukunft vorauszusetzen. Und so entschieden Tirpitz und der Chef des Admiralstabes, Admiral von Pohl, am 4. August 1914, die russische Ostseeflotte durch kühne Vorstöße in Schach zu halten und gleichzeitig die Grand Fleet durch strategische Defensive in der Nordsee abzunutzen, bis ein Kräfteausgleich erreicht sei und eine entscheidende Schlacht gewagt werden könne.⁵ Dieser Plan fand die Billigung Wilhelms II., des Reichskanzlers

von Bethmann-Hollweg, des Admirals von Müller und des Chefs der Hochseeflotte, Admiral von Ingenohl.⁶

Die Marine wartete also auf den Angriff der Engländer gegen die deutsche Küste, verhielt sich ruhig und beobachtete gespannt die Entwicklung des Krieges an der Landfront. Erst nach der Marneschlacht erwog die Flotte offensive Operationen. Das Heer hatte den Sieg nicht errungen, und die Führer der Grand Fleet dachten nicht daran, eine Schlacht an der deutschen Küste zu suchen. Die deutsche Führung gab nun ihre »strategische Defensive« auf. Flotteneinheiten beschossen zweimal die britische Küste, wobei die Marine am 25. Januar 1915 bei der Doggerbank den Panzerkreuzer »Blücher« verlor.⁷

Das Fehlen einer schlüssigen Strategie und die Untätigkeit trafen die Moral der Seeoffiziere tief. Hatte Korvettenkapitän von Weizsäcker noch am 3. August 1914 geschrieben: »Es ist eine schöne Zeit moralischer Regeneration Deutschlands, wie es auch ende«, so vermerkte er nur sechs Tage später die Beschämung der Seeoffiziere, daß es noch nicht zur Schlacht gekommen sei. Wie könnten sie sich, so fragte er, jemals wieder in der Heimat sehen lassen?⁸

Ähnliche Sorgen bedrückten auch andere Seeoffiziere. Korvettenkapitän Prinz Adalbert von Preußen, ein Sohn des Kaisers, berichtete seinem Vater im November 1914 von der wachsenden Enttäuschung, die im Offizierkorps des Linienschiffs »Kaiser«, Kommandant Kapitän z. See von Trotha, herrsche, und drängte seinen Vater, den Offizieren die Gründe für die Untätigkeit der Flotte zu erläutern. Prinz Adalberts Vorgehen wurde sofort von Admiral von Müller gerügt, der den Prinzen zudem aufforderte, er möge seinem Kommandanten, in dem Müller wohl zu Recht den eigentlichen Urheber des Briefes sah, übermitteln, es sei seine erste Pflicht, seinen Vorgesetzten zu vertrauen und zu gehorchen, und das ganz besonders im Kriege.⁹ Doch diese Antwort stellte Adalbert nicht zufrieden. In einem längeren Schriftstück, zum großen Teil von Kapitän z. See von Trotha verfaßt, konnte sein Vater lesen: »Da ich . . . an Teilerfolge nicht glauben kann, auch eine Vernichtung der englischen Flotte nicht in Frage steht, so kommt letzten Endes nur ein einmaliges Einsetzen der Flotte in Frage, welches bei realer Überlegung einem ›Sich-Opfern‹ gleichkommt«. Das jedoch sollte von der Flotte nur als letztes Mittel gefordert werden und zwar dann, wenn die politische und militärische Lage Deutschlands kritisch würde.¹⁰ Diese Sätze, die sicher Trothas Gedanken wiedergeben, wirken wie eine frühe Ankündigung der Ereignisse von Oktober 1918. Den Wunsch zu handeln drückte auch Trothas Freund, der Kapitän z. See Magnus von Levetzow, in einem Schreiben an den gerade neu ernannten Chef des Admiralstabes, Admiral von Holtzendorff, aus, in dem er von der bei den Seeoffizieren wachsenden Sorge berichtete, nie an den Feind zu kommen, und den Admiralstabchef mit der Frage konfrontierte, ob er, Holtzendorff, die Verantwortung für die Folgen der gegenwärtigen Untätigkeit der Flotte »im Hinblick auf ein gesundes Gedeihen unseres

Offizierkorps und der Marine in der Zukunft« zu übernehmen bereit sei.¹¹

Doch weder der Kaiser noch Holtzendorff ließen sich von der Unzufriedenheit der Seeoffiziere mit der Operationsplanung zu überstürztem Handeln hinreißen. Der Kaiser schrieb seinem Sohn, er erwarte von der Marine, »daß sie ebenso in Geduld ausharre, wie jeder Mann im Schützengraben«, und wies mit Nachdruck darauf hin, »er dünkte gar nicht daran, jetzt die Marine bzw. die Flotte einzusetzen, noch viel weniger wie früher, und damit hätten wir uns abzufinden«. ¹² Tatsächlich drängte der Monarch seine Seebefehlshaber zu äußerster Zurückhaltung. Im Oktober 1914 befahl er, einem größeren Gefecht mit der britischen Grand Fleet aus dem Wege zu gehen, da es die deutsche Marine gegenüber dem Feindbund schwächen würde, selbst wenn ein solches Gefecht erfolgreich ausginge. ¹³ Die Hochseeflotte erhielt Befehl, eine Schlacht unter allen Umständen zu vermeiden, auch dann, wenn der Gegner in die Deutsche Bucht eindringe. Lediglich gegen einzelne Einheiten der Grand Fleet sollte bei »günstiger Gelegenheit« und unter Vermeidung »größerer Verluste« operiert werden. ¹⁴ Drei Monate später erhielt der Flottenchef die Ermächtigung, nach eigenem Ermessen Vorstöße in die Nordsee zu unternehmen »mit dem Ziele, vorgeschobene feindliche Streitkräfte abzuschneiden und mit Überlegenheit anzugreifen«. Doch wurde Ingenohl eindringlich gewarnt, größere Schiffsverluste zu riskieren, weil »die Hochseeflotte als wichtiges politisches Instrument in der Hand des Allerhöchsten Kriegsherrn gesteigerte Bedeutung« für die Friedensverhandlungen habe. ¹⁵ Im März dehnte Wilhelm die Handlungsfreiheit der Flotte auf begrenzte Operationen gegen größere Teile der Grand Fleet aus, ¹⁶ erinnerte aber im August des Jahres noch einmal daran, daß der volle Einsatz der gesamten Flotte nur auf seinen Befehl zu erfolgen habe. Er habe die Flotte geschaffen und ausgebildet. Wo, wann und wie er sie einzusetzen wünsche, sei ausschließlich seine Sache. Jedermann sonst habe in dieser Sache zu schweigen und zu gehorchen. ¹⁷

Angesichts der trotz der formalen Zugeständnisse wachsenden Unzufriedenheit sah sich Wilhelm II. aber schon im September 1915 veranlaßt, in einer Allerhöchsten Kabinettsorder seine Seeoffiziere zu tadeln. Warnend wies er sie darauf hin, daß »eine abfällige Kritik der obersten Kriegsleitung« und leider nur zu oft »wahrnehmbare Indiskretionen vergiftend auch über die Marine hinaus wirkten«. Die Forderung gewisser Seeoffiziere, den Seekrieg in den Atlantik zu tragen, wies er mit der Begründung zurück, dies sei »ein weit über die wahrscheinlichen materiellen Verluste hinausgehender folgenschwerer politischer Fehler«; alle Kritik an der gegenwärtigen Seestrategie verbat er sich energisch, wobei er daran erinnerte, daß die U-Bootkriegführung nur im Rahmen der Gesamtstrategie und nicht für sich allein beurteilt werden dürfe. Abschließend dekretierte der Kaiser: »Ich verlange damit [von allen Seeoffizieren] in erster Linie pflichtmäßige Unterord-

nung unter Meinen Willen als Oberster Kriegsherr«. ¹⁸ Eine solche Sprache hatten die Seeoffiziere von ihrem Kaiser bis dahin noch nicht gehört. An dieser zurückhaltenden Strategie hielt der Kaiser auch noch im Mai 1917 fest, als er den Chef des Admiralstabs erneut informierte, daß die Flotte von sich aus Operationen gegen Teile der Grand Fleet führen könne, ein endgültiger voller Einsatz aber nur von ihm allein befohlen werde. ¹⁹

Des Kaisers Standpunkt wurde mindestens von Admiral von Hipper, dem Chef der Aufklärungsstreitkräfte, geteilt, der von Anfang an für eine defensive Strategie eintrat, da er bei einer Entscheidungsschlacht mit Sicherheit eine totale Niederlage und die völlige Vernichtung der Hochseeflotte befürchtete. ²⁰ Daher bedauerte er es, daß Tirpitz ständig den Einsatz der Flotte forderte, worin Hipper nur den schlichten Versuch sah, die kritische Haltung einiger Reichstagsabgeordneter zu beschwichtigen. ²¹ Doch die so weitgehende Untätigkeit der Flotte stellte auch Hippers Geduld auf die Probe. Sollte es ihr in absehbarer Zeit nicht gelingen, eine beachtliche Rolle in den kriegerischen Auseinandersetzungen zu spielen, dann, so fürchtete er, würden Disziplin und Moral auf den Schiffen absinken. Zudem sah er für diesen Fall eine Zurückhaltung des Reichstages voraus, wenn es später einmal um die Bewilligung von Mitteln für den weiteren Ausbau der Flotte gehen sollte. Noch im Mai 1916 warnte er vor der Gefahr, daß die Marine eines Tages für ihre Untätigkeit werde bezahlen müssen. »Aus diesem Grund allein wünschte ich schon, daß wir recht bald zum Schlagen kommen«. ²² Damit begannen schon taktische Bedenken politischer Art die nüchternen militärischen Gedanken zu überlagern.

Das Drängen nach einer aktiveren Seekriegführung nahm ständig zu. Das Seeoffizierkorps engagierte sich dabei mit ähnlichem Eifer wie früher in Fragen der Personalpolitik und der Standesehre. Die 1915 bei den Seeoffizieren herrschende Stimmung drückte Freiherr von Maltzahn mit den Worten aus, die derzeitige Zurückhaltung zerstöre den Geist der Besatzungen ebenso wie die Begeisterung des deutschen Volkes für seine Marine. »Selbst wenn heute der größere Teil unserer Schlachtschiffe . . . auf dem Grunde des Meeres läge, so hätte unsere Flotte doch mehr erreicht als jetzt, wo sie wohlbehalten im Hafen liegt«. ²³ Die Unzufriedenheit auf der Flotte spiegelte sich wider in dem an mancher Mauer in Wilhelmshaven angepinselten populären Spruch »Lieb Vaterland, magst ruhig sein, die Flotte schläft im Hafen ein«. ²⁴

Die bitteren Erfahrungen blieben für das Seeoffizierkorps nicht ohne Folgen. Enttäuschung, Bitterkeit, Beschuldigungen und Gegenbeschuldigungen prägten die ersten beiden Kriegsjahre, und hinzu kam die vergebliche Suche nach einer strategischen Alternative. Dieses Fehlen eines konsequenten Plans führte zwischen 1914 und 1916 zum zweimaligen Wechsel im Kommando der Hochseeflotte, ²⁵ zum zweimaligen Austausch des Admiralstabschefs ²⁶ und endlich gar zur Entlassung des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes. ²⁷ Mit dem Glauben an

die militärischen Fähigkeiten der Admirale sank bei den Seeoffizieren auch das Vertrauen in die politische Führung. Ganz deutlich aber wurde in jener Zeit die Notwendigkeit einer einheitlichen, zentralen Kommandogewalt. Die organisatorischen Änderungen des Jahres 1899 hatten der Marine eine aufgesplitterte Befehlsstruktur gegeben, in der acht verschiedene Kommandobehörden gleichberechtigt nebeneinanderstanden, deren Chefs sämtlich eine »Immediatstellung« innehatten. Tirpitz' Hoffnung, im Kriege allein an die Spitze der Marine gestellt zu werden, scheiterte am Kaiser, der es ablehnte, seine Stellung als Oberster Befehlshaber der Marine aufzugeben.

Manchen Seeoffizier beunruhigte diese Zersplitterung bereits vor dem Kriege. Der junge Leutnant z. See Ernst von Weizsäcker urteilte schon 1906: »Stationskommando, Flottenkommando, Admiralstab, Kabinett und Reichsmarineamt, alles läuft neben einander her, gleichberechtigt. Das kann natürlich nicht gut tun« – ein Eindruck, der auch vier Jahre später noch bestand: »Eines ist mir bedauerlich, daß die Leute alle überkreuz miteinander verzankt sind.«²⁸ Magnus von Levetzow beklagte schon 1903, daß im Gegensatz zur Armee, wo der Chef des Generalstabes im Krieg den tatsächlichen Oberbefehl führte, der Chef des Admiralstabes dies nicht könne.²⁹ Das sei »der deutliche Hinweis auf unsere fehlerhafte Organisation.«³⁰ Dieses Urteil bekräftigte Levetzow in den ersten Kriegsmonaten: »Wir leben von der Hand in den Mund; wir spielen den Krieg, aber wir führen ihn nicht mit schnell und fest zugreifender, nie rastender Hand.«³¹

Diese unklare Lage entstand zum großen Teil durch das Beharren des Kaisers auf dem Oberbefehl über die Marine. Dadurch behielten die oberen Kommandobehörden einen gleichberechtigten Status, ihre Chefs allein dem Monarchen verantwortlich: der Staatssekretär des Reichsmarineamts, die Chefs des Admiralstabes, des Marinekabinetts, der Hochseeflotte, des Kreuzergeschwaders in Ostasien, der beiden Marinestationen in Kiel und Wilhelmshaven und die Kommandanten der Schiffe auf Auslandsstationen.³² Mit der Aufstellung des Marinekorps Flandern, das zwar nominell der Armee unterstand, erhielt zudem auch dessen Kommandeur die Immediatstellung. Dieser Wirrwarr wurde noch dadurch verschärft, daß während der ersten beiden Kriegsjahre die Großadmirale Prinz Heinrich und Tirpitz im Range höher standen als der preußische Kriegsminister und der Chef des Generalstabes und somit wenig Neigung zeigten, ihre Ansichten jenen unterzuordnen. Schließlich unterstanden die U-Boot-Streitkräfte von Anfang an verschiedenen Befehlsstellen: in der Ostsee und in Flandern den örtlichen Marinebefehlshabern, in der Nordsee dem Chef der Hochseeflotte, bei Operationen im Mittelmeer und im Atlantik dem Chef des Admiralstabes. Diese chaotische Organisation führte zwangsläufig zu Reibungen, Rivalitäten und Eifersüchteleien zwischen den verschiedenen Stellen.

Alle Befehlshaber mit Immediatstellung wachten eifersüchtig über

ihre besonderen Rechte und verteidigten ihre Privilegien gegen alle Eingriffe ihnen gleichgeordneter Kommandobehörden. Admiral von Ingenohl lehnte es ab, seine Operationspläne mit dem Chef des Admiralstabes, Admiral von Pohl, zu besprechen und bestand darauf, sie nur dem Kaiser in privater Audienz vorzutragen.³³ Im Januar 1915 erbat der Chef des Admiralstabes vom Kaiser Weisungen für eine Operation gegen den Hafen von Libau. Prinz Heinrich, Befehlshaber der See-streitkräfte in der Ostsee, sah darin eine Einmischung in seinen Kommandobereich und beschied Pohl entsprechend.³⁴

Es wäre sicher bei Kriegsausbruch das nächstliegende gewesen, den Staatssekretär des Reichsmarineamtes und eigentlichen Erbauer der Flotte, den Großadmiral von Tirpitz, an die Spitze des einheitlichen Oberkommandos zu berufen, doch seine dahingehenden Hoffnungen erfüllten sich nicht, da Wilhelm II. nicht bereit war, auf seine Rolle als Oberster Befehlshaber zu verzichten.³⁵ Tirpitz teilte durchaus die Befürchtungen seiner älteren Seeoffiziere und beklagte sich im März 1915 darüber, daß er in dieser Zeit höchster äußerer Gefahr keinen Einfluß habe, daß sein Lebenswerk zu verkommen drohe durch das passive Verhalten der Flotte, das er für falsch hielt.³⁶ Ebenso erbost zeigte er sich jedoch auch über jene vielen Seeoffiziere, die einem Vabanquespiel das Wort redeten und eine Schlacht wünschten, koste sie was sie wolle. Solch eine Auffassung widersprach seiner eigenen Überzeugung, daß Operationen gegen die Grand Fleet nur dann Erfolge versprächen, wenn man ihr überraschende, kurze, schnelle Schläge versetzte und sich sofort wieder zurückzog. Und doch beschwor gerade auch Kapitän z. See von Trotha Tirpitz 1915 immer wieder, das Oberkommando zu übernehmen, um der Marine eine starke, selbstbewußte Führung zu geben.³⁷ Trotha unterrichtete Tirpitz laufend über die Unzufriedenheit der Offiziere mit der gegenwärtigen Organisation und erging sich in Andeutungen über die Unfähigkeit des Kaisers, die Flotte in zureichendem Maße zu führen. Es gab jedoch auch Offiziere, die eine Berufung Tirpitz' ablehnten. So zeigte sich Admiral von Holtzendorff recht erfreut, als der Kaiser den Tirpitzschen Plänen zur Vereinigung von Reichsmarineamt und Admiralstab unter seiner Führung die Zustimmung verweigerte, weil er davon überzeugt war, daß sich das politische und militärische Intrigieren des Großadmirals als verhängnisvoll für Deutschland erweisen würde.³⁸

Der Kaiser teilte Holtzendorffs Vorbehalte gegen die Tirpitzschen Führungsqualitäten. Er bewunderte zwar Tirpitz' Geschicklichkeit im Umgang mit dem Reichstag, glaubte aber zugleich, daß Tirpitz inzwischen dem Leben der Truppe zu sehr entfremdet sei, und tatsächlich lag sein letztes Bordkommando fast 20 Jahre zurück. Die kaiserliche Entscheidung gegen Tirpitz als Oberkommandierenden entsprang jedoch nicht zuletzt einer Enttäuschung über eine Reihe von Maßnahmen des Reichsmarineamtes, die sich bereits zu Beginn des Krieges nachteilig für die Marine ausgewirkt hatten. Die Artillerie der Kleinen Kreuzer

zeigte sich der der britischen unterlegen, der Aktionsradius der Torpedoboote erwies sich als viel zu beschränkt, und die Besetzung der neu in Dienst gestellten Linienschiffe mit jungen Rekruten statt mit ausgebildetem Personal forderte die berechtigte Kritik der Flottenbefehlshaber heraus. Hinzu kam eine wachsende Kritik daran, daß Tirpitz nicht von Anfang an eine der britischen Flotte an Kampfkraft gleiche Flotte gebaut habe.³⁹ Entscheidend war jedoch, daß inzwischen das persönliche Verhältnis zwischen dem Herrscher und seinem Staatssekretär Schaden genommen hatte. Nach der Versenkung des amerikanischen Passagierdampfers »Lusitania« hatte Wilhelm II. die Versenkung von großen Passagierschiffen verboten. Dagegen protestierten am 7. Juni 1915 sowohl Admiral Bachmann als Chef des Admiralstabes wie auch Tirpitz, indem sie ihre Rücktrittsgesuche einreichten. Der Kaiser zeigte sich aufs höchste verärgert und nannte es eine »Felonie«, eine »regelrechte Militärverschwörung, durch Tirpitz veranlaßt«.⁴⁰ Er nahm Bachmanns Gesuch sofort an, Tirpitz dagegen hielt er noch für fast ein Jahr im Amt. Als der Monarch am 24. Januar 1916 ergänzend befahl, daß nur noch bewaffnete Frachtschiffe ohne vorherige Warnung torpediert werden dürften, reagierte Tirpitz erneut mit einem Rücktrittsgesuch. Diesmal nahm es der Kaiser an und bemerkte dazu bissig: »Er verläßt das sinkende Schiff!«⁴¹ Tirpitz' Entlassung unter Umständen, die denen bei der Trennung von Bismarck im März 1890 ähnelten, beraubte die Marine der Vaterfigur. Admiral von Capelle, unter der Bedingung der engen Zusammenarbeit mit dem Reichskanzler zum Nachfolger ernannt, konnte ihn in dieser Funktion nicht ersetzen.

Die Streitigkeiten zwischen den Befehlshabern der Flotte und den höheren Kommandobehörden an Land aber hielten an. Trotha machte nun Admiral von Müller zur Zielscheibe seiner Kritik; die Flotte habe kein Vertrauen mehr zu ihm, vor allem zögen immer mehr Offiziere seine Fähigkeit in Zweifel, die Interessen der Marine im kaiserlichen Rat gebührend zu vertreten.⁴² Der Kronprinz unterstützte diese Vorwürfe gegen den Chef des Marinekabinetts mit Vergnügen.⁴³ Den neuen Admiralstabschef von Holtzendorff nannte Trotha eine Kreatur Müllers (»die Firma Müller«), und Scheer und Levetzow warnte er davor, sich vor Holtzendorffs »Mistwagen« spannen zu lassen,⁴⁴ auch dabei mit dem Kronprinzen einer Meinung.⁴⁵ Die Offiziere auf den Schiffen zeigten sich ebenfalls anfällig für solche kleinen persönlichen Reibereien, so, wenn sie von Müller als »Rasputin«, von Holtzendorff als dem »Vater der Lüge« und von Capelle als von »Judas Ischarioth« sprachen.⁴⁶

Der Geist des Offizierkorps, durch die persönlichen Verdächtigungen innerhalb der oberen Führungsstellen ebenso angeschlagen wie durch die Untätigkeit der Flotte, besserte sich wenigstens für einige Zeit durch den taktischen Sieg in der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916.⁴⁷ Der Kaiser⁴⁸ und die Sozialdemokraten⁴⁹ lobten die Flotte für diesen Erfolg, der jedoch keinerlei strategischen Gewinn brachte. Rußland

blieb zwar auch weiterhin von den dringend benötigten britischen Zufuhren über die Ostsee abgeschnitten, doch ebenso setzte Großbritannien die Blockade der deutschen Häfen fort und sperrte die deutsche Flotte in der Nordsee ein. Admiral Scheer war sich dieser Lage durchaus bewußt. In seinem Gefechtsbericht an den Kaiser stellte er fest, daß selbst eine für Deutschland siegreiche Seeschlacht Großbritannien bei dessen vorteilhafter militärgeographischer Lage und angesichts seiner erdrückenden Überlegenheit an Seestreitkräften nicht zu Friedensverhandlungen zwingen könne. Dieses Ziel sei nur durch einen uneingeschränkten U-Bootkrieg zu erreichen. Damit ließ das Ergebnis der Skagerrakschlacht den alten Streit zwischen Reichskanzler und Flottenkommando über den U-Bootkrieg wiederaufleben,³⁰ brachte aber immerhin damit die Frage der strategischen Planung zum Abschluß. Scheer erkannte, daß ein deutscher Sieg auf hoher See nicht im Rahmen der Möglichkeiten lag. Er entschloß sich daher, die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges zu betreiben, in dem er den allein geeigneten Weg sah, Großbritannien die Herrschaft über die Seestraßen der Welt zu entreißen. Alle Gedanken an eine entscheidende Seeschlacht mit der Grand Fleet wurden für den Augenblick begraben. Die verbleibenden Monate des Jahres 1916 gingen damit hin, die anderen Marinebefehlshaber auf Scheers Plan einer U-Bootoffensive bis zum Äußersten einzuschwören. Das Problem der Strategie schien damit gelöst zu sein; überraschend führte die Lösung jedoch zu neuer Unruhe und Erregung im Offizierkorps.

Die Seeoffiziere zeigten sich von dem Gedanken an den U-Bootkrieg, vor allem in seiner uneingeschränkten Form,³¹ sehr angetan. Sie versprachen sich davon den kriegereischen Einsatz für die jüngeren Offiziere, die immer unruhiger wurden, zugleich aber auch die Wiederbelebung der Marinebegeisterung im Volk. Scheer hatte sich schon 1914 für den uneingeschränkten Einsatz dieser Waffe ausgesprochen,³² und am 22. Februar 1915 begann tatsächlich eine Unterwasseroffensive gegen unbewaffnete Handelsschiffe, die jedoch im September desselben Jahres nach der Versenkung der »Lusitania« und der »Arabic« und deren politischer Auswirkung wieder eingestellt wurde. Führende Offiziere, vor allem Tirpitz, ließen von dieser strategischen Idee jedoch nicht ab. Im Februar 1916 ließ er dem Kapitänleutnant von Weizsäcker Unterlagen über die Aussichten des uneingeschränkten U-Bootkrieges übersenden mit dem Ersuchen, sie an seinen Vater Carl von Weizsäcker weiterzuleiten, damals Ministerpräsident von Württemberg und Mitglied der Bundesratskommission für Auswärtige Angelegenheiten.³³ Solche Methoden, die das Seeoffizierkorps handelnd in die Innen- und Außenpolitik des Reiches hineinzogen, trugen zur Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges am 13. März 1916 bei, der allerdings schon im April 1916 auf amerikanischen Druck hin erneut eingestellt wurde.³⁴ Dieses Schwanken hielt bis Ende 1916 an, wobei das Seeoffizierkorps aufgesplittert war in sich befehdende Gruppen, die

sich um ihren jeweiligen Vorkämpfer, sei es Tirpitz, Holtzendorff, Scheer, Capelle oder Müller, sammelten.

Im September 1916 beschrieb Ernst von Weizsäcker die Situation in den Offiziersmessen und -kasinos: »Das Seeoffizierkorps sitzt herum, ißt, trinkt, politisiert, intrigiert und kommt sich dabei noch patriotisch vor, indem es auf unlauterem Wege den U-Bootskrieg durchzusetzen sucht. Der U-Bootskrieg soll die Dummheiten im Flottenausbau und in der Flottenverwendung im Kriege verdecken. Aus der unerlaubten Propaganda für ihn spricht das schlechte Gewissen.«⁵⁵ In einem Schreiben an Trotha wies er darauf hin, daß das Seeoffizierkorps mit seinem Drängen auf den U-Bootkrieg unverantwortlich handle. Die Einmischung in die Politik, die schon zu Tirpitz' Sturz geführt habe, sei das Verderben des Offizierkorps.⁵⁶ Den ganzen Winter 1916/17 warnte Weizsäcker davor, jetzt schon alles auf eine Karte zu setzen, wies er auf die mäßigen Erfolgsaussichten hin und auf die Dummheit eines solchen Schritts. »Es bleibt ein *va banque* Spiel Deutschlands gegen die halbe Welt«. Keiner der Offiziere könne guten Gewissens den Erfolg einer solchen Kriegführung garantieren. Die Offiziere kompensierten mit ihrer Agitation für den uneingeschränkten U-Bootkrieg lediglich ihre Enttäuschung über die Untätigkeit, zu der die Flotte gezwungen werde.⁵⁷ Ihre Entscheidung für den U-Bootkrieg sei jedenfalls nicht das Ergebnis nüchterner militärischer Überlegung, sondern entspringe einem gefühlsbetonten Streben nach Aktion.

Aber Weizsäcker stand mit seiner Auffassung ziemlich allein. Die große Mehrzahl der Seeoffiziere forderte und billigte den uneingeschränkten U-Bootkrieg mit Begeisterung; Trotha und Levetzow suchten zielstrebig die oberste militärische Führung für ihren Plan zu gewinnen. »Wir müssen jede Möglichkeit benutzen, Ludendorff und Hindenburg Verständnis für die Marine beizubringen.«⁵⁸ Das Fehlschlagen der Sommeroffensive 1916 an der Somme, die Aussichtslosigkeit, Frankreich bei Verdun »ausbluten« zu lassen, und der Kriegseintritt Rumäniens an der Seite der Alliierten verstärkten zudem die Neigung, dann wenigstens durch den uneingeschränkten U-Bootkrieg zu Erfolgen zu gelangen. Hinzu kam die Rücksichtnahme auf die öffentliche Meinung. Wie Friedrich von Payer, prominenter Abgeordneter der Fortschrittspartei, registriert hat, standen 1916 sowohl das deutsche Volk wie auch der Reichstag der Marine in steigendem Maße mißtrauisch gegenüber. Tirpitz' einseitige Festlegung auf den Bau von Großkampfschiffen unter Vernachlässigung kleinerer, neuartiger Fahrzeuge, wie etwa der U-Boote, brachten der Marine eine Einbuße an Sympathie und Unterstützung.⁵⁹ Und so erhofften sich die Admirale auch in dieser Hinsicht einen Erfolg durch den uneingeschränkten U-Bootkrieg. Kapitän z. See Boy-Ed, Chef der Presseabteilung im Admiralstab, faßte es in einem Schreiben an Holtzendorff in die Worte, die Marine sei noch immer der Liebling der Nation, es müsse aber schnell etwas geschehen, um diese Vorliebe aufrechtzuerhalten.⁶⁰

Gegen Ende des Jahres 1916 stand das Offizierkorps fast geschlossen hinter Admiral Scheer, dem »Sieger« der Skagerrakschlacht. Es machte seinen Frieden auch mit Holtzendorff, zumal dieser Scheers Ansicht zustimmte, daß Großbritannien nur auf diesem Wege geschlagen werden könne. Lediglich Müller und Capelle zweifelten am entscheidenden Erfolg der U-Bootoffensive. Am 8. Januar 1917 überzeugte Holtzendorff den Kaiser mit dem Argument, daß der uneingeschränkte U-Bootkrieg Großbritannien innerhalb von sechs Monaten auf die Knie zwingen werde. Hochofrenut begrüßte Wilhelm II. seinen Reichskanzler, der die politische Verantwortung für diesen Schritt tragen sollte, am 9. Januar in Pless mit der Nachricht, die Entscheidung zur Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges sei bereits gefallen.⁶¹ Zu Beginn des Jahres 1917 fanden damit die internen Zwistigkeiten zeitweilig ein Ende, als die Seeoffiziere sich auf der Grundlage dieses Rezeptes für den Sieg sammelten.

So fand der am 1. Februar 1917 erneut aufgenommene uneingeschränkte U-Bootkrieg⁶² die volle Unterstützung des Seeoffizierkorps.⁶³ Es hatte den Anschein, als habe die Marine mit dieser Entscheidung nicht nur ihren Offensivgeist wiedergefunden, sondern auch ihre strategischen und organisatorischen Probleme gelöst. Diese erste Begeisterung wurde indes bald durch einige personelle Probleme getrübt, die sich seit dem Kriegsausbruch allmählich entwickelt hatten. Da war zunächst einmal das sich verschlechternde Verhältnis zwischen Seeoffizieren und Mannschaften. Bogislav von Selchow, derzeit Erster Offizier des Linienschiffs »Hannover«, schrieb dies der Tatsache zu, daß sich die älteren Offiziere zuwenig um die Erziehung ihrer jüngeren Kameraden gekümmert, sie nicht genügend zu rechtem, verständnisvollem Umgang mit den älteren, erfahrenen Unteroffizieren und Mannschaften angeleitet hätten. Häufig sei auch der durch seine Disziplinarstrafgewalt so wichtige Posten des Ersten Offiziers mit ungeeigneten Persönlichkeiten besetzt worden.⁶⁴ Der Krieg forderte seine Opfer auch unter erfahrenen Offizieren, und den jungen Offizieren und Kadetten, schnell ausgebildet und befördert, um die Lücken zu füllen, mangelte es häufig an der Reife, der Erfahrung und der beruflichen Sicherheit jener Männer, an deren Stelle sie traten. »Die Brücken, die die ersten Kriegsjahre geschlagen zwischen Stand und Stand, zwischen Schicht und Schicht des deutschen Volkes, sie brechen allmählich zusammen. Jeder aktive Offizier, der fällt, ist ein Brückenpfeiler, der bricht.«⁶⁵ Zusätzlich wurden die Reihen der Reserveoffiziere und Unteroffiziere durch die Anforderungen des »Hindenburg-Programms« gelichtet, das den Ausbau der Rüstungsindustrie und die Erhöhung der Produktion zum Ziel hatte.⁶⁶ Gegen den Widerstand des Staatssekretärs von Capelle verlor die Marine so zahlreiche Ingenieure, Techniker und Wertarbeiter an Waffen- und Munitionsfabriken, die sie selbst für den nach dem Februar 1917 vermehrten U-Bootbau dringend benötigte.

Der uneingeschränkte U-Bootkrieg weckte aber auch unter den Of-

fizieren neue Befürchtungen und Rivalitäten. Nach Feststellungen des Reichsmarineamtes sahen vor allem die älteren Offiziere angesichts der wachsenden Bedeutung der Unterseebootwaffe und der Luftschiffe ihre Stellung und ihre Karriere bedroht. Eine Verlagerung des Schwergewichts auf kleinere Fahrzeuge würde zwar die Verwendungsmöglichkeiten der jüngeren Offiziere erheblich verbessern, die Aussichten der älteren Schiffsoffiziere aber beträchtlich einschränken. Das Reichsmarineamt zog daraus den Schluß, daß die Frontoffiziere nach dem Krieg ein sehr viel größeres Mitspracherecht bei Personalpolitik und Bauprogramm fordern würden.⁶⁷ Im Augenblick jedoch waren alle Augen in Deutschland auf die U-Bootkommandanten gerichtet. Das Reichsmarineamt fühlte sich dadurch im April 1917 veranlaßt, in einer Pressekonferenz die Ansicht der Marineführung darzulegen, daß die Öffentlichkeit den Taten der neuen Waffe zuviel Aufmerksamkeit auf Kosten anderer Seestreitkräfte schenke. Die Presse vernachlässige in ihrer Berichterstattung die Hochseeflotte und besonders die gefährliche Aufgabe der Minensucher.⁶⁸ Auch der neue Reichskanzler Graf Hertling unterstützte die Marineführung bei ihren Bemühungen zur Beruhigung der Offiziere, indem er in einer seiner ersten offiziellen Reden den Besatzungen und Offizieren der Schlachtschiffe ein besonderes Lob aussprach. Doch manche Seeoffiziere zeigten sich mit verbalen Belobigungen nicht zufrieden. Da war etwa der Kapitän z. See Löhlein, Kommandant des Linienschiffes »Oldenburg«, der darüber klagte, daß die U-Bootkommandanten schneller befördert würden als die Offiziere der Hochseeflotte.⁶⁹ In einem Brief an den Abgeordneten Gustav Stresemann rechnete Löhlein vor, daß er unter den derzeitigen Bedingungen zu den bisherigen sechs Jahren noch weitere vier Jahre auf seine Beförderung zum Konteradmiral warten müsse,⁷⁰ und bat, Stresemann möge sich doch im Reichstag für eine schnellere Beförderung aller Seeoffiziere einsetzen.

Doch der unvorhergesehene große Bedarf an Seeoffizieren und an Unteroffizieren für die U-Boote trug in erster Linie mit dazu bei, die Stellung der Seeoffiziere zu schwächen und das Verhältnis von Offizieren und Mannschaften zueinander zu belasten. Gerade die mittleren Dienstgrade, die Oberleutnants und Kapitänleutnants, meldeten sich freiwillig zur U-Bootwaffe, jene Offiziere also, die auf den Schlachtschiffen den nächsten und engsten Kontakt zu Unteroffizieren und Mannschaften besaßen. An ihre Stelle traten junge Offiziere und Fähnriche, denen die Kriegserfahrung und oft genug auch die Reife fehlten, denen die unter ihrem Kommando Dienst tuenden Leute und ihre Sorgen fremd blieben. Ebenso gingen die erfahrenen Deck- und Unteroffiziere zur U-Bootwaffe, und den Ersatz stellten ebenfalls meist unerfahrene, zum Füllen der Lücken schnell beförderte Männer.⁷¹ Der Matrose Stumpf⁷² vom Linienschiff »Helgoland« schrieb hierüber in seinem Tagebuch: »Die alten Jahrgänge werden nun doch langsam abkommandiert, dreißig neue Rekruten sind schon eingetroffen . . .

Unter den Leuten, die fünf, sechs und sieben Jahre dienen, hat die Disziplin bedeutend nachgelassen. Die Herren Leutnants werden keineswegs so respektiert, wie sie es gern haben möchten.⁷³ Die jungen Offiziere waren sich ihrer schwierigen Lage bewußt; manche versuchten, ihre Unreife hinter forschem Auftreten und übertriebener Strenge im Dienst zu verbergen. Die Marine unterließ es, die am besten beurteilten und erfahrensten Deckoffiziere in diese frei werdenden Offizierstellen zu befördern, und versäumte damit eine Gelegenheit, zugleich das Verhältnis zu den Mannschaften zu verbessern und alten Beschwerden der Deckoffiziere Rechnung zu tragen. Angehörige dieses Korps fühlten sich nun erst recht zurückgesetzt, wenn sie übergangen und junge Absolventen der Marineschule ihnen vorgezogen wurden.⁷⁴ Indem sie die freien Stellen mit jungen Seeoffizieren und Kadetten auffüllte, versuchte die Marineführung in erster Linie die Homogenität und die Exklusivität des Korps zu bewahren. Das führte jedoch nicht nur zu einer weiteren Entfremdung des Ingenieur- und des Deckoffizierkorps, vielmehr entstanden damit auch neue Schwierigkeiten mit den Mannschaften.

Der wachsende Neid, den viele ältere Offiziere bei den kühnen und erfolgreichen Taten ihrer jungen Kameraden von den U-Booten empfanden, fand seinen Ausdruck in dem Wort vom »Krieg der Leutnants und Kapitänleutnants«, und diese inneren Spannungen beunruhigten auch den Staatssekretär des Reichsmarineamtes. Schon im Januar 1917 äußerte Capelle bei der Besichtigung eines neuen U-Boot-Modells in Hamburg Zweifel, ob der U-Boot-Bau weiter gesteigert werden solle. Man habe sich im Reichsmarineamt schon »für die jetzigen U-Boote mit der Frage beschäftigt, nach beendetem Krieg einen besonderen Hafen als Unterseebootfriedhof einzurichten«.⁷⁵ Drei Monate später äußerte er gegenüber führenden Reichstagsabgeordneten, man müsse einmal über Organisation und Aufstiegsmöglichkeiten in einer Marine nachdenken, in der Luftschiffe und U-Boote die Schlachtschiffe ersetzen. Das sei ein Problem, das vorläufig noch der Lösung harre.⁷⁶ Im Oktober 1917 schließlich forderte Capelle den Admiralstabschef auf, die den Werften erteilten, zahlenmäßig nicht festgelegten Bauaufträge für U-Boote zu widerrufen, da er bei ihrem Bekanntwerden einen innenpolitischen Skandal fürchtete. Es würde nämlich, so erläuterte er seinen Wunsch, der Marine schwerfallen, nach dem Kriege den »Überfluß« an Unterseebooten zu rechtfertigen.⁷⁷ Diese Äußerungen des Staatssekretärs, zu einem Zeitpunkt gemacht, an dem Deutschland sein zukünftiges Schicksal voll und ganz mit dem Erfolg des uneingeschränkten U-Bootkrieges verbunden hatte, zeigen auch nach außen hin, welche Sorgen die wachsende Unzufriedenheit der älteren Offiziere über die Verlagerung des Schwergewichts von der Hochseeflotte auf die U-Bootwaffe der Marineleitung bereitete. Capelle sah voraus, daß es bei einer Fortsetzung dieser Entwicklung bald an Stellen für ältere Seeoffiziere mangeln müsse, daß Kapitänleutnants die Einheiten kom-

mandieren und nur ein paar Admirale für die Amtsstuben in Berlin gebraucht würden. An einer so radikalen Operation, der Trennung des Kopfes vom Körper vergleichbar, wollte sich das Reichsmarineamt nicht beteiligen.

Um den Sommer 1917 hatte sich der Brennpunkt des Krieges zeitweise von den Schützengräben Frankreichs in die Gewässer rund um die Britischen Inseln verlagert. Die Hochseeflotte gab ihre Vorstöße in die Nordsee auf und konzentrierte sich auf das Geleit der U-Boote und zu ihren Stützpunkten in Deutschland und in Flandern. Die großen Schiffe dienten in der Hauptsache als Bedeckung für die U-Boote. Eine Reihe von Einheiten wurde aus dem Frontdienst abgezogen, und viele bewährte, kampferfahrene Offiziere und Unteroffiziere meldeten sich zum Dienst auf U-Booten, um der Langeweile des Lebens auf der Hochseeflotte zu entgehen, die sich zu einer »fleet in being« im wahren Sinne des Wortes entwickelte. Die quälenden Probleme der ersten Kriegsjahre – die strategische Zielsetzung und die Führungsorganisation – waren zwar nicht restlos gelöst, aber doch zeitweise zur Ruhe gekommen. Nach Tirpitz' Rücktritt hatte Admiral Scheer, der »Sieger vom Skagerrak«, die eigentliche, wenn auch inoffizielle Führungsrolle im Seeoffizierkorps übernommen. Scheer, Holtzendorff und Capelle stimmten in der Bewertung der Strategie, des uneingeschränkten U-Bootkrieges, völlig überein, hierbei begeistert unterstützt von der überwiegenden Mehrheit der Offiziere. Doch diese gerade erst wiederhergestellte Einheit des Korps zerbrach mit einem Schlage, als am 2. August 1917 auf dem Linienschiff »Prinzregent Luitpold« eine Meuterei ausbrach, die rasch auf weitere Schiffe übersprang. Dieser Vorgang muß ebenso wie später die Revolution von 1918 vor dem Hintergrund dieser Zerrissenheit des Offizierkorps in den Fragen der strategischen Zielsetzung und der Kommandostruktur gesehen werden, zweier fundamentaler Probleme, die das Korps unablässig beunruhigten und beschäftigten.

Nun, im Sommer 1917, kam ein neues Thema hinzu. Nach den personalpolitischen Fragen vor 1914 und dem Streit um die Seestrategie nach Ausbruch des Krieges wandte das Seeoffizierkorps seine Aufmerksamkeit mehr und mehr einem sehr viel brisanteren Bereich zu: der Innenpolitik. Sie hatten zwar auf diesem Gebiet keinerlei Erfahrungen und wagten sich ziemlich unvorbereitet auf dieses Feld, da sie um die Mitte des Jahres 1917 sehr genau erkannten, daß die weitere Existenz ihres Standes mit dem Sieg auf dem Schlachtfeld untrennbar verbunden war. Nur der »Siegfriede« konnte den spezifischen preußisch-deutschen Obrigkeitsstaat und seine konstituierenden Elemente erhalten, und allein in diesem wilhelminischen Klassenstaat durften die Seeoffiziere darauf hoffen, ihre bevorrechtete Stellung als »erster Stand im Staat« zu bewahren; denn nur ein siegreiches Deutschland würde in großem Stil Weltpolitik betreiben können, wozu es einer riesigen Schlachtflotte bedurfte.

Vor dem Weltkrieg hatte es das Offizierkorps nicht nötig gehabt, sich um die Parteien und ihre Vertreter zu kümmern. Admiral von Tirpitz besorgte dies in hinreichendem Maße und mit überraschend gutem Erfolg gegenüber dem Reichstag. Nur die Sozialdemokraten und Eugen Richters linke Liberale widerstanden auf Dauer und lehnten die Ausgaben für die Flotte ab. Bezüglich der anderen politischen Parteien hatte Tirpitz jederzeit die geeignete »geistige Massage« bei der Hand, um sie für sein Programm zu gewinnen.⁷⁸ Der Admiral scheute keine Mühe; er machte bei den Bundesfürsten Besuch, um ihre Unterstützung zu erlangen, er reiste nach Friedrichsruh und warb um Bismarcks Gunst, er empfing Reichstagsabgeordnete, entsandte Offiziere, um die Großen von Handel und Schifffahrt zu beeinflussen, organisierte Besichtigungsreisen zu Schiffen und Werften für einflußreiche Reichstagsabgeordnete – kurz, mit Hilfe seiner geschickten Flottenpropaganda vermied er den Druck von oben und ersetzte ihn durch den Druck von unten, aus dem flottenbegeisterten Volk.⁷⁹

Dies blieb nicht ohne Wirkung. Welcher Reichstagsabgeordnete hatte schon einmal auf der Kommandobrücke eines Schlachtschiffes stehen, mit Offizieren im Admiralsrang in Berlin dinieren, im Offizierskasino sitzen dürfen? Wann war je einem Volksvertreter Audienz bei einem Staatssekretär gewährt worden, der ihn dann auch noch in die geheimsten Rüstungsangelegenheiten einweihte? Welcher hohe Offizier hatte je in einem Offizierskasino ein Hoch auf die Vertreter des Reichstages ausbringen lassen, wie es Tirpitz in Wilhelmshaven tat? Und welcher zivile Abgeordnete konnte schließlich unbeeindruckt der kühlen Logik und der präzisen Ordnung der berühmten farbigen Flottentabellen in den Wandelgängen des Reichstags widerstehen? Welcher Parlamentarier ließ sich angesichts dieses Wohlwollens gegenüber der Volksvertretung und der Offenheit der Marinefachleute nicht davon überzeugen, daß die Steuermittel für die Marine ordnungsgemäß, sparsam und sinnvoll verwendet würden?⁸⁰ Sicherlich nicht Matthias Erzberger, der besonders umworben wurde,⁸¹ und wie er erlagen auch die Abgeordneten der Zentrumspartei, der Freikonservativen, der Nationalliberalen und der Konservativen dieser meisterhaften Propaganda. Während die Armee einen herablassenden Ton gegenüber den Zivilisten anschlug, zog Tirpitz es vor, ihrer Eigenliebe zu schmeicheln und ihre menschlichen Schwächen auszunutzen. Seine Mitarbeiter, insbesondere Capelle und Dähnhardt, entfalteten eine fast missionarische Beredsamkeit, wenn es galt, aus Reichstagsabgeordneten Marineenthusiasten zu machen.

Diese glücklichen Zeiten gehörten für den neuen Staatssekretär des Reichsmarineamtes der Vergangenheit an. Tirpitz hatte gehen müssen, die Marine war nicht länger das Lieblingskind der Nation, sondern wegen ihrer Untätigkeit dem täglichen Spott ausgesetzt. Reichstagsabgeordnete, die vor 1914 niemals über Seestrategie diskutiert, geschweige denn sie in Zweifel gezogen hatten, kritisierten nun nicht nur das

strategische, sondern auch das taktische Verhalten der Marine, ihre Bauvorhaben, ihre Personalpolitik. Als entscheidend erwies sich aber, daß jene parteipolitischen Kräfte, auf deren Unterstützung sich die Marine vor 1914 stets sicher hatte verlassen können, zu wanken begannen. In der Vergangenheit konnte Capelle stets fest auf das Zentrum bauen, dessen Zustimmung die Grundlage für das Flottenprogramm bildete. Aber mit wem konnte er jetzt rechnen? Mit der Zentrumspartei der Friedensresolution? Mit den Nationalliberalen, die ebenso für einen Frieden ohne Entschädigungen und Annexionen eintraten? Mit einem Reichstag, dessen Mitglieder der Marineführung kein Vertrauen mehr entgegenbrachten, dessen Mehrheit später für die Erhaltung der parlamentarischen Immunität seiner radikalen Mitglieder vom linken Flügel eintrat?

Und selbst wenn er dies gewollt hätte: eine Anpassung an die neue politische Orientierung und eine Zusammenarbeit mit den Parteien der Friedensresolution hätte den Staatssekretär sehr schnell des Rückhalts im Offizierkorps beraubt. In diesem Dilemma sah Capelle keinen Ausweg, der alle Seiten zufriedengestellt hätte. So kam die Lösung dann tatsächlich aus dem Offizierkorps selbst: die Flucht nach vorn, die innenpolitische Offensive. Die Meuterei vom Sommer 1917 gab den Marineoffizieren auch nach außen hin den Vorwand für ihre innenpolitische Aktivität. Die Marineführung warf alle Bedenken über Bord, gab das Leitbild des unpolitischen Offiziers preis und entschied sich für ein politisches Vorgehen mit dem Ziel, die radikale parlamentarische Opposition auszuschalten, das Ansehen der Regierung zu heben und zu stärken und schließlich damit Deutschlands Feinde vom festen Entschluß des Deutschen Reiches zu überzeugen, den Krieg bis zum siegreichen Ende zu führen.

9. Das Offizierkorps in der Defensive: Meuterei und Reichstagsdebatte 1917

Das Verhältnis der Offiziere zu den Mannschaften war in der deutschen Marine immer steif und förmlich gewesen. Es gab, wenigstens auf den großen Schiffen, keinen engen Kontakt zwischen ihnen, und auch die dienstlichen Beziehungen vollzogen sich nur indirekt: die Befehle der Offiziere erreichten die Mannschaften im allgemeinen über die Deckoffiziere, die Unteroffiziere oder die Ingenieure; die Schlaf- und Wohnräume lagen voneinander getrennt in verschiedenen Teilen des Schiffes, und zu den Offiziersmessen hatten Mannschaften zu keiner Zeit Zutritt.

Dieses System bewährte sich im Frieden. Der Krieg und besonders die entnervende Untätigkeit der Flotte änderten diese Verhältnisse erheblich. Die Langeweile und der Mangel an sinnvollen Aufgaben ließen den Mannschaften viel freie Zeit, in der sie an Bord und in Lokalen an Land die neuesten Gerüchte verbreiteten. Geringfügige Vorfälle nahmen beträchtliche Dimensionen an, kleine Ungerechtigkeiten der Vorgesetzten gaben Anlaß zu hitzigen Debatten, wilde Geschichten vom Lotterleben der Offiziere wurden in müßigen Köpfen ausgebrütet.¹ Die abnehmende Menge und Güte der Verpflegung wurde allein auf üble Machenschaften der Offiziere zurückgeführt, und sogar das untätige Liegen der Flotte im Hafen wurde ihrer Feigheit, ihrem Verrat oder ihrer Unlust zugeschrieben, auf die Bequemlichkeiten des Hafenlebens zu verzichten.²

Auf der anderen Seite gelang es den Offizieren nicht, die psychologischen Auswirkungen der Untätigkeit auf den Geist der Besatzungen

richtig einzuschätzen. Sie erwarteten Gehorsam von den Matrosen, aber keine Fragen. Das Absinken der Moral wurde auf die »Hetze« einiger weniger politischer Agitatoren zurückgeführt, Fälle offenen Ungehorsams als Ausnahmen, die bei dem engen Zusammenleben auf Schiffen unter Seeleuten immer einmal vorkämen, bagatellisiert. Ein ernsthafter Versuch, die Stimmung der Besatzungen zu heben, wurde von der Marineführung nicht unternommen. Zaghafte Ansätze, das Interesse an Theater, an Büchern oder Vorträgen zu wecken, durch Spiele und Ausflüge für Ablenkung zu sorgen, blieben in den Anfängen stecken. Selbst der ersehnte Erfolg in der Skagerrak-Schlacht veränderte diese Situation nur zeitweise. Mit dem Beginn des uneingeschränkten U-Bootkrieges strömten die besten jungen Offiziere, die erfahrensten Deckoffiziere, Ingenieure und Unteroffiziere zur U-Bootwaffe; die Mannschaften der großen Schiffe blickten voller Neid auf ihre Kameraden dieser Waffengattung, zumal zu allem Überfluß durch die neue Strategie die Untätigkeit der Hochseeflotte noch zunahm. Die jungen Offiziere und Fähnriche, die Reserveoffiziere, die nun auf die Schlachtschiffe kamen, erkannten das Ausmaß der ständig anwachsenden Unzufriedenheit nicht.

Langeweile und reichliche Freizeit ließen den Matrosen Zeit zum Zeitunglesen; damit hielt die Politik in der Marine Einzug. Zeitungen der Unabhängigen Sozialdemokratischen Partei (USPD)¹ wurden besonders eifrig gelesen, die darin vertretenen Friedenspläne offen diskutiert. Die Offiziere, dazu erzogen, sich aus politischen Dingen herauszuhalten, ohne Wahlrecht und weder als Kadetten auf der Marineschule noch später als Offiziere mit politischen Fragen vertraut gemacht, sahen dieser Entwicklung hilflos zu. Einige schlugen vor, linksgerichtete Parteien und ihre Zeitungen für die Dauer des Krieges zu verbieten, andere traten für militärische Aktivität ein, um die Mannschaften auf andere Gedanken zu bringen, und wieder andere hofften, dem Einfluß sozialistischer Vorstellungen durch die Verteilung rechtsgerichteter Zeitungen entgegenwirken und patriotische Auffassungen fördern zu können. Diese Unklarheit über die Reaktion auf die Politisierung der Besatzungen zwang die Marineführung zum Einschreiten.

Die Marine wurde zunächst durch die besonders unter den Werftarbeitern betriebene Agitation der neugegründeten USPD aufgeschreckt. Da während der Werftliegezeiten das technische Personal der Schiffe mit den Arbeitern gemeinsam die Instandsetzungsarbeiten durchführte, gerieten vor allem die Heizer unter den Einfluß der Werftarbeiter, die häufig ihre Partei- und Gewerkschaftsliteratur mit an Bord brachten und die Matrosen drängten, sich ihrer Sache anzuschließen. Die Agitation erfaßte auch die Marineeinheiten an Land, wo eine Kontrolle durch die Kommandeure nur schwer möglich war. Besonders die Maifeiern brachten Marineangehörige in unmittelbarem Kontakt mit Sozialisten. Am 30. April 1917 verbot das Kommando des Seebataillons in Kiel seinen Soldaten die Teilnahme an den jährlichen Demonstrationen und

legte eine frühe Sperrstunde fest, da für den Abend zwei politische Versammlungen, eine von der SPD, eine von der USPD, angekündigt waren.⁴ Der Chef des IV. Geschwaders der Hochseeflotte zeigte sich beunruhigt über die Verteilung sozialistischer Zeitungen in seinem Verband und untersagte es den Matrosen, sie zu bestellen oder zu verteilen und einer politischen Organisation beizutreten.⁵ Einen entsprechenden Befehl hatte Admiral Bachmann bereits 1914 vorbereitet, der nun für Unteroffiziere und Mannschaften in Kraft gesetzt wurde.⁶ Die Chefs der übrigen Flottenverbände folgten bald diesem Beispiel. Die starke Beteiligung von Deck- und Unteroffizieren sowie Mannschaften an einer Versammlung der SPD am 21. Mai 1917, auf der Otto Landsberg über Kriegsziele sprach, nahm der Chef der Marinestation der Ostsee zum Anlaß, allen Marineangehörigen die Teilnahme an politischen Versammlungen, ganz gleich welcher Partei, ohne seine vorherige Genehmigung zu untersagen.⁷ Die Hochseeflotte folgte umgehend seinem Beispiel, und Vizeadmiral Hebbinghaus vom Reichsmarineamt billigte diese Initiativen und ließ auch keinen Zweifel darüber, wo seine Sympathien lagen: »Die ganze Friedensbewegung ist meiner Ansicht nach aus der Schwäche der Regierung den linken Parteien gegenüber entsprungen«.⁸

Auch in Wilhelmshaven war man beim Stationskommando über die Tätigkeiten der USPD besorgt. Admiral von Krosigk wies seine Offiziere im Juni 1917 darauf hin, daß diese Partei gegen die Fortsetzung des Krieges sei und damit eine unmittelbare Bedrohung der Sicherheit des Reiches bilde. Er gab dann einige Richtlinien zur Bekämpfung ihres Einflusses: Ihre Flugblätter und Zeitungen sollten im Bereich des Stationskommandos verboten werden; Parteiversammlungen seien sorgfältig auf aufrührerische Reden hin zu überwachen, derartige Redner sofort verhaften zu lassen; die Korrespondenz jedes den Vorgesetzten bekannten Funktionärs oder Sympathisanten der USPD müsse scharf zensiert werden. Gleichzeitig versuchte Krosigk, einen Keil zwischen USPD und SPD zu treiben, indem er zusagte, die Gewerkschaftsmitglieder vor Aufhetzung und Abwerbung durch die USPD in Schutz zu nehmen. Alle diese Maßnahmen, so empfahl der Admiral schließlich, dürften »nicht in eine Form gekleidet werden . . ., die den Eindruck erwecken könnte, als seien sie gegen die Partei als solche gerichtet«. Es wäre vielmehr politisch klüger, sie ohne offizielle Anordnung anzuwenden.⁹ Doch auch mit einem solchen Vorgehen, das im übrigen zeigt, wie sich das Offizierkorps in die Innenpolitik einmischte, gelang es der Marineführung nicht, die Propagandaflut einzudämmen. Am 1. August 1917 meldete der Kommandant des Linienschiffes »Friedrich der Große« dem Chef des IV. Geschwaders, Vizeadmiral Mauve, daß die »sozialdemokratische Presse« auch weiterhin »Vergiftung und Verwirrung« unter den Matrosen und Heizern bewirke, »zumal deren Überwachung durch die Regierung offenbar nicht ausreicht«.¹⁰ Am nächsten Tag kam es zur Meuterei auf einem Schiff jenes Geschwaders.

Meutereien hat es zu allen Zeiten und in den Flotten vieler Länder gegeben. Die Ursachen für die Meuterei auf der deutschen Hochseeflotte im Sommer 1917 müssen zum Teil in den Folgen der wachsenden Technisierung der Schiffe gesucht werden, die nun nicht mehr länger mit Rekruten aus konservativen ländlichen Gegenden bemannt werden konnten, sondern mit besser vorgebildeten Leuten aus den dichtbevölkerten Industriegebieten, die schon von ihrer Herkunft her einen guten und empfänglichen Nährboden für neue, radikale politische und soziale Ideen abgaben. Hinzu kamen die häufigen Werftfliegezeiten und die Stationierung in den Häfen großer Städte, wo Matrosen und Heizer in engen Kontakt mit Industriearbeitern und deren politischen Vorstellungen kamen. Nicht umsonst hatte die britische Admiralität die Grand Fleet an den unbewohnten Küsten von Scapa Flow in Schottland zusammengezogen.

Zu diesen allgemeinen Gründen traten die besonderen Verhältnisse auf den Schiffen und die spezifischen Ärgernisse: die bedrückende Eintönigkeit des Lebens an Bord, das Fehlen militärischer Aktionen, die schlechte Verpflegung für die Mannschaft, die Bevorzugung der Offiziere und manches andere mehr. Häufig wurden die zur U-Bootwaffe versetzten Matrosen durch Rekruten ersetzt, die aus einer gesellschaftlichen Schicht kamen, in der man das kaiserliche Deutschland und seine Streitkräfte bewußt ablehnte. Andere stammten aus Seemannsfamilien mit ihrem unabhängigen Denken, einem Hang zum Abenteuer, einer Neigung, sich gegen jede gesetzte Autorität aufzulehnen.¹¹ Schließlich fühlten sich die Mannschaften durch die Friedensbemühungen aufgerufen, die seit Juni 1917 einsetzten: die Sozialistenkonferenz in Stockholm,¹² die Friedensresolution des Reichstages,¹³ die Friedensvorschläge des Papstes.¹⁴ Als dominierend aber wies sich die Untätigkeit. »Das Unglück der Marine ist ihre Tatenlosigkeit . . . Die Nähe der Werft ist hier noch von Übel«, notierte Ernst von Weizsäcker.¹⁵ Und schließlich gab es noch die Fälle bevorzugter Behandlung der Offiziere, die nicht ohne Auswirkungen blieben. Die Kasinos an Land waren wohlversorgt mit Tabakwaren, Spirituosen, Wein und Lebensmitteln; Eiserne Kreuze wurden reichlich an Offiziere, aber selten an Mannschaften verliehen;¹⁶ Matrosen beobachteten, daß Offiziere ihre häuslichen Vorräte durch Marinebestände ergänzten. So kamen viele Dinge zusammen, die schließlich im August 1917 zur Meuterei führten.

Bereits während des Sommers hatte es kleinere Unbotmäßigkeiten gegeben, etwa Essenverweigerungen oder Verlassen des Schiffes innerhalb der Dienstzeit. Den entscheidenden Akt bildete jedoch der Auszug von 350 Matrosen und Heizern von Bord des Linienschiffs »Prinzregent Luitpold« am 2. August 1917, weil ihnen der Landurlaub verweigert worden war. Die Marineführung entschied, diesen wegen der hohen Zahl der Beteiligten wie auch wegen des Übergreifens der Unruhe auf andere Schiffe des IV. Geschwaders herausragenden Vorfall untersuchen zu lassen und, falls nötig, durch eine harte Bestrafung ein

abschreckendes Exempel zu statuieren.¹⁷ In aller Eile wurde ein kriegsgerichtliches Verfahren durchgeführt, das mit der Verkündung von fünf Todesurteilen endete.¹⁸ Immerhin gab es bald Hinweise für die Ursachen. Vizeadmiral Mauve, der Chef des IV. Geschwaders, meldete, daß viele Unteroffiziere von der bevorstehenden Meuterei gewußt hätten, aber nicht in eine Angelegenheit hineingezogen werden wollten, die sie für eine Auseinandersetzung zwischen Mannschaften und Offizieren hielten,¹⁹ eine Folge jenes Klassendenkens der Marineführung, das in der Truppe keine Einheit, sondern nur die hierarchische Stufung abgeschlossener Gruppen sah. Ernst von Weizsäcker erkannte von Anfang an: »Es wird nicht leicht sein, diese Partei [die USPD] in einen Prozeß mit hereinzuziehen«; er hoffte aber immerhin, daß von den »Rädelsführern . . . zwei bis drei exemplarisch gefaßt werden können«.²⁰ Ziemlich allein schließlich stand Admiral Souchon mit seiner zutreffenden Ansicht, eine der entscheidenden Ursachen für die Meuterei sei es gewesen, daß die Matrosen »nun schon jahrelang in diesen eisernen Löchern« hausten, »wer weiß wie weit vom Tageslicht entfernt«.²¹

Die meisten Offiziere legten auch wenig Wert darauf, die wahren Ursachen der Meuterei zu erfahren; sie glaubten den Urheber zu kennen. Schon am 4. August stand es für Admiral von Hipper fest, daß eine »anarchistische Bewegung« im Gange sei, von der er allerdings meinte, daß »wir der ganzen Bewegung noch Herr werden können, wenn wir eine Anzahl [der Meuterer] rücksichtslos an die Wand stellen«. Eine Woche später wurde er konkret, schob die Schuld auf die USPD und forderte erneut harte Strafen für die Rädelsführer: »Die anderen Kerle sind bloß die Mitläufer«.²² Damit befand er sich auf einer Linie mit jenen führenden Offizieren, die weniger das Ereignis selbst im Auge hatten als vielmehr die sich daraus ergebenden politischen Möglichkeiten. Vizeadmiral Hebbinghaus, vom Reichsmarineamt zur Untersuchung der Meuterei entsandt, empfahl zwar ebenfalls harte Strafen für die an dem Vorfall beteiligten Matrosen und Heizer, wies aber zugleich darauf hin, daß die Meuterei endlich eine Handhabe gegen die Linksozialisten böte, die sich dabei als »Landesverräter und Schurken« erwiesen hätten.²³ Am 14. August stellte sich Scheer auf denselben Standpunkt und forderte von Capelle in dieser »Frage von großer politischer Tragweite« eine »politische Verfolgung« der Schuldigen, da »die richterliche Gewalt der Flotte . . . nicht bis an die Wurzel des Übels« reiche. »Gegen derartige, von einer politischen Partei ausgehenden Machenschaften muß die Flotte die Unterstützung der Regierung finden«.²⁴

Scheers Ansinnen stellte einen neuen Höhepunkt des politischen Handelns des Offizierkorps dar und übertraf bei weitem seine Rolle beim Drängen auf den uneingeschränkten U-Bootkrieg und beim Rücktritt des Reichskanzlers von Bethmann Hollweg. Jetzt forderte der Chef der Hochseeflotte ein Einschreiten gegen eine Partei, zu deren

Kriegszielprogramm er in diametralem Gegensatz stand. Darüber hinaus hätte ein Verbot der USPD eine Partei getroffen, die sich für durchgreifende soziale und wirtschaftliche Reformen einsetzte, deren Verwirklichung das Großkapital und die konservativen Agrarier aus dem Sattel zu heben drohte, denen die Marine im wesentlichen ihr Entstehen und ihren Ausbau seit 1897 verdankte. So war es im Herbst 1917 eher die Marine als die Armee, die zum Kampf gegen die USPD aufrief, die nun die Stelle der Sozialdemokraten bei der Begründung einer neuen »Sammlungspolitik« einnahm. Scheer konnte sicher sein, daß die Seeoffiziere bei diesem Schritt wie ein Mann hinter ihm standen. Die politische Lage schien reif zu sein für solch kühnes Vorgehen, und in Georg Michaelis hoffte er einen Reichskanzler zu finden, der seine Forderungen verständnisvoll aufnehmen würde.²⁵

Die Reichsregierung beobachtete die Vorgänge in Wilhelmshaven vor allem im Hinblick auf eine Beteiligung der USPD an den Unruhen mit großer Aufmerksamkeit. Als der Staatssekretär von Capelle am 21. August dem Reichskanzler berichtete, er beurteile die Meuterei als eine ernste Gefährdung der Kriegsanstrengungen, zeigte sich Michaelis sogar bereit, falls erforderlich, den Reichstag aufzulösen, um damit den Abgeordneten der USPD den Schutz der Immunität zu nehmen.²⁶ Drei Tage später unterrichtete der Rechtsberater des Reichsmarineamtes, Paul Felisch, seinen Staatssekretär davon, daß seiner Ansicht nach das vorliegende Beweismaterial nicht ausreiche, um Abgeordnete der USPD des Hochverrats zu überführen, konnte aber Capelle nicht überzeugen, der anschließend gegenüber den Führern der großen politischen Parteien äußerte: »Eine so gute Gelegenheit, gegen sie [die USPD] vorzugehen, ergibt sich nicht wieder«. Am 25. August unterrichtete die Regierung unter Hinweis auf strengste Geheimhaltung die führenden Abgeordneten über das Ausmaß der Meuterei. Capelle teilte ihnen mit, daß Scheer eine Begnadigung der zum Tode Verurteilten ablehne: »Er könne es mit seinem militärischen Gewissen nicht vereinbaren, Milde walten zu lassen«. Friedrich Ebert und Philipp Scheidemann von der SPD fanden die Beweise für eine aktive Beteiligung der USPD unzureichend und rieten zur Zurückhaltung; auch Friedrich von Payer von der Fortschrittspartei warnte vor übereilem Handeln. Matthias Erzberger und Constantin Fehrenbach vom Zentrum äußerten sich ziemlich unverbindlich, Gustav Stresemann als Vertreter der Nationalliberalen Partei zeigte sich davon überzeugt, daß die USPD für die Meuterei die »moralische Mitschuld« trage, und lediglich der Konservative Kuno Graf von Westarp forderte die Vollstreckung der Todesurteile für die als schuldig Befundenen. Aber das Verfahren fand ein Ende, bevor die Führer des Reichstags ihre Vorstellungen bei der Regierung durchsetzen konnten.

Zwei Marinekriegsgerichtsräte, Dobring und Lösch, führten die Untersuchung und die anschließende Verhandlung gegen die Meuterer mit Nachdruck und Eile. Am 6. August 1917 verurteilte das Marinekriegs-

gericht fünf der angeklagten Matrosen und Heizer wegen ihrer Beteiligung an der Meuterei zum Tode. Wilhelm II. delegierte sein Recht zur Bestätigung der Urteile an Scheer, der den Oberkriegsgerichtsrat de Bary mit der vorgeschriebenen Überprüfung der Schuldsprüche beauftragte. In seinem Gutachten vertrat de Bary die Ansicht, das Gericht sei bei seiner Beurteilung der Vorgänge von einer juristisch umstrittenen Auslegung des entsprechenden Paragraphen ausgegangen. Er empfahl daher, die Todesurteile in Haftstrafen umzuwandeln. Der Justitiar des Reichsmarineamtes schloß sich diesen Feststellungen an. Damit lag die Entscheidung über Leben und Tod nun bei Scheer, der am 2. September 1917 die Todesurteile gegen Albin Köbis und Max Reichpietsch bestätigte. Drei Tage später wurden sie auf dem Schießplatz Wahn bei Köln erschossen. Für ein Gnadengesuch an den Kaiser blieb ihnen keine Zeit. Dobring erhielt das Eiserne Kreuz.²⁷

Die Führer der Marine billigten diese Entscheidung des Kriegsgerichts und des Flottenchefs. Der Kaiser besuchte die Flotte und kam zu dem Schluß, daß die Meuterei ihre Kampfbereitschaft nicht berührt habe; im übrigen beschäftigte er sich bei diesem Besuch mit dem Problem, ob das Offizierkorps eine neue einfachere Bordjacke nach amerikanischem Muster bekommen sollte.²⁸ Der Matrose Richard Stumpf notierte in seinem Tagebuch, der Kaiser habe in der Uniform eines Großadmirals unbeweglich mit ernstem Gesicht saluiert. »Ganz jämmerlich klang das ausgebrachte Hurra, in das nur die Offiziere und Kadetten einstimmten.«²⁹ Admiral Souchon zeigte sich davon überzeugt, daß das Urteil des Kriegsgerichts seine Wirkung getan und die Flotte wieder zu voller Kriegsbereitschaft gebracht habe. Zwar wären viele Matrosen von den Rädelsführern verführt worden, doch gehorchten die Besatzungen jetzt wieder ohne Widerspruch den Befehlen ihrer Offiziere.³⁰ Doch diese Ansicht teilten nicht alle Offiziere; einige beklagten, daß sie gerade jetzt den engen Kontakt zu ihren Männern verloren hätten. Konteradmiral Hugo Meurer, stellvertretender Chef des IV. Geschwaders, schrieb an seine Kommandanten: »Es erscheint mir dringend erforderlich, daß die Mannschaften mehr als bisher unter Aufsicht der Vorgesetzten sind«; er empfahl, auch Unteroffiziere in den Mannschaftsräumen unterzubringen.³¹ Admiral von Hipper lehnte diesen Vorschlag zwar ab, aber auch er hielt »es für erforderlich, daß die Offiziere und Unteroffiziere mehr Fühlung mit den Mannschaften gewinnen.«³² Am 3. September jedoch entschied Konteradmiral von Trotha, Chef des Stabes der Hochseeflotte, daß über das bisher Veranlaßte hinaus seitens des Flottenkommandos in dieser Sache »weiteres nicht für erforderlich« gehalten werde.³³

Weiterhin aber forderten einige Offiziere sofortige gerichtliche Schritte gegen die drei USPD-Abgeordneten Hugo Haase, Wilhelm Dittmann und Ewald Vogtherr, die in dem kriegsgerichtlichen Verfahren als Kontaktpersonen der angeklagten Matrosen genannt worden waren. Vizeadmiral Erhardt Schmidt, Chef des I. Geschwaders, wies

Scheer darauf hin, daß die Meuterei von Berlin aus geleitet worden sei, und forderte die Schließung der Berliner Parteizentrale der USPD, ein Verbot aller ihrer Zeitungen und eine Verstärkung der Polizei in Kiel und Wilhelmshaven.³⁴ Auch Admiral Bachmann, Stationschef in Kiel, blieb bei seiner Forderung nach staatlichem Vorgehen gegen die unabhängigen Abgeordneten. Gegenüber Capelle äußerte er, die Hinrichtung von Köbis und Reichpietsch erscheine ihm nicht ausreichend; an ihre Stelle würden neue Agenten treten. Die Führung der meuternden Matrosen erfolge allem Anschein nach nicht von Kiel oder Wilhelmshaven aus, sondern aus Berlin. »Von Berlin kommen alle Anweisungen«. Die Zentrale müsse zerstört werden. Bachmann verlangte daher, »daß gegen die Führer der Bewegung mit aller Schärfe eingeschritten wird«. ³⁵ Der Stellvertreter des Reichskanzlers, Karl Helfferich, bremste diese Offiziere freilich mit dem Hinweis, eine Untersuchung und mehr noch eine Strafverfolgung gegen die Parlamentarier würde schon deswegen auf ernste Schwierigkeiten stoßen, weil man doch die angeblichen Hauptträdelsführer der Meuterei bereits zum Tode verurteilt und hingerichtet habe.³⁶

Der Chef der Hochseeflotte, Admiral Scheer, bekannte sich nach dem Kriege in einem Brief an seinen Stabschef Trotha dazu, im August 1917 nicht genug getan zu haben, um die Meuterei zu verhindern und ihre Ursachen an der Wurzel zu beseitigen. Nach seiner Meinung wäre dies möglich gewesen, wenn man die Offiziere zu einer vorbildlicheren Haltung angehalten und zugleich weiterbildende und aufklärende Lehrgänge für die Mannschaften eingeführt sowie sofort die Ursachen des Ärgers über Verpflegung und Urlaubserteilung beseitigt hätte.³⁷ 1917, in seinem Bericht über die Vorgänge an den Kaiser, kam Scheer allerdings zu dem Schluß, daß die Meuterei die Flotte nicht nachteilig betroffen habe. Die Führer der USPD hätten versucht, das Beispiel der russischen Rebellion nach Deutschland zu übertragen, angereizt durch die hierzulande heftiger gewordene Erörterung innenpolitischer Fragen, mit der die Politik auch in die Flotte hineingetragen worden sei. Der durch die Bedürfnisse der U-Bootwaffe entstandene Mangel an erfahrenen Offizieren, Deckoffizieren und Unteroffizieren, die durch jungen, unerfahrenen Nachwuchs nicht hinreichend zu ersetzen waren, habe ebenso einen günstigen Nährboden für die Agitation der Unabhängigen bereitet wie zum Beispiel die Unzufriedenheit über die kaum ausreichende, abwechslungslose Verpflegung. »Kampfhandlungen waren sehr selten, und der Dienst nahm . . . eine gewisse Einförmigkeit an«. Diese speziellen Schwierigkeiten seien durch das allgemeine politische Unbehagen und besonders durch die Propaganda der USPD verstärkt worden. Scheer schloß nicht aus, daß die Marine auch weiterhin Ärger mit derartigen Agitatoren haben könnte, insbesondere da die Abgeordneten der USPD ihre subversive Propaganda in der Flotte fortsetzen dürften. Er sei jedoch sicher, daß die Exekutionen eine heilsame Wirkung auf die Mannschaften ausgeübt hätten.³⁸ So seien

»auf allen mir unterstellten Streitkräften die Besatzungen jetzt fest in der Hand ihrer Vorgesetzten.«³⁹

In einem ausführlichen, ähnlich lautenden Flottenbefehl vom 7. Oktober 1917 an alle Verbandschefs und Kommandanten wiederholte Scheer seine Ansicht, daß die Meuterei ein Werk der USPD gewesen sei, daß die harten Bestrafungen jedoch weiteren Vorfällen vorbeugen würden. Erstmals gab er dann zu, daß manche Offiziere schwere Fehler begangen hätten, insbesondere bei der Urlaubsregelung für Mannschaften und bei der Erledigung von Gesuchen und Beschwerden. Scheer forderte seine Offiziere auf, diese Fehler in Zukunft zu vermeiden; ebenso sollten sie bei ihrer Verpflegung Zurückhaltung üben, damit nicht ein »erheblicher Unterschied gegen die Mannschftsverpflegung« entstünde. Im übrigen seien alle Anzeichen sorgfältig zu beachten, die auf Tätigkeit der USPD unter den Matrosen oder gar auf aktive Anhänger schließen ließen.⁴⁰ Die Mannschaften wurden angewiesen, den Dienstweg einzuhalten und keinesfalls Briefe an ihre Frauen oder an Reichstagsabgeordnete zu senden, um ihre Beschwerden vorzubringen.⁴¹ Offensichtlich erinnerte sich Scheer noch lebhaft an die Methoden, mit denen Ingenieure und Deckoffiziere versucht hatten, ihre Probleme in die Öffentlichkeit zu tragen.

Personelle Maßnahmen ergänzten diese Anordnungen. So wurde Admiral Mauve als Chef des IV. Geschwaders abgelöst und eine erhebliche Zahl von Matrosen, die revolutionärer Neigungen verdächtig erschienen, als »politisch unzuverlässige Elemente« zur Marineinfanterie nach Flandern oder zu Arbeitsbataillonen auf deutschen Werften versetzt. Der Chef des Admiralstabes allerdings teilte Scheers optimistische Ansicht nicht, daß die Meuterei völlig zerschlagen sei. Er berichtete dem Kaiser, die fortdauernde Untätigkeit der Flotte und das Ausmaß der Meuterei ließen darauf schließen, daß die Bewegung noch eine ganze Zeit lebendig bleiben werde.⁴²

Sicherlich trugen die Maßnahmen Scheers dazu bei, das äußere Bild von Ruhe und normalen Verhältnissen auf der Flotte wiederherzustellen. Doch kamen die Mannschaften beim Landgang weiterhin in Kontakt mit sozialistisch eingestellten Arbeitern und radikalen politischen Ideen; sie gewannen dabei auch engere Kontakte zu Kreisen der Arbeiterklasse. Den Offizieren andererseits gelang es nicht, nach der Meuterei ein besseres Verhältnis zu den Unteroffizieren und Mannschaften zu finden; keine neuen Bande des Vertrauens und gegenseitiger Treue wurden geschmiedet. Spätestens die Ereignisse vom Oktober 1918 zeigen, daß es den führenden Offizieren nicht gelang, die Bedeutung der Meuterei vom August 1917 zu erfassen und ihre Ursachen zu beseitigen. Ingenieure und Deckoffiziere, die eigentlich die Brücke zwischen Offizieren und Mannschaften bilden sollten, litten noch immer unter Scheers Weigerung, ihren sozialen und militärischen Wünschen entgegenzukommen; sie bezogen in der Auseinandersetzung zwischen Offizieren und Mannschaften eine neutrale Position. So stan-

den im Herbst 1917 die verschiedenen Gruppen – Seeoffiziere, Ingenieure, Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften – isoliert einander gegenüber. Die Zersplitterung war vollkommen. Jede Gruppe sah argwöhnisch auf die andere und hielt Ausschau nach Gelegenheiten, eigenem altem Ärger abzuwehren. Die Führung der Marine erwies sich als unfähig, einen Weg aus dieser Sackgasse heraus zu finden. Sie sah das einzig geeignete und wirksame Mittel gegen die Agitation der USPD in einer nationalen, rechtsgerichteten Propaganda, von der sie sich zusätzlich eine Wiederherstellung der Harmonie innerhalb der Marine versprach.

Rechtsgerichtete, nationale Zeitungen und Schriften wurden in der Flotte schon im Sommer 1917 verteilt. Im Juli hatte General Erich Ludendorff die Erteilung »vaterländischen Unterrichts« in der Truppe befohlen, und die Marine folgte diesem Beispiel. Die ersten Versuche auf diesem Gebiet gerieten allerdings außerordentlich primitiv. Der Matrose Stumpf notierte in seinem Tagebuch, der Kommandant des Linienschiffs »Helgoland« habe in seiner Ansprache zum ersten Jahrestag der Skagerrakschlacht die Besatzung aufgefordert, sich gegen die Einführung einer parlamentarischen Regierung zu stellen, bei der dann die »Koofmichs, Advokaten und Zeitungsschreiber« regieren würden; statt dessen sollten sie die engen Bande zwischen Herrscherhaus, Armee und der jungen deutschen Marine bewahren helfen.⁴³ Zum mindesten in der Sicht dieses Offiziers hatte sich die einstige Hoffnung der Seeoffiziere erfüllt, eines Tages Seite an Seite mit der Armee die Hauptstütze der Monarchie zu sein. Ähnlich dachte wohl auch Vizeadmiral Albert Hopman; er nannte die Friedensresolution des Reichstags »ein unheilvolles Schwächebekenntnis, das der leitende Staatsmann in seiner ersten Entstehung mit Keulenschlägen hätte totschiessen müssen«.⁴⁴ Ein Deckoffizier erinnerte sich, daß der vaterländische Unterricht von den Mannschaften »von 4 bis 5 Uhr Vaterlandsliebe« genannt wurde. Viele wandten sich gegen diese Art von Indoktrination und fühlten sich von ihr abgestoßen.⁴⁵

Das gilt auch für die Annexions-Propaganda konservativ-nationaler oder alldeutscher Zeitungen,⁴⁶ die in manchen Fällen auf Anweisung einzelner Stäbe oder der Kommandanten in die Hände der Matrosen gelangten.⁴⁷ Militaristisches, den Krieg bejahendes Schrifttum gab es im Überfluß. Alldeutsche Flugschriften, wie etwa die Broschüren des J. F. Lehmann-Verlages,⁴⁸ wurden regelmäßig verteilt oder beim vaterländischen Unterricht verlesen.⁴⁹ Offenbar glaubten manche Offiziere, damit einer Verpflichtung nachzukommen, auf die Admiral Meurer die Kommandanten des IV. Geschwaders nach der Meuterei hinwies, nämlich bei den Matrosen einen guten patriotischen Geist zu wecken. Bisher bestehende Bedenken gegen eine Beschäftigung mit der Politik seien hinfällig angesichts der Tatsache, daß sich die USPD das Fehlen geistiger Führung durch die Offiziere zunutze mache, um die Mannschaften zu ihrem revolutionären Programm zu bekehren. Sowohl den

Seeoffizieren wie den Ingenieuren wurde befohlen, die ihnen unterstehenden Soldaten über ihre vaterländischen Pflichten gegen Kaiser und Reich zu instruieren.⁵⁰

Da diese Maßnahmen nicht über Nacht wirken konnten, versuchte die Marineführung zunächst einmal, die Propaganda der USPD von den Mannschaften fernzuhalten. Am 23. August 1917, also nach der Meuterei, verbot das Reichsmarineamt das Halten von 23 angeblich der USPD gehörenden Zeitungen wegen der in ihnen betriebenen »hetzerischen, gewissenlosen und vaterlandsfeindlichen Agitation«. Auf der Liste standen unter anderen die *Düsseldorfer Volkszeitung*, die *Erfurter Tribüne*, die *Bergische Arbeiterstimme* aus Solingen, das *Berliner Mitteilungsblatt* und die *Leipziger Volkszeitung*.⁵¹ Da in dieser Liste auch Zeitungen der SPD vorkamen, bedrängten die Sozialdemokraten die Regierung, und Capelle mußte im folgenden Monat den Boykott dieser Veröffentlichungen aufheben;⁵² die Presse der USPD jedoch blieb von Bord der Schiffe verbannt. Dabei stand vor allem die *Leipziger Volkszeitung* in dem Ruf, die Kriegsanstrengungen zu schädigen und einen schlechten Einfluß auf die Dienstfreudigkeit der Mannschaften auszuüben. Um die Propagandatätigkeit gerade dieser Zeitung einzuschränken, zog man ihren Chefredakteur Alfred Herre im Juli 1917 ein. Es ist allerdings bezeichnend für die politische Naivität der Marineführung, daß sie ihn seinen Dienst ausgerechnet bei der Torpedodivision in Wilhelmshaven ableisten ließ und ihm so eine ausgezeichnete Gelegenheit bot, die Werftarbeiter in seinem Sinne zu beeinflussen. Nicht nur die Lektüre dieser Zeitungen war den Matrosen untersagt, unter das Verbot fielen auch Vertrieb und Besitz von Flugblättern und sonstigen Schriften der USPD, vor allem solcher, die Reden von USPD-Abgeordneten enthielten.⁵³ Schließlich wurde Deckoffizieren, Unteroffizieren und Mannschaften untersagt, politischen Vereinen und Parteien beizutreten und an Versammlungen teilzunehmen. Die Anregung für diesen Befehl kam von Scheer; Admiral Bachmann in Kiel ergänzte und erweiterte ihn für seinen Bereich.⁵⁴ Am 24. August 1917 nahm Capelle eine Anfrage im Hauptausschuß des Reichstages bezüglich der Verteilung alldeutscher Literatur zum Anlaß, um eindeutig zu erklären: »Die dienstliche Verteilung von Schriften politischen Inhalts – gleichgültig welcher Richtung – bei den Dienststellen der Kaiserlichen Marine muß ich, zumal unter den jetzigen Verhältnissen, als nicht angängig ansehen.«⁵⁵ Diese Erklärung wurde allen Marine-Befehlshabern zur Kenntnis gebracht. Sie führte im September zu einem scharfen Schriftwechsel zwischen Capelle und Großadmiral Prinz Heinrich, dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte.

Kapitän z. See Boy-Ed, der Leiter der Presseabteilung des Admiralsstabs, hatte den Prinzen auf dem laufenden gehalten. In Berlin stünden sich »eine hilflose eingeschüchterte Regierung und ein unfähiger, konfus, nur von Parteinteressen geleiteter Reichstag ohne jede Leitung und Disziplin« gegenüber. Nach Boy-Ed stand Deutschland am Rand

einer Katastrophe; Erzberger und Scheidemann bestimmten den Kurs der deutschen Politik. »Unser Vaterland wird kaum anders zu retten sein als durch die Einführung einer Diktatur«. Eine andere praktikable Alternative zu dem linksgerichteten parlamentarischen System bestehe nicht.⁵⁶ Diese Worte enthüllen wohl am besten die politische Orientierung des Offizierkorps. Boy-Eds Berichte überzeugten den Prinzen Heinrich, daß nur vaterländischer Unterricht und rechtsgerichtete Zeitungen wirksame Gegenmittel zur sozialistischen Propaganda seien. Als nun Capelle mit der Weisung vom 24. August den Marineangehörigen auch die Lektüre nationaler Presseerzeugnisse zu verbieten schien, erhob der Prinz sofort Einspruch. Er teilte Capelle am 2. September mit, daß er diese Weisung nicht beachten werde; der Staatssekretär habe sich damit in seine Befehlsbefugnisse eingemischt, und er müsse daran erinnern, daß er als Befehlshaber in Immediatstellung Befehle nur vom Kaiser entgegennehme. Im übrigen sei die »Aufrechterhaltung einer guten Disziplin und eines königstreuen vaterländischen Geistes« Sache der örtlichen Befehlshaber. Der Prinz verteidigte die alldeutsche Propaganda als unpolitisch; sie sei als Gegengewicht gegen die subversiven linksgerichteten Schriften notwendig. »Ich bedauere daher, dem Ersuchen Euer Excellenz nicht stattgeben zu können«.⁵⁷ Admiral Scheer nahm die gleiche Haltung wie Prinz Heinrich ein; die »revolutionäre Wühlarbeit« der USPD unter den Besatzungen zwingt die Offiziere, ihre traditionelle Abneigung gegen politische Betätigung in der Flotte aufzugeben.⁵⁸ Auch Admiral Bachmann lehnte Capelles Weisung ab. Er teilte dem Reichsmarineamt mit, falls er nichts Gegenteiliges höre, gehe er davon aus, daß der Staatssekretär keine Einwände gegen die Verteilung vaterländischer Schriften in Offiziersmessens und Mannschaftsräumen erhebe. Nur so sei es möglich, dem »vergiftenden Einfluß« der USPD-Propaganda entgegenzuarbeiten.⁵⁹

Doch Capelle ließ die Sache nicht auf sich beruhen. Er bestand gegenüber dem Prinzen Heinrich darauf, daß die dienstliche Verbreitung rechtsgerichteten Propagandamaterials durch Offiziere sofort aufzuhören habe, zumal das Zentrum, die Nationalliberalen, die Fortschrittspartei und die SPD in diesem Sinne im Reichstag Druck auf das Reichsmarineamt ausgeübt hätten. Unter diesen Umständen müsse der hartnäckige Widerstand des Prinzen dazu führen, daß das Reichsmarineamt gezwungen werde, die Verbreitung aller politischen Schriften in der Flotte zuzulassen und damit die Marine ganz zu politisieren. Capelle wies den Prinzen nachdrücklich darauf hin, daß es sich bei seiner Weisung um eine Sache der Innenpolitik gehandelt habe. Eine weitere Weigerung des Prinzen, der Weisung vom 24. August nachzukommen, würde den Staatssekretär zwingen, in dieser Frage die Entscheidung des Kaisers herbeizuführen.⁶⁰ In seiner Antwort beharrte Prinz Heinrich auf seiner Ansicht, daß die Verteilung politischen Schrifttums zur »Kräftigung der vaterländischen und königstreuen Gesinnung« eine rein militärische Angelegenheit sei; »eine Allerhöchste Entscheidung

hierzu dürfte sich demnach erübrigen«. Der Versuch von Reichstagsabgeordneten, eine solche Verteilung zu verhindern, stelle »einen ungeRechtfertigten Eingriff in die Kommandogewalt dar, der entschieden zurückgewiesen werden muß«. ⁶¹

Der Schriftwechsel zwischen Capelle und Prinz Heinrich macht die unterschiedlichen Positionen in dieser Frage deutlich: der Staatssekretär versuchte, an dem traditionellen Grundsatz festzuhalten, daß die Politik aus den Streitkräften herausgehalten werden müsse, und verbot daher jede politische Propaganda in der Flotte; der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte verteidigte eifersüchtig seine Immediatstellung gegen die Politiker und suchte der Linkspropaganda mit alldutschen Schriften zu begegnen, versorgte seine Leute also mit »guter« politischer Literatur. Prinz Heinrich vertrat die besonderen Anliegen des Offizierkorps, und es bestehen keine Zweifel, daß er die Verhältnisse in der Flotte und unter den Offizieren richtig einschätzte. In einem Befehl an seine Verbandschefs und Kommandanten Anfang September wies der Prinz mit allem Nachdruck seine Offiziere an, »jeglichen Luxus« zu vermeiden. Von den älteren Seeoffizieren erwarte er, daß sie sich um engeren Kontakt zu ihren Leuten bemühten und deren Vaterlandsliebe zu wecken suchten. Die Unteroffiziere wurden aufgefordert, engere Fühlung mit den Mannschaften zu halten und die gleiche Verpflegung zu essen wie diese. ⁶²

Gleichzeitig versuchte Prinz Heinrich jedoch, ebenso wie andere führende Offiziere, diese Schwierigkeiten in der Flotte vor der Öffentlichkeit zu verbergen und sie der Behandlung im Reichstag zu entziehen. Sie hielten zu diesem Zweck unbeirrt an der Fiktion fest, daß die Verteilung alldutscher Schriften keine politische Betätigung sei. Die Grenze zwischen »Politik« und »militärischen Angelegenheiten« war offensichtlich unscharf geworden, und tatsächlich beweisen die Aktivitäten des Offizierkorps in den Monaten nach der Meuterei nur zu gut dessen völlige Politisierung. ⁶³ Dieser Wandel der Dinge wurde im September 1917 noch deutlicher, als Alfred von Tirpitz und Wolfgang Kapp die »Deutsche Vaterlandspartei« gründeten. ⁶⁴

Das große Ansehen, das Tirpitz als der eigentliche Schöpfer und Gestalter der Kaiserlichen Marine bei den Seeoffizieren genoß, sicherte der neuen Organisation einen starken Rückhalt in diesem Korps. Tirpitz hatte nach wie vor enge Kontakte zu höheren Seeoffizieren und besonders der Konteradmiral von Trotha, der ein lebhaftes Interesse am Anwachsen der Vaterlandspartei zeigte. Großadmiral von Koester, der Präsident des Flottenvereins, forderte dessen Mitglieder zum Beitritt auf, und Konteradmiral Karl Hollweg, Direktor der Marinewerft in Danzig, teilte Tirpitz mit, er werde alles in seinen Kräften Stehende zur Unterstützung der Vaterlandspartei tun. ⁶⁵ Korvettenkapitän von Selchow schrieb begeistert in sein Logbuch: »Es war, wie wenn in zwölfter Stunde ein Stern aufgeht, auf den nun alles seine letzten Hoffnungen setzt. Denn was uns fehlt, das ist ja die innere Einigkeit und der

Siegeswille. Von außen her wird und kann man uns nicht totschiagen. Unser schlimmster Feind sind wir selbst.«⁶⁶ Viele Offiziere lasen begierig die Reden der Führer der Vaterlandspartei und gaben sie an die Mannschaften weiter, manche Pfarrer warben bei den Matrosen für Eintritt und Unterstützung.

Mitte September 1917 kamen Berichte über die Aktivität der Vaterlandspartei in der Marine zur Kenntnis einiger Reichstagsabgeordneter und veranlaßten Otto Landsberg (SPD) zu einer Beschwerde darüber, daß ein Offizier den Soldaten des I. Marine-Pionier-Bataillons Artikel aus den »Kieler Neuesten Nachrichten«, einem rechtsgerichteten Blatt, vorgelesen und einen Soldaten veranlaßt habe, einen Aufruf der Vaterlandspartei zum Beitritt und zu Spenden ans Schwarze Brett der Mannschaftsunterkünfte zu heften. Admiral Hebbinghaus vom Reichsmarineamt unterrichtete das Bataillon daraufhin offiziell von der Weisung des Staatssekretärs, alle politische Aktivität in der Marine zu unterlassen, fügte jedoch hinzu, seiner persönlichen Meinung nach stelle der genannte Vorfall in keiner Weise eine »politische Betätigung oder Werbung zugunsten der Vaterlandspartei« dar.⁶⁷

Trotz offizieller Zusicherung des Gegenteils verstärkte sich die Tätigkeit der Organisation in der Flotte. Verschiedene Matrosen berichteten später, daß insbesondere Deck- und Unteroffiziere für die Werbung eingesetzt worden seien, um den Anschein zu vermeiden, daß nur Offiziere auf die Mannschaften einwirkten. Mitgliedern der Vaterlandspartei wurde gestattet, an Bord Spenden zu sammeln und bei der Besetzung Propagandamaterial in Umlauf zu bringen.⁶⁸ Als dies zu weiteren Beschwerden bei Reichstagsabgeordneten führte, machte sich Prinz Heinrich wiederum zum Sprecher des Offizierkorps. Am 16. September 1917 informierte er alle Marine-Kommandostellen, ausgenommen das Reichsmarineamt, daß inaktive Offiziere, auch wenn sie für die Dauer des Krieges reaktiviert seien, der Vaterlandspartei beitreten könnten. Da die Vaterlandspartei keine politische Partei sei und auch keine Abgeordneten in das Parlament entsende, »ihr Zweck vielmehr lediglich der Zusammenschluß aller königstreu gesinnten Deutschen ist gegenüber den die innere Einigkeit angreifenden Elementen«, stünden auch dem Beitritt aktiver Offiziere keinerlei rechtliche Bedenken entgegen. Es gäbe allerdings taktische Erwägungen, die es ratsam erscheinen ließen, daß aktive Offiziere der Vaterlandspartei nicht beitreten: »Es ist zweifellos erstrebenswert, wenn die Partei ihre Mitgliederzahl gerade aus den bürgerlichen Kreisen rekrutiert; der Endzweck, die Bekämpfung der Anhänger eines Verzichtfriedens, wird sich in diesem Falle besser erreichen lassen, als wenn durch den Beitritt zahlreicher Militärpersonen der Anschein erregt wird, als stände die ›Militärpartei‹ hinter der Neugründung.«⁶⁹

Die Marinestation der Nordsee hielt am 18. September eine Offiziersbesprechung ab, um dieses Thema zu erörtern. Admiral von Krosigk sah die Dinge etwas nüchterner als Hebbinghaus oder Prinz Hein-

rich. Im Gegensatz zu ihnen bestritt er die Behauptung der Vaterlandspartei, keine politische Partei zu sein, und wies darauf hin, daß ihr offener Widerstand gegen die Friedensresolution des Reichstags eine politische Handlung darstellte. Kein aktiver Marineangehöriger sollte irgendeiner Partei beitreten, die in Konflikt mit der Regierung kommen könne. »Dagegen ist jede Sympathiebezeugung [für die Vaterlandspartei] erwünscht, sogar geboten«. Er empfahl daher den aktiven Offizieren, den Beitrag zu zahlen, sich aber nicht in die offiziellen Mitgliederlisten eintragen zu lassen. »Hauptsache ist, daß die Partei reichlich unterstützt wird«. Die Höhe des Beitrags spiele dabei keine Rolle; wichtig sei allein, so viele Förderer wie möglich für die Vaterlandspartei zu gewinnen, um zu zeigen, daß »weite Kreise hinter ihren Zielen stehen«. Die Offiziere wurden aufgefordert, in diesem Sinne zu arbeiten, »jedoch unter keinen Umständen in der Form einer Propaganda unter den Mannschaften«. Ihre Frauen könnten übrigens der Vereinigung beitreten und den doppelten Beitrag zahlen.⁷⁰ Krosigk gab damit zu erkennen, daß er die Vaterlandspartei für eine politische Organisation hielt, durch deren Förderung das Offizierkorps politischen Druck auf die Regierung ausüben konnte.

Auch der preußische Kriegsminister von Stein, der zunächst festgestellt hatte, daß die Vaterlandspartei keine politische Partei sei und daß Militärpersonen ihr beitreten könnten, änderte seinen Standpunkt unter dem Druck des Reichstags und verbot jegliche Aktivität für die Vaterlandspartei, die als politischer Verein unter die Bestimmungen des § 49 des Reichsmilitärgesetzes falle. Dazu erklärte Admiral Bachmann, für die Marine gelte dieses Verbot nicht, da das Reichsmilitärgesetz in der Marine keine Gültigkeit habe.⁷¹ Im Januar 1918 kam die Frage der Mitgliedschaft in der Vaterlandspartei erneut im Reichstag zur Sprache, als Friedrich Ebert sich in einer Anfrage mit Krosigks Ausführungen vom 18. September 1917 beschäftigte.⁷² Dieses Mal wurde der Streit vom Kaiser beendet, der am 6. Februar 1918 entschied, daß die Vaterlandspartei eine politische Organisation sei, daß Offiziere daher nicht Mitglieder sein könnten und daß auch eine indirekte Förderung in der von Krosigk aufgezeigten Art nicht betrieben werden dürfe. Krosigk erhielt vom Kaiser eine scharfe Rüge. Wilhelm II. hatte sein besonderes Augenmerk auf diese Organisation gerichtet, nicht zuletzt wegen der beherrschenden Rolle, die Tirpitz darin spielte; sein Einfluß bei den älteren Offizieren mochte viele von ihnen zur Förderung der Bewegung bestimmt haben. Die Mehrzahl der Seeoffiziere unterstützte Tirpitz' Forderung, daß Deutschland nach dem Krieg die flandrische Küste behalten müsse, und Tirpitz konnte die Vaterlandspartei dazu benutzen, dieses Thema im Seeoffizierkorps auf der Tagesordnung zu halten.⁷³ In der Tat sprach das Programm der Vaterlandspartei die Seeoffiziere ganz besonders an, weil sie sich gegen die Friedensresolution des Reichstags und gegen einen »Verzichtfrieden« wandte.

Die Tätigkeit der Vaterlandspartei führte am 6. Oktober 1917 im Reichstag zu einer allgemeinen Debatte über rechtsgerichtete Propaganda in den deutschen Streitkräften. Im Verlauf dieser Sitzung brachte der USPD-Abgeordnete Dittmann die Angelegenheit der wegen Hochverrats erschossenen Matrosen öffentlich zur Sprache. Admiral von Capelle, als Staatssekretär des Reichsmarineamtes der einzige der Zivilgewalt und dem Reichstag verantwortliche Seeoffizier, geriet damit in eine prekäre Lage. Auf der einen Seite erwartete das Seeoffizierkorps, daß er das Vorgehen und die Politik der Marine gegen die Anklagen der Unabhängigen energisch verteidigte und darüber hinaus zum Gegenangriff überginge, andererseits mußte Capelle den Angriff in Form und Inhalt so abwehren, daß er nicht noch die Abgeordneten anderer Parteien an die Seite der USPD trieb. Hinzu kam, daß seine Position ohnehin nicht mehr sehr stark war.

Bei der Aussprache mit führenden Politikern am 9. August 1917 hatte Capelle die USPD als treibende Kraft bei den Meutereien bezeichnet. Fünf Tage später sorgte er für eine Durchsuchung des Parteibüros der Unabhängigen in Berlin, um die fehlenden Beweise zu finden, und in den folgenden Wochen bemühte er sich, die Justizbehörden zu einer gründlichen Untersuchung der Rolle der in Verbindung mit der Meuterei genannten Abgeordneten Haase, Dittmann und Vogtherr zu veranlassen. Am 25. August erklärte Capelle dem Reichskanzler und mehreren Abgeordneten, er halte ein gerichtliches Verfahren gegen diese drei Männer für erforderlich; es gelang ihm jedoch nicht, den Abgeordneten die nötigen Beweise für die Mittäterschaft der USPD vorzulegen. Dieser Fehlschlag wirkte sich auf sein späteres Verhalten erheblich aus.⁷⁴

Aber auch in der Marine regten sich Bedenken gegen ihn. Viele Seeoffiziere hatten ihm bereits verübelt, daß er sich seinerzeit im März 1916 so schnell bereit fand, die Nachfolge Tirpitz' im Reichsmarineamt zu übernehmen. Andere hielten ihn für viel zu schwach, um die Interessen der Marine gegenüber Parlament und Zivilregierung wirksam zu vertreten. Prinz Heinrich wandte sich gegen seine Haltung in der Frage der vaterländischen Erziehung und der Mitgliedschaft in der Vaterlandspartei; den Admiralen Scheer und von Trotha ging seine Einmischung in die laufenden Angelegenheiten der Marine entschieden zu weit. So stand Capelle mit dem Rücken an der Wand. Am 8. September äußerte er gegenüber einem Adjutanten, »daß er sich gern mit seiner Partei zugunsten der Flotte einsetzen wolle« und sogar bereit sei, »erforderlichenfalls aus der Angelegenheit eine Kabinettsfrage zu machen«.⁷⁵ Den Prinzen Heinrich suchte Capelle zu beschwichtigen, indem er ihm mitteilte, er warte nur noch auf weitere Beweise gegen die USPD, bevor er seinen Angriff gegen diese Partei eröffne.⁷⁶ Doch blieb Capelle keine Zeit mehr zur weiteren Vorbereitung seiner Sache.

Am Morgen des 9. Oktober erhielt der Staatssekretär von Kriegsratsrat Lösch telegraphisch die Nachricht, einer der Matrosen, Paul Calmus, habe das Bestehen einer Verschwörung gegen den Kaiser

gestanden, in die die Abgeordneten Dittmann und Ledebour von der USPD sowie englische und französische Agenten verwickelt seien.⁷⁷ Unter dem Eindruck dieser Nachricht beschlossen Capelle und der Reichskanzler, Dittmanns Herausforderung, die Anfrage im Reichstag zu den Urteilen im Meuterer-Prozeß, anzunehmen und zurückzuschlagen.⁷⁸ Michaelis wiederholte im Reichstag seine Zusage, mit allen politischen Parteien und politischen Richtungen sachlich zusammenzuarbeiten, »sofern sie nicht den Bestand des Deutschen Reichs und staatsgefährdende Ziele verfolgen«, setzte dann aber hinzu: »Die Partei der Unabhängigen Sozialdemokraten steht für mich jenseits dieser Linie«.⁷⁹ Nach dem Reichskanzler sprach Capelle, wiederholt durch Zwischenrufe unterbrochen. Er eröffnete den Parlamentariern, daß rebellierende Matrosen mit Unterstützung der Abgeordneten Haase, Dittmann und Vogtherr versucht hätten, die Flotte lahmzulegen, um den Krieg zu beenden. »Einige wenige ehr- und pflichtvergessene« Matrosen hätte die verdiente Strafe getroffen, »die Schlagfertigkeit der Flotte ist auch nicht einen Augenblick in Frage gestellt worden«.⁸⁰ Ebenso wie die drei Angegriffenen wiesen die Sprecher fast aller Parteien die Vorwürfe Capelles zurück und verlangten nach den Beweisen für die Behauptungen der Regierung. Friedrich Ebert bezeichnete Michaelis' Äußerungen als einen Versuch, das Bismarcksche Sozialistengesetz wieder hervorzuholen und eine politische Partei unter Ausnahmerecht zu stellen. Eine solche Regierung sei ihren Aufgaben nicht gewachsen: »Jeder Tag, den das deutsche Volk früher von dieser Regierung befreit, wird von uns begrüßt werden«.⁸¹ Auch Friedrich Naumann verurteilte das Vorgehen der Regierung, wenn auch vielleicht mehr aus dem Grund, den Conrad Haußmann anführte, um nämlich den beiden sozialistischen Parteien das Feld nicht allein zu überlassen.⁸² Jedenfalls solidarisierte sich die Mehrheit des Reichstags gegen diese Form der Regierungswillkür. Das war ein harter Schlag für Michaelis und Capelle, aber auch für die Marine.

Eberts Kritik an der Regierung bildete einen Wendepunkt in der parlamentarischen Entwicklung in Deutschland. Unter der Führung der SPD sammelte sich eine beachtliche oppositionelle Mehrheit aus Unabhängigen, Fortschrittlichen und Nationalliberalen, während das Zentrum sich noch abwartend verhielt und die Konservativen zum Reichskanzler hielten. Die Debatte brachte der Regierung eine eindeutige Niederlage, Capelles Auftreten im Reichstag hatte sie herbeigeführt.⁸³ Zwar erfüllte sich die Hoffnung einiger Parteiführer nicht, daß dies der erste Schritt zur Verwirklichung der parlamentarischen Regierungsform werden könne, der Vorfall bewog jedoch die SPD, den Burgfrieden von 1914 nicht mehr so ernst zu nehmen und wieder stärker die Oppositionsrolle zu betonen.⁸⁴

Wilhelm II. blieb von diesen Ereignissen unbeeindruckt. Admiral von Müller notierte am 7. und 8. Oktober nicht ohne Bitterkeit, daß der Kaiser, gerade im Aufbruch befindlich zu einer Balkanreise über Wien

nach Konstantinopel, nicht einmal die Berichte der Zeitungen über die Vorgänge im Reichstag lese, »als ob ihn die ganze Sache nichts anginge«. ⁸⁵ Am 9. Oktober schob der Monarch alle Gedanken an das politische Chaos zu Hause mit den Worten beiseite: »Das ist ganz egal, der Reichstag kann machen, was er will. Ich habe das Volk und das Heer hinter mir, und Michaelis hat den Revolver, meine Schließungsorder, in der Tasche«. ⁸⁶ Offensichtlich hatte nicht nur die Marine allein den Kontakt zur Wirklichkeit verloren. Am folgenden Tag berichteten die Zeitungen in Wien ausführlich über die Reichstagsdebatte, aber der Kaiser blieb wiederum gleichmütig, und sogar als ihm am 12. Oktober Einzelheiten von Capelles unrühmlichem Auftritt berichtet wurden, zeigte er sich nicht besorgt. ⁸⁷ Vielleicht hatten die im Armee-Hauptquartier verbrachten Jahre das bißchen politischen Scharfsinn, das er einst besaß, verkümmern lassen.

Die meisten hohen Seeoffiziere kritisierten Capelle offen und heftig – jetzt, wo er versagt hatte. Scheer vertrat die Ansicht, die ganze Reichstagsaffäre hätte vermieden werden können, wenn die deutsche Öffentlichkeit rechtzeitig von den Meutereien informiert worden wäre. ⁸⁸ Kapitän z. See Boy-Ed hielt in einem Schreiben an Admiral von Holtzendorff seinen Eindruck fest, Capelle habe außerordentlich unglücklich operiert, als er die drei USPD-Abgeordneten namentlich nannte; deren gerichtliche Verfolgung müsse die höchst »peinliche Tatsache« aufdecken, »daß die Hauptzeugen gegen jene drei Abgeordneten bereits dem Tode überliefert worden sind«. ⁸⁹ Korvettenkapitän von Selchow beklagte, daß das Bekanntwerden dieser unerfreulichen Vorgänge Deutschlands Feinde ermutigen werde, in ihren Kriegsanstrengungen nicht nachzulassen. ⁹⁰ Kapitän z. See William Michaelis vom Reichsmarineamt gab dem Staatssekretär schließlich den Rat, das Gerichtsverfahren gegen die USPD zu erzwingen, ⁹¹ notfalls solle er »es auf einen Staatsstreich ankommen lassen«. ⁹² Kurz, Capelle erntete nach seiner Niederlage im Reichstag den Zorn des Seeoffizierkorps. Nirgends fand er Hilfe und Unterstützung. ⁹³

Wunderbarerweise blieb ihm jedoch die Entlassung erspart. Er teilte Müller zwar am 11. Oktober mit, daß er am folgenden Tag sein Rücktrittsgesuch einreichen würde, und tatsächlich befinden sich in den Akten zwei entsprechende Entwürfe. ⁹⁴ Doch der Chef des Admiralstabes intervenierte erfolgreich zugunsten Capelles. Holtzendorff machte dem Reichskanzler klar, daß alle Kritiker der Regierung in der Entlassung Capelles das Eingeständnis sehen würden, daß die meuternden Matrosen zu Unrecht erschossen worden seien, womit die Autorität Scheers in Mitleidenschaft gezogen würde, was den Flottenchef zum Rücktritt zwingen könnte. Das aber müßte »den Geist in der Flotte auf das schwerste gefährden«. Sowohl das Interesse der Flotte wie auch der Regierung erfordere daher Capelles Verbleiben im Amt. Durch seinen Bruder ließ Holtzendorff auch Albert Ballin – und damit wohl indirekt den Kaiser – davon informieren, »daß man Capelle jetzt nicht opfern

dürfe«. Eine solche Reaktion des Kaisers werde überall als »Sieg der unabhängigen Sozialdemokraten« angesehen werden, »und das könnte natürlich die unheilvollsten Folgen haben«. ⁹⁵ Auch die Armeeführung sah Capelles Rücktritt zu diesem Zeitpunkt als unerwünscht an, ⁹⁶ und der Kaiser war nicht gewillt, seinen Staatssekretär zu wechseln. Ein solcher Schritt hätte sicher die Forderung, Tirpitz zurückzuholen, wieder belebt und zudem den Vorwürfen neue Nahrung gegeben, der Monarch gäbe dem Druck des Parlaments zu sehr nach. Vor allem aber sah niemand einen geeigneten Nachfolger, und so blieb Capelle mehr aus Verlegenheit im Amt. ⁹⁷ Entlassen wurde schließlich statt dessen der Reichskanzler.

Ende Oktober versuchte Capelle noch einmal, seine Vorwürfe gegen die USPD gerichtlich bestätigen zu lassen. Er bat den Reichskanzler, eine offizielle Untersuchung über die Wühlarbeit der USPD in der Flotte einzuleiten, anderenfalls könne er keine Verantwortung für die zukünftige Kampfbereitschaft der Flotte übernehmen. ⁹⁸ Aber auch dieser Versuch, in letzter Minute seine Stellung zu festigen, scheiterte. Die Regierung lehnte es ab, sich auf das zweifelhafte Unternehmen eines Gerichtsverfahrens gegen die USPD-Abgeordneten einzulassen, und das Offizierkorps fühlte sich durch Capelles Äußerung über die mangelnde Kampfbereitschaft der Flotte unangenehm berührt. Zwar hatte die Flotte die Tage der Reichstagsdebatte in Alarmbereitschaft auf See verbracht und dabei das Anlaufen größerer Häfen vermieden, um die Besatzungen von sozialistisch eingestellten Arbeitern und deren Einfluß fernzuhalten. Befehlshaber und Stäbe befanden sich an Bord und übten mit der Flotte in der Nordsee, während in Berlin der politische Sturm tobte. ⁹⁹ Alle Offiziere aber, vom Flottenchef angefangen, waren fest davon überzeugt, daß die Hochseeflotte wie eh und je eingesetzt werden konnte.

Dagegen hatten die Meuterei vom August und die Auseinandersetzungen vor dem Reichstag im Oktober 1917 eher die Eintracht im Offizierkorps schwer belastet und seinem Ansehen in der Öffentlichkeit geschadet. Mit einer erfolgreichen Operation von einigem Ausmaß hoffte man das verlorene Vertrauen zurückzugewinnen und die Begeisterung der Bevölkerung wieder zu entflammen. In der Ostsee boten sich hierfür die besten Aussichten. Die russischen Seestreitkräfte hatten während des gesamten Krieges die schützenden Häfen nicht verlassen. Die britische Flotte, durch die Abwehr der U-Boote ihrer Geleit- und Sicherungstreitkräfte entblößt, konnte weder durch einen Vorstoß in die Ostsee ihren russischen Verbündeten unterstützen noch eine entscheidende Schlacht mit der Hochseeflotte nahe der deutschen Küste riskieren.

So wurden die Inseln Ösel, Moon und Dagö in der Rigaer Bucht das Ziel eines Landungsunternehmens. Die Armeeführung erhoffte sich davon eine fühlbare Entlastung des linken Flügels der Ostfront. Vizeadmiral Hopman, Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte in der öst-

lichen Ostsee, hob in einem Brief an Tirpitz die psychologische Wirkung des Unternehmens hervor. Es bringe »frischen Wind in die Flotte, deren Geist, soweit es die Besatzungen betrifft, ja leider noch viel bedenklichere Bahnen beschritten hat, als Euer Exzellenz sie [einer] Z[eit]t voraussagten«. Andererseits ließ Hopman keinen Zweifel daran, daß die Aktion nur geringen militärischen Wert besaß; dem Prinzen Heinrich gegenüber hatte er sie sogar als »Unsinn« bezeichnet. Die Operation schwäche die U-Boot-Kriegführung, »unser entscheidendes Kriegsmittel«; sie sei zu einem falschen Zeitpunkt angesetzt, und sie verlagere das Hauptgewicht des Seekriegs von der Nordsee in die Ostsee. Tatsächlich aber liege der Schwerpunkt der Auseinandersetzung auf See in der Nordsee und im Atlantik, und jede Schwächung der dortigen Anstrengungen schmälere Deutschlands Kriegsaussichten.¹⁰⁰ Schließlich dürfe man auch das Risiko des Unternehmens nicht gering veranschlagen, das der Heeresbefehlshaber der Ostfront, General Max Hoffmann, als die bis dahin schwierigste militärische Operation im Osten bezeichnet habe.¹⁰¹ Korvettenkapitän Johann-Bernhard Mann, Navigationsoffizier des an dem Unternehmen beteiligten III. Geschwaders, hegte ähnliche Zweifel. Bei solchem Unternehmen sei für die Marine nicht viel Ruhm zu gewinnen, da das Ziel das einzugehende Risiko nicht rechtfertige. Die Operation könnte mit wesentlich geringeren Kräften durchgeführt werden. »Unsere Gegner sind Küstenbatterien, U-Boote und Minen!« Doch auch Mann erkannte die Gründe an, die hinter der Operation standen: »Trotzdem ist Alles glücklich, daß es endlich einmal knallen wird.«¹⁰²

Zehn Linienschiffe des III. und IV. Geschwaders der Hochseeflotte, ein Großer und neun Kleine Kreuzer, sechs U-Boote, 50 Torpedoboote und eine größere Zahl von Minensuch- und Räumfahrzeugen führten vom 11. bis 19. Oktober 1917 das Unternehmen gegen die drei Inseln durch; 19 Dampfer standen zum Transport der 23 000 Mann Landungstruppen bereit. Landung der Truppen und Eroberung der Inseln verliefen planmäßig; das russische Linienschiff »Slawa« wurde während der Kämpfe vernichtet.¹⁰³ Kapitän z. See Boy-Ed schrieb an Prinz Heinrich: »Wir sind mit allen Kräften bemüht, den vorzüglichen Verlauf der Ösel-Unternehmung zu benutzen, um das berechtigzte hohe Vertrauen des deutschen Volkes in die Marine auch bei den Zweiflern wieder ganz herzustellen. Anscheinend kommt uns dabei sogar die weit links stehende Presse zu Hilfe.«¹⁰⁴ Gustav Stresemann empfand, daß die »geradezu katastrophale Wirkung« der Niederlage Capelles im Reichstag »inzwischen durch den Sieg bei Ösel erfreulicherweise wieder verwischt worden« sei.¹⁰⁵ In seinem Vortrag beim Kaiser am 27. Oktober 1917 wies Holtzendorff ausdrücklich auf den Zusammenhang zwischen den Meutereien, Capelles Fiasko im Reichstag und der Operation gegen Ösel hin: »Ganz unzweifelhaft haben die bei der Unternehmung gegen Ösel, Moon und Dagö den Schiffen gestellten Kriegsaufgaben sehr günstig auf die Dienstfreudigkeit eingewirkt und damit die Man-

neszucht gestärkt und gehoben. Aus diesem Grunde ist Euer Majestät Befehl, die Inseln vor dem Rigabusen zu nehmen, mit doppelter Freude . . . begrüßt worden«. ¹⁰⁶ Der militärische Erfolg ließ für den Augenblick das politische Versagen vergessen.

Die Marineführung hatte jedoch aus den Fehlern des Sommers 1917 gelernt. Den vaterländischen Unterricht erteilten nun die Vorgesetzten und nicht mehr alldeutsche Redner oder Mitglieder der Vaterlandspartei. Admiral Bachmann drängte seine Offiziere, dieses Programm »energisch zu betreiben und zu fördern«, und ordnete an, ihm bis zum 20. Oktober über die Ergebnisse zu berichten. ¹⁰⁷ Beim Seebataillon in Kiel wurden die Soldaten zweimal in der Woche für 45 Minuten zusammengezogen, um Themen wie: Ursachen des Krieges, Kriegsanziehungen, Deutschlands Stellung in der Welt, die Gründe für Großbritanniens Kriegserklärung zu besprechen. Dabei habe sich »herausgestellt, daß die Mannschaften den Vorträgen der Offiziere mit Interesse folgen und für die Anregungen dankbar sind«. ¹⁰⁸ Doch das waren Ausnahmen. In den meisten Fällen hemmten der Mangel an politischer Schulung und die fehlende Übung in öffentlicher Rede die Offiziere bei ihren Bemühungen. Vizeadmiral Ruge erinnerte sich, daß er als Leutnant auf einem Torpedoboot den vaterländischen Unterricht abhielt und dabei aus einer Geschichte Friedrichs des Großen vorlas mit dem Erfolg, daß die meisten seiner Zuhörer einschlieften. Versuche einzelner Offiziere, Wanderungen, Spiele, Theaterbesuche und Sportveranstaltungen zu organisieren, führten auch nicht zu einem besseren Verhältnis, vornehmlich weil sich die Matrosen in Gegenwart ihrer militärischen Vorgesetzten unbehaglich fühlten. ¹⁰⁹

Nach einer Besprechung mit Offizieren der Flotte über die Erfahrungen beim vaterländischen Unterricht notierte der Referent im Admiralstab, Korvettenkapitän von Selchow, im Dezember 1917, das Ergebnis sei »tief traurig«. Die meisten Offiziere machten sich den Unterricht vor ihren Leuten zu leicht. Sie erzählten aus der deutschen Geschichte, etwa wann Karl der Große geboren sei und ähnliches, statt eindringlich über die Größe und die Bedeutung des Krieges zu sprechen, den man jetzt führe. Wenn die Offiziere ihre Sache nicht wesentlich besser machten, so Selchow warnend, »dann greifen die internationalen Ideen der Dittmann und Genossen immer weiter um sich, dann ist die Katastrophe im Innern unvermeidlich«. ¹¹⁰ Immerhin setzte Selchow seine Bemühungen fort und erreichte, daß im Februar 1918 Lehrgänge für Seeoffiziere begannen, um sie für ihre Unterrichtstätigkeit zu schulen. ¹¹¹

Trotz allem verfehlte der vaterländische Unterricht sein eigentliches Ziel. Es gelang den Seeoffizieren weder, den Graben zwischen ihrem Korps und den Mannschaften zuzuschütten, noch den Respekt und das Vertrauen der Ingenieure und Deckoffiziere wiederzugewinnen. Daß sie diese Gelegenheit nicht nutzten, verstärkte nur die soziale und militärische Disharmonie in der Hierarchie der Marine. Ein tiefer poli-

tischer Abgrund trennte nun die in ihrer Mehrheit sozialistisch orientierten Mannschaften von den konservativ-nationalistisch eingestellten Offizieren. Das Seeoffizierkorps hatte sich mit der Einführung des vaterländischen Unterrichts nur noch weiter in die Auseinandersetzungen der deutschen Innenpolitik verstrickt.

Gleichzeitig blieben die Verbote in Kraft, die den Unteroffizieren und Mannschaften jede Teilnahme an Veranstaltungen der sozialistischen Parteien untersagten. Im Februar 1918 verbot der Stabschef der Marinestation der Ostsee eine Sammlung der SPD »zum Zwecke der Förderung des Kampfes für Friede und Freiheit«. ¹¹² Im April ging allen Marinewerften die Meldung zu, daß die USPD große Maifeiern plane; 8000 Flugblätter mit dem Aufruf zu dieser Demonstration seien beschlagnahmt worden. Im übrigen versuche die Partei, ihre Absichten dadurch zu tarnen, daß sie einige ihrer Mitglieder in bürgerliche vaterländische Organisationen, wie z. B. Kriegervereine, einschleuse. Alle Werften wurden angewiesen, mit den Vertretern der Gewerkschaften und der nationalen Vereine zusammenzuarbeiten, um solchen Versuchen entgegenzuwirken. ¹¹³ So ergänzten vaterländischer Unterricht und erneute Maßnahmen gegen die sozialistische Propaganda die gesteigerte militärische Aktivität der Streitkräfte, alles mit dem Ziel, Disziplin und patriotischen Geist der Besatzungen zu festigen.

Zu Beginn des Jahres 1918 war viel von dem Vertrauen und der Begeisterung wieder geschwunden, die das Unternehmen gegen Osel geweckt hatte. In die Flotte hielt die gewohnte Untätigkeit wieder Einzug, die persönlichen personellen Sorgen traten erneut in den Vordergrund. Offiziere und Mannschaften standen sich mürrisch gegenüber und taten lustlos ihren Dienst. Ingenieure und Deckoffiziere nahmen zwischen den beiden Gruppen eine neutrale Stellung ein. Ihren sozialen und militärischen Aspirationen hatten die Seeoffiziere im Sommer 1917 wirksam Einhalt geboten, nun ergänzten sie diese ablehnende Haltung durch die sture Beachtung kleinlicher, beide Gruppen betreffender Vorschriften. In Kiel wurden auf den Bahnhöfen Posten aufgestellt, um Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften daran zu hindern, den für Offiziere reservierten Haupteingang zu benutzen. In Cuxhaven gingen besondere Straßenstreifen, die sicherstellen sollten, daß niedere Dienstgrade die Offiziere vorschriftsmäßig grüßten und zur Seite traten, wenn ihnen auf einem schmalen Bürgersteig ein Offizier entgegenkam. Unteroffiziere wurden bestraft, weil sie im Theater den »Überzieher«, eine Art kurzen Mantel, anbehalten hatten. ¹¹⁴ Die starre Einhaltung einer formalen Disziplin um ihrer selbst willen gewann wieder die Oberhand.

Unter den Mannschaften liefen bald wieder Gerüchte über die bevorzugte Behandlung der Offiziere bei der Zuteilung von Verpflegung, Getränken und Tabakwaren um, ¹¹⁵ und die Offizierskasinos an Land blieben ein ständiger Stein des Anstoßes, offenbar zu Recht. So wies der Vorstand des Offizierskasinos Wilhelmshaven, Kapitän z. See Mysing,

die Torpedo- und Feuerwerksoffiziere darauf hin, daß sie das »Entgegenkommen, am Mittagstisch teilnehmen zu dürfen«, schlecht dankten. So sei beobachtet worden, daß sie sich »nicht sofort nach eingenommener Mahlzeit aus dem Kasino entfernten, sondern noch weiter in dessen Räumen verweilten, ja es hätten sogar einige gewagt, auf der Veranda Platz zu nehmen und dem Konzert zuzuhören«. Er müsse solche »Ungehörigkeit und Taktlosigkeit« ganz energisch rügen; die Fachoffiziere hätten »selbstverständlich stets sofort nach der Mahlzeit das Kasino wieder zu verlassen«. ¹¹⁶ So gewannen auf Umwegen die Mißstände von gestern in der Marine wieder an Boden. Lediglich der Gedanke an eine Rebellion schien begraben zu sein: als am 21. November 1917 das russische »Zentralkomitee der Baltischen Flotte« an die deutschen Matrosen appellierte, sie sollten seinem Beispiel folgen, »die starken Ketten des Imperialismus niederwerfen« und damit den »blutigen, von den Kapitalisten und den Herrschern heraufbeschworenen Krieg« beenden, blieb dieser Aufruf ohne Antwort. ¹¹⁷

Die Meutereien von 1917 hatten eine nicht wieder gutzumachende Spaltung der Marine bewirkt: »Auf der einen Seite das höhere Offizierkorps mit Admiral Scheer, das ebenfalls auf den Siegerfrieden eingestellt war, auf der anderen Seite ein großer Teil der Mannschaften, die unbedingt den Frieden wollten«. ¹¹⁸ Damit war die Entwicklung für 1918 vorgezeichnet. Dazu hatte Capelles Ansehen unter den Offizieren als Folge seines unrühmlichen Auftretens vor dem Reichstag beträchtlich gelitten, und die schon lange schwebende Abneigung gegen Admiral von Müller brachte das Seeoffizierkorps nur noch enger an Scheers Seite. ¹¹⁹ Zu Beginn des Jahres 1918 sahen sich die Offiziere vor der Verwirklichung eines alten Ideals: des einheitlichen Oberkommandos. Das Tirpitzsche Erbe war nun an ein Dreigestirn übergegangen, nach dem die Seeoffiziere ihren Kurs bestimmten. Es hieß Scheer, Trotha, Levetzow.

10. 1918: Die Stunde der Marine?

Die deutsche Marine verbrachte die erste Hälfte des Jahres 1918 im Winterschlaf und versuchte, die Wunden zu heilen, die ihr im Sommer davor die Meuterei geschlagen hatte. Im April 1918 lief Scheer mit der gesamten Flotte aus, um den Seeverkehr zwischen Norwegen und Schottland zu unterbrechen; der Höhepunkt dieses Unternehmens war jedoch nur eine schwere Maschinenhavarie des Schlachtkreuzers »Moltke«, der zurückgeschleppt werden mußte. Danach dachte niemand mehr an einen weiteren Vorstoß zur See. Das Frühjahr 1918 wurde bestimmt durch die Aktionen des Heeres, durch den Sieg an der Ostfront und eine Offensive im Westen, die die Marine in den Hintergrund treten ließen.

Dies änderte sich schlagartig, als die Frühjahrsoffensive an der Westfront zusammenbrach. Der Sieg zu Lande rückte nun für lange Zeit außer Reichweite, die U-Bootabwehr der Alliierten hatte dem uneingeschränkten U-Bootkrieg viel von seiner Wirkung genommen und damit auch einen Sieg durch die Unterwasseroffensive fast unerreichbar gemacht. Beides ließ sich im Sommer 1918 nicht übersehen. Doch nun drängte das Flottenkommando unter Scheer, Trotha und Levetzow zu einer neuen Kraftanstrengung. Durch an Erpressung grenzende Manöver erzwangen diese drei den Rücktritt des Admiralstabschefs von Holtzendorff und des Staatssekretärs von Capelle. Vom Chef des Marinekabinetts, Admiral von Müller, erwirkten sie die Zusage des Rücktritts. Es gelang ihnen, die frei gewordenen Posten in einem zentralen Oberkommando unter Admiral Scheer zusammenzufassen und mit

seinen Anhängern zu besetzen. In aller Eile entwarf die neue Marineführung ein neues, großes Bauprogramm; jüngere, energische Offiziere rückten in verantwortungsvolle Kommandeurstellungen auf. Alles dies zielte darauf ab, die Führung der Marine mit der des Heeres, mit der Obersten Heeresleitung unter Hindenburg und Ludendorff, auf eine Ebene zu stellen. Es ist nicht ohne Ironie, daß dies in einem Augenblick geschehen sollte, in dem die Oberste Heeresleitung sich anschickte, die Niederlage an der Westfront einzugestehen und die Regierung um den Abschluß eines Waffenstillstands zu bitten.

Im Oktober 1918 schließlich versuchte die Marine mit einem Kraftakt, in letzter Minute das Kriegsglück zu wenden. Ein solches Handeln mußte indessen die inneren Spannungen und den Verfall der Autorität schonungslos enthüllen, die vier Jahre der Untätigkeit in der Flotte hatten entstehen lassen. Zu den alten Auseinandersetzungen der Ingenieure und Deckoffiziere um die Gleichstellung mit den Seeoffizieren kam die Unzufriedenheit der Mannschaften; alles dies isolierte die einzelnen Gruppen voneinander und minderte die Einsatzbereitschaft. Der hektische Gang der Umorganisation, die großen Ziele des Bauprogramms, der Elan bei den Änderungen in der Stellenbesetzung wirkten wie junger Wein, der den neuen Männern in der Marineführung zu Kopf stieg. Von der eigenen Energie und der von den neuen Maßnahmen unter den Offizieren ausgelösten Begeisterung berauscht, aber ohne kühlen Blick für die Realitäten, entschlossen sie sich, in einem großen Wurf die Existenz der Flotte aufs Spiel zu setzen, die Alfred von Tirpitz mit so viel Sorgfalt und Mühe seit 1898 aufgebaut hatte. Vier Jahre lang hatten sie im Schatten der Armee gestanden, nun ergriffen im Oktober 1918 die Führer der Marine die militärische Initiative.

»Wenn ein Kommandostab nicht mehr im wahren Sinn zu führen hat, so fängt er an, zu organisieren«.¹ Mit diesem Satz beschreibt Ernst von Weizsäcker die Tätigkeit des Flottenkommandos am Beginn des Jahres 1918. Scheer und seine engsten Mitarbeiter bemühten sich während der ersten Hälfte des Jahres 1918, die Admirale von Capelle, von Holtzendorff und von Müller aus ihren jeweiligen Stellungen zu entfernen. Schon in einer Besprechung zwischen Müller und Trotha am 9. Januar, in der die beiden Offiziere auch die Besetzung der höchsten Marinestellen nach dem Krieg erörterten, nahmen die Vorstellungen erste Gestalt an: Scheer Chef des Admiralstabs, Trotha Chef des Marineministeriums, Hebbinghaus Staatssekretär und Souchon Flottenchef.² Fünf Tage nach dieser Besprechung schrieb Trotha an Müller, der gegenwärtige Staatssekretär des Reichsmarineamtes sei »eine lahme Ente« und nicht in der Lage, die Interessen der Flotte gegenüber dem Kaiser befriedigend zu vertreten. Capelle müsse daher entlassen werden, sobald das möglich sei, ohne sich vor dem Reichstag eine Blöße zu geben.³ Nach wie vor zeigte sich Trotha davon überzeugt, die bisherige Kommandostruktur beibehalten zu müssen, da »der Gedanke eines Oberkommandos leichter ausgesprochen ist wie ausgeführt«.⁴ Geför-

dert wurden Trothas Absichten, als es im Mai und Juni 1918 zwischen dem Admiralstab und der Obersten Heeresleitung zu einem Zerwürfnis wegen des Schicksals der russischen Schwarzmeerflotte kam. Ludendorff sah diese Schiffe als Kriegsbeute an, während Holtzendorff sie nur für die Dauer des Krieges von ihren russischen Eigentümern leihen wollte.⁵ Trotha unterrichtete Scheer am 18. Juni von diesem Streit und meinte, er würde zwar keine Gelegenheit vorübergehen lassen, um Holtzendorff in Mißkredit zu bringen, doch schiene ihm die Zeit zu irgendwelchen größeren Schritten noch nicht reif: »Die Zuspitzung wird im Laufe des Sommers sicher kommen«.⁶ Acht Tage später drängte Trotha den Kabinettschef erneut, die beiden Stellen des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes und des Chefs des Admiralstabes neu zu besetzen; die derzeitigen Inhaber besäßen nicht mehr das Vertrauen des Offizierkorps.⁷ Am 3. Juli notierte Müller in seinem Tagebuch: »Sitzung mit den Admiralen Scheer und von Trotha über Personalbesetzung in höchsten Stellen. Sehr sachlich, aber doch sehr weitgehende Wünsche. (Abgang von Capelle und Holtzendorff und als deren Ersatz Behncke und Scheer)«. Auch der Chef der Marinestation der Nordsee, Admiral von Krosigk, trat »sehr für einen Wechsel in der Person des Staatssekretärs« ein⁸ und sagte zu, die Angelegenheit beim Kaiser zur Sprache zu bringen. Den Gedanken, die Unterstützung Ludendorffs zu gewinnen, ließen die Admirale allerdings fallen, da sie fürchteten, das Heer könne darin einen Präzedenzfall sehen und sich auch in Zukunft in Marineangelegenheiten einmischen.⁹

Admiral Scheer und Kapitän z. See von Levetzow zeigten sich weniger behutsam bei der Forderung nach einer durchgreifenden Reorganisation der Marineführung. Am 7. Juli verfaßte Levetzow auf Scheers Anweisung eine Denkschrift, in der er die derzeitige Führungsorganisation der Marine darstellte und Vorschläge für ihre Abänderung machte. Nüchtern kritisierte er, sowohl die Oberste Heeresleitung wie das Offizierkorps hätten das Vertrauen zu der jetzigen Führung verloren, die in die pessimistische politische Atmosphäre in Berlin eingefangen und durch sie gelähmt sei. Statt ihrer sollte parallel zur Obersten Heeresleitung eine Seekriegsleitung eingerichtet werden. Aus taktischen Gründen betonte Levetzow, daß »der nominelle Kaiserliche Oberbefehl durch diese Maßnahmen nicht beeinträchtigt« werden würde.¹⁰ Trotha ließ sich leicht für diesen Vorschlag gewinnen und wies Müller warnend darauf hin, daß unter der derzeitigen Führung »die Marine zum Zusammenbruch kommen« müsse. Nur Scheer besäße das nötige Vertrauen und den Rückhalt im Seeoffizierkorps. Capelle und Holtzendorff müßten sofort entlassen werden.¹¹

Eine Woche später zog Trotha ein anderes Register. Er schrieb an Müllers Stellvertreter, Kapitän z. See von Restorff, nach seinen Informationen seien Hindenburg und Ludendorff nicht länger bereit, mit Holtzendorff zusammenzuarbeiten; zu der jetzigen Seekriegführung habe niemand mehr Vertrauen, nicht einmal die Offiziere des Admiral-

stabs. Müller lehnte diese Behauptungen als krasse Übertreibung ab und sagte zu Restorff, in der Marine sei »eine begriffliche Hysterie eingerissen, der gegenüber kaltes Blut behalten werden muß«. ¹² In seiner Antwort an Trotha bezeichnete er solchen Pessimismus in bezug auf die derzeitige Führung der Marine als völlig unbegründet. Die dezentralisierte Kommandostruktur gäbe dem einzelnen Befehlshaber große Freiheit und entspräche im übrigen den Auffassungen des Kaisers über die Organisation der Marine. Müller betonte, daß sowohl der Kaiser wie auch die Oberste Heeresleitung zu Holtzendorff und Capelle hielten. ¹³

Doch zeigten Trothas Bemühungen schließlich Wirkung bei Capelle, der sich zum Rücktritt bereit erklärte, falls der Kaiser ihn wünsche, der seinerseits sehr wohl einen Wechsel im Reichsmarineamt für notwendig hielt. Müller bemühte sich nun verzweifelt darum, Holtzendorffs Stellung zu retten; er hielt dem Kaiser vor, ein Wechsel des Admiralstabschefs wäre gleichbedeutend mit dem Eingeständnis, daß der uneingeschränkte U-Bootkrieg sich als Fehlschlag erwiesen habe. ¹⁴

Doch Trotha stand schon kurz vor dem Sieg und setzte den Angriff entschlossen fort. Im Juli 1918 ließ er Müller wissen, daß immerhin die gesamte Marine und nicht etwa nur das Flottenkommando allein eine Umbesetzung der Spitzenpositionen verlange. »Das Offizierkorps erwartet schon seit längerer Zeit diese Lösung bestimmt«. ¹⁵ Als Müller kurz darauf das Stationskommando der Ostsee in Kiel besuchte, um dabei die Spannungen auszugleichen, nützte das nicht viel. Zwar berichtete der Stationschef Admiral Bachmann, der Besuch sei allgemein gut aufgenommen worden, und er habe den Offizieren das befriedigende Gefühl vermittelt, daß die Vertretung ihrer Interessen bei Hofe bei Müller in den besten Händen liege, ¹⁶ doch verwies Trotha seinerseits darauf, daß der Besuch die Spannungen im Offizierkorps nur verschärft habe, da der Kabinettschef zu keinerlei konkreten Zusagen hinsichtlich der Reorganisation der Marineführung bereit gewesen sei. ¹⁷ Am 23. und 24. Juli bat Müller Trotha und Holtzendorff zu einer persönlichen Aussprache nach Spa, um die Differenzen zwischen Flottenkommando und Admiralstab beizulegen, doch führte das Gespräch nur zu einer weiteren Verhärtung. Trotha wies Müllers Behauptung, die Stimmung der Offiziere grenze an Hysterie, energisch zurück und attackierte dann Holtzendorff: die Admiralstabsoffiziere hätten kein Vertrauen mehr zu ihm, die Seeoffiziere in ihrer Gesamtheit forderten seinen Rücktritt, und die Tatsache, daß Holtzendorff diesen Schritt hinauszögere, verstärke nur die Unzufriedenheit der Offiziere und untergrabe letztlich die Autorität des Kaisers. Es sei jedenfalls an der Zeit, daß »junge Kräfte« in die führenden Stellen kämen. »Der Drang vorwärts im Korps« ließe sich nicht eindämmen. Trotha schlug vor, Holtzendorff solle seine »gesundheitliche Schwäche als Anlaß« nehmen, zurückzutreten. Holtzendorff zeigte sich jedoch unnachgiebig. Angesichts der vorgebrachten Argumente und Trothas Vorgehen erinnere

ihn »das Ganze doch an einen Soldatenrat«,¹⁸ Letztlich aber setzte sich Trotha auch hier durch: am 31. Juli 1918 trat der Chef des Admiralstabes zurück.¹⁹ Holtzendorff sprach von Scheer als einem »Glückskind« und schrieb in einem Brief: »Mögen meine . . . Gegner nicht seine Freunde werden«.²⁰

Müller war sich weder über den Umfang noch über die Folgen der Änderungen klar, die Trotha im Sommer 1918 forderte. Das geht deutlich aus seinen Tagebuchaufzeichnungen hervor. Als Levetzow ihn am 7. August über das ganze Ausmaß der Umorganisation unterrichtete, die er und Scheer am 7. Juli 1918 beantragt hatten, zeigte sich Müller völlig überrascht und notierte in seinem Tagebuch: »Ich muß ihn darauf aufmerksam machen, daß der Chef des Admiralstabes keine Ordres vorlegen dürfe und daß der Kaiser eine Seekriegsleitung innerhalb des Admiralstabes ablehnen werde, weil Se. Majestät selbst die Seekriegsleitung sei.«²¹ Und tatsächlich versicherte der Kaiser Müller am 9. August, daß er jede organisatorische Änderung energisch zurückweisen würde, die seine Stellung als Oberster Befehlshaber der Marine aushöhlen könnte. Doch die Wirklichkeit sah anders aus. Wie weit die Macht des Kaisers als eigentlicher Befehlshaber der Marine während des Krieges bereits eingeschränkt worden war, wird daran deutlich, daß Levetzow ganz offen von seinem »nominellen« Oberbefehl sprechen konnte. 1899 hatte Tirpitz seine organisatorischen Reformen nur erreicht, weil sie dem Kaiser den tatsächlichen Oberbefehl über die Marine gaben. Zwanzig Jahre später ließen Scheer, Trotha und Levetzow die einst so eifersüchtig gehütete Kommandogewalt ihres Herrschers munter außer acht.

Scheer war augenscheinlich selbst erschrocken über das Ausmaß »seines« Programms. Kurz bevor er dem Kaiser am 11. August die Vorschläge unterbreitete, hatte er eine »sehr bewegte« Besprechung mit Levetzow, der Scheer »in wirklich packenden Worten« klarmachte, daß das vollständige Programm durchgezogen werden müßte, und nicht nur bestimmte Teile; andernfalls seien die Bemühungen des ganzen Jahres vertan, besonders dann, wenn Müller weiterhin die Marine-Personalangelegenheiten in der Hand behielte.²² Scheers anschließende Audienz beim Kaiser verlief »nicht ganz glatt«. Sowohl der Kaiser wie auch Müller zeigten sich anfangs abgeneigt, doch gab der Kaiser schließlich nach, als Scheer mit seinem Rücktritt drohte, falls das Reformprogramm nicht als Ganzes angenommen würde.²³ Es war eine glatte Erpressung in bester Bismarck- und Tirpitz-Tradition. Scheer wurde zum Chef des Admiralstabs und der Seekriegsleitung ernannt, Kapitän z. See von Levetzow zum Chef seines Stabes; Hipper trat an Scheers Stelle als Chef der Hochseeflotte, und Trotha blieb zunächst als Chef des Stabes der Flotte an seinem Platz, um während des Wechsels der Befehlshaber den reibungslosen Fortgang der Geschäfte zu sichern. Es bestand jedoch Einverständnis darüber, daß er Chef des Marinekabinetts werden sollte, sobald Müller dieses Amt niederlegte.²⁴

Trotha frohlockte. Er hatte wenigstens an dieser Front einen vollen

Sieg errungen. Es gab keine persönliche Führungsfunktion des Kaisers mehr, und die verschiedenen Offiziere mit Immediatstellung unterstanden nun einem einheitlichen militärischen Befehl. Die Größe seines Sieges überwältigte Trotha beinah: »Ich muß immer noch tief Luft holen, wenn ich an die Zukunft denke, die mir doch immer mehr entgegeneilt.«²⁵ Scheer registrierte erfreut, daß Hindenburg und Ludendorff die Umorganisation billigten, und der Kaiser versuchte, das Gesicht zu wahren mit dem schroffen Hinweis an Scheer und Levet-zow: »Bilden Sie sich aber nicht ein, daß Sie nun allein zu regieren haben, ich bin auch noch da!«²⁶ Am treffendsten formulierte vielleicht Gustav Stresemann die Erwartungen: »Werden uns die neuen Männer an der Spitze der Marine mit neuem System die vermißten Erfolge verschaffen können? Mit dieser Frage löst sich auch die Krise der Westfront. In den Fachkreisen sind die auf Scheer gesetzten Hoffnungen sehr groß. Wird er der ersehnte Hindenburg zur See werden?«²⁷

Doch nicht alle Seeoffiziere gerieten außer sich vor Freude über diese Veränderungen. Admiral von Keyserlingk veranlaßte die Umorganisation zu der beißenden Bemerkung: »Neu war daran lediglich die Nachahmung des Heeres auch in der Art der Gehaltzahlung.«²⁸ Admiral Bachmann registrierte in erster Linie ein großes Unsicherheitsgefühl bei den Flaggoffizieren: »Keiner fühlt sich mehr sicher in seiner Stellung, was naturgemäß ungünstig auf die Dienstfreudigkeit und die ruhige Führung der Geschäfte einwirkt«. Wenigstens die leitenden Stellen sollten doch von dem Umfang der noch zu erwartenden Veränderungen vertraulich unterrichtet werden.²⁹ Tatsächlich wurden einige Admirale verabschiedet, unter ihnen Koch, Hebbinghaus, Jacobsen und von Ammon, und im September 1918 verlängerten Bachmann selbst und Capelle die Verlustliste. Als Müller seinen eigenen Rücktritt vorsichtig zur Sprache brachte, schlug der Kaiser gleich Trotha als Nachfolger vor.³⁰ Er wolle nicht etwa »von dem sinkenden Schiff aussteigen«, betonte Müller, doch er könne nicht länger mit Erfolg im Hauptquartier arbeiten. »Es hat mich auch kein Mensch gebeten, länger zu bleiben.«³¹ Daß diese personellen Veränderungen Unsicherheit und Unbehagen in die Reihen des Offizierkorps hineintrugen, kümmerte die neuen Männer kaum. Sie wandten sich im September 1918 bereits anderen Plänen zu.

Zunächst galt das Hauptinteresse der neuen Seekriegsleitung dem Versuch, ein großzügiges U-Boot-Bauprogramm in Gang zu setzen. Scheer gehörte schon seit 1914 zu den Befürwortern der U-Bootkriegführung, doch nun sprachen auch sehr unmittelbare Gründe für ein solches Bauprogramm: Scheer brauchte zur Verbesserung des seit 1914 ständig sinkenden Ansehens der Marine den Nachweis, daß die neue Marineführung ebenso tatkräftig wie die Oberste Heeresleitung die benötigten Waffen herstellen lassen konnte; das »Scheer-Programm« sollte eine Parallele zum »Hindenburg-Programm« des Heeres bilden,

das 1916 zur Erhöhung der Produktion von Kriegsmaterial angelaufen war. Hier ist nicht der Platz für eine ins einzelne gehende Untersuchung des Scheer-Programms, doch sind einige Worte notwendig, um die beabsichtigte und die tatsächliche Auswirkung auf das Offizierkorps aufzuzeigen.

Scheer und der Leiter der U-Boot-Abteilung im Reichsmarineamt, Vizeadmiral von Mann, hatten im August 1918 das U-Boot-Programm entworfen. Der vorläufig ernannte Staatssekretär, Vizeadmiral Paul Behncke, gab Scheer allerdings zu bedenken, daß die deutschen Werften derzeit nicht in der Lage seien, neue große Aufträge zu übernehmen, doch unter dem Druck von Scheer und Hugo Stinnes legte er am 18. September das »Scheer-Programm« vor,³² bei dessen Ausführung sich die monatlich abzuliefernde Zahl von U-Booten von zwölf im Oktober 1918 auf 36 pro Monat im letzten Vierteljahr 1919 erhöhen sollte. Insgesamt gab Vizeadmiral von Mann 450 U-Boote in Auftrag,³³ und Behncke und Scheer kamen überein, das Programm offiziell bekanntzugeben, da »eine große, nach außen ins Volk dringende Kundgebung not tut, um die schlechte Stimmung weiter Volkskreise zu mindern« und zugleich Deutschlands Feinde durch den darin zum Ausdruck kommenden entschlossenen Willen zur Fortführung des Krieges zu beeindrucken.³⁴ So kann man auch keinen Zufall darin sehen, daß die entscheidende Besprechung nicht in einer Stadt mit großen Werften stattfand, sondern in Köln, wo man einen feindlichen Spionagerring vermutete, der die Nachricht sicher schnell den Alliierten zukommen lassen würde.³⁵

Von Anfang an erwies sich das Scheer-Programm als kümmerlich, was seine Durchführung betraf. Niemand hatte Überlegungen angestellt, woher Material und Arbeitskräfte kommen sollten, Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter blieben offenbar den Industriebetrieben überlassen, und die Marineführung konnte kaum die ausgebildeten Besatzungen für die neuen Boote stellen.³⁶ Kaum entworfen, forderte es dagegen bereits ein personelles Opfer: Stinnes zeigte sich unzufrieden über die Behutsamkeit, mit der Behncke an die Sache heranging. Er ließ Scheer wissen, nur ein Wechsel des Staatssekretärs könne die Voraussetzung für den Erfolg des Programms schaffen. Am 22. September erhielt Scheer vom Kaiser die Genehmigung, Behncke durch Vizeadmiral von Mann zu ersetzen.³⁷ Wieder triumphierte die Seekriegsleitung. Der Kaiser war tatsächlich nur noch das »nominelle« Haupt der Marine.

Mit dem Scheer-Programm gab die Marine nicht nur ein Versprechen, den Krieg bis zu einem für Deutschland siegreichen Frieden fortzusetzen, es handelte sich vielmehr in erster Linie um ein Propagandamanöver, das sowohl nach außen wie nach innen wirken sollte.³⁸ Es bestand auch keine reale Chance zu seiner Verwirklichung, es blieb ein utopischer Traum. Teile des Offizierkorps ließen Scheer ihr Unbehagen über die plötzliche Entlassung Behnckes auf den Druck der Indu-

striellen hin wissen.³⁹ Behncke selbst warf Scheer vor, er habe damit Leuten wie Stinnes und der Obersten Heeresleitung ein Mitspracherecht bei der künftigen Flottenpolitik zugestanden.⁴⁰ Auch Trotha wies auf die schlechte Wirkung dieser Maßnahme hin, als er am 2. Oktober an Tirpitz schrieb, die seiner Meinung nach ungerechtfertigte Entlassung Behnckes versetze seinen eigenen Bemühungen, eine zentrale Marinebehörde auf der Ebene der Obersten Heeresleitung zu errichten, einen ernsthaften Schlag. »Das in der Marine neu aufgerichtete Vertrauen hat jedenfalls einen schweren Stoß bekommen.«⁴¹ Die meisten hohen Seeoffiziere glaubten im übrigen nicht an eine Verwirklichung des Bauprogramms unter den Kriegsbedingungen, und Trotha war sich darüber klar, wenn er es auch nicht aussprach, daß die Marine das Scheer-Programm in der bitteren Erkenntnis der Niederlage des Heeres an der Westfront verkündet hatte.

Kein Marinebefehlshaber war zugegen, als General Ludendorff am 29. September 1918 seinem Kaiser meldete, daß das Heer einen sofortigen Waffenstillstand fordere. Wie die meisten Deutschen zeigte sich auch die Führung der Marine völlig überrascht über das unerwartete Eingeständnis der Niederlage durch die Oberste Heeresleitung. Es kennzeichnete die seit kurzem erlangte Statusgleichheit der Marine, daß die Admirale am 6. Oktober noch daran dachten, den Krieg zur See fortzusetzen, während die Generale einen Waffenstillstand forderten.⁴² Doch um den 12. Oktober herum erkannte Vizeadmiral von Mann, daß Ludendorffs Entscheidung für einen Waffenstillstand endgültig war,⁴³ und drei Tage später gaben Scheer und Levetzow ihr Einverständnis, den U-Bootkrieg abzubrechen, wenn das Heer die Feueereinstellung so dringend benötige, obwohl »die Marine . . . keinen Waffenstillstand nötig« habe.⁴⁴ Ludendorff und der Kaiser sicherten Scheer überdies zu, daß der Bau von U-Booten nicht gestoppt werde, da diese in den bevorstehenden Waffenstillstandsverhandlungen Trumpfkarten und Druckmittel sein würden.⁴⁵ In einer Kabinettsitzung am 17. Oktober forderten Scheer und Levetzow allerdings die Fortsetzung des uneingeschränkten U-Bootkrieges während der Dauer der Waffenstillstandsverhandlungen.⁴⁶ Am folgenden Tag trug Scheer dem Kaiser noch diesen Gedanken vor, doch schon am 19. Oktober hatte er seine Meinung geändert: Er sicherte dem Kabinett zu, daß die Seekriegsleitung die U-Bootoffensive sofort abbrechen würde, wenn das Heer tatsächlich nicht länger kämpfen könnte.⁴⁷ Am 20. Oktober 1918 erklärte die Reichsregierung offiziell den uneingeschränkten U-Bootkrieg für beendet.⁴⁸ Vier Tage später teilte Konteradmiral von Trotha dem Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Wilhelm Solf, mit, daß die U-Boote Befehl zum Einlaufen hätten.⁴⁹

Zu dieser Entscheidung bewog Scheer und Levetzow nicht allein die sehr dringliche Forderung des Heeres nach einem sofortigen Waffenstillstand. Bei der Festlegung ihres Standpunkts spielte vielmehr auch noch eine andere Erwägung eine Rolle. Immerhin hatte Ludendorff bei

der Kabinettsitzung am 17. Oktober in Berlin nachdrücklich betont, daß der uneingeschränkte U-Bootkrieg nicht deshalb beendet werden sollte, um zu einem Waffenstillstand zu kommen. Dennoch zeigten sich Scheer und Levetzow überraschend schnell bereit, in dieser Sache den Wünschen der Politiker nachzugeben. Das lag in erster Linie daran, daß die Seekriegsleitung schon einen Alternativplan entworfen hatte. In einer Aufzeichnung vom 22. Oktober hielt Weizsäcker den ihn beruhigenden Eindruck fest, daß Scheer »innerlich wie ich dem Fallenlassen des U-Bootkrieges zustimme und nur den Ressortstandpunkt pflichtgemäß wahrzunehmen sich bemüht hat«. Verwundert fragte sich Weizsäcker, warum Scheer den Reichskanzler von seiner Bereitschaft, den U-Bootkrieg zu beenden, in Unkenntnis ließ.⁵⁰ Tatsächlich hatte Scheer jedoch den Kaiser, Ludendorff und Prinz Max von Baden davon unterrichtet, mit dem Zusatz, ein Ende der U-Booteinsätze werde der Flotte ihre volle operative Freiheit wiedergeben. Hinter dieser vagen Andeutung verbarg sich der Plan, die von vielen Seeoffizieren seit dem August 1914 angestrebte entscheidende Seeschlacht nun zu wagen. Das war Scheers Antwort auf den erzwungenen Abbruch des U-Bootkrieges.

Noch Anfang April 1918 hatte Holtzendorff den Gedanken an eine solche Schlacht, die er für einen »Verzweiflungsschritt« hielt, als »abenteuerlich« verworfen. Scheer dagegen vertrat die Ansicht, die Flotte müsse »zu einer Entscheidungsschlacht auf dem Wasser rüsten«.⁵¹ In der Zusammenfassung aller Marinekommandostellen in einer Hand sah er eine Voraussetzung für diese Schlacht, die nach seiner Meinung am besten in den Hoofden, der südlichen Nordsee zwischen Holland und Großbritannien, ausgefochten werden sollte. Doch auch der Kaiser lehnte am 8. April 1918 ab: »Die Flotte soll nicht in den Hoofden eingesetzt werden«.⁵² General Ludendorff pflichtete dieser Ansicht des Kaisers bei,⁵³ was seinen durch die Anfangserfolge der Frühjahrsoffensive in Frankreich gesteigerten Optimismus kennzeichnete. Doch nach dem Scheitern dieser Offensive, die den Krieg zu einem siegreichen Ende hatte bringen sollen, gewannen Gedanken an den Einsatz der Flotte wieder an Bedeutung. Im August schrieb Tirpitz an Scheer, »daß die bloße Erhaltung der Hochseeflotte für den Friedensschluß, welche anfangs eine Rolle spielte, ihre Bedeutung jetzt ganz verloren« habe.⁵⁴

Am 8. August durchbrachen französische und kanadische Truppen die deutschen Linien an der Somme, und britische Tanks vollendeten, was Ludendorff »einen schwarzen Tag für das Heer« nannte. Am 29. September schied Bulgarien aus dem Krieg aus, die Oberste Heeresleitung verlangte Waffenstillstandsverhandlungen. Am 1. Oktober erklärte Ludendorff, daß das Heer die Front nicht länger halten könne. Zwei Tage später löste Prinz Max von Baden den Reichskanzler Hertling ab, und am 4. Oktober wandte sich die Reichsregierung an Präsident Wilson und ersuchte um einen Waffenstillstand. Der U-Bootkrieg

wurde beendet. Die Seekriegsleitung stand vor einer neuen Lage; sie reagierte darauf kühn und aggressiv.

Am 1. Oktober notierte Korvettenkapitän von Weizsäcker, die Marineführung habe den Eindruck, bei der Obersten Heeresleitung »sei eine Panik ausgebrochen, man habe den Kopf verloren«. ⁵⁵ In dieser Situation forderten nun die Marineoffiziere eine Tat. Kapitän z. See Michaelis vertrat in einem Schreiben vom 5. Oktober an Levetzow die Ansicht, daß nur noch eine entscheidende Seeschlacht das deutsche Volk und den Reichstag dazu ermutigen könnte, den Krieg weiterzuführen. Zwar lasse man sich damit auf ein Vabanquespiel ein, doch sei das damit sicher verbundene Risiko bedeutungslos angesichts der »Generalkatastrophe«, die dem Vaterland drohe. ⁵⁶ Zwei Tage später besprach der neue Chef der Hochseeflotte, Admiral von Hipper, die Lage mit Trotha und anderen Offizieren seines Stabes. Sie kamen zu dem Schluß, daß »aus einem ehrenvollen Kampf der Flotte, auch wenn er ein Totenkampf wird in diesem Krieg, . . . wenn unser Volk nicht überhaupt national versagt, eine neue deutsche Zukunftsflotte erwachsen« werde; »einer durch schmachvollen Frieden gefesselten Flotte ist die Zukunft gebrochen«. ⁵⁷ Hipper stimmte diesem von Trotha in einem Memorandum festgehaltenen Gedanken zu, das am 8. Oktober der Seekriegsleitung zugeht. Am selben Tag schrieb Trotha an Levetzow, »daß uns ein Schrecken der Scham erfaßt bei dem Gedanken, die Flotte könne, ohne zum Schlagen gekommen zu sein, der inneren Vernichtung überliefert werden«. Trotha hielt noch immer am Gedanken von Deutschlands »Weltmission« fest und betonte, dieses Traumbild rechtfertige eine entscheidende Seeschlacht, und sei es auch nur, »um mit Ehren unterzugehen«. ⁵⁸ Komme es nicht zu dieser Schlacht mit der Grand Fleet, dann werde es die Marineführung künftig schwer haben, die Mittel zu erhalten, die für eine »Zukunftsflotte«, den Mittelpunkt aller Überlegungen Trothas, erforderlich seien. »Sie empfinden es selbst wie wir«, schrieb er an Levetzow, »aber trotzdem beschwöre ich Sie: lassen Sie die Kraft unserer Flotte nicht versachern oder elend verkommen«. Levetzow erwiderte, er stimme völlig mit Trotha überein, daß es undenkbar sei, daß die Flotte in diesem für Deutschlands Überleben entscheidenden Kampf untätig bliebe. ⁵⁹ Am 10. Oktober legte Trotha den Plan vor, die Grand Fleet in der Straße von Dover zum Kampf zu stellen.

Am 16. Oktober traf Wilsons Note bei der Reichsregierung ein, in der er als Voraussetzung für die Einleitung von Waffenstillstandsverhandlungen die Einstellung des U-Bootkrieges forderte. Scheer, der fest davon überzeugt war, daß bis zum Waffenstillstand gekämpft werden würde, reagierte sofort: »Es ist unmöglich, daß die Flotte . . . untätig bleibt«. Sie müsse eingesetzt werden, und »wenn auch nicht zu erwarten ist, daß hierdurch der Lauf der Dinge eine entscheidende Wendung erfährt, so ist es doch aus moralischen Gesichtspunkten Ehren- und Existenzfrage der Marine, im letzten Kampf ihr Äußerstes

getan zu haben«. ⁶⁰ Scheer, Trotha und Levezow waren sich darin einig, eine entscheidende Seeschlacht zu suchen, nicht aus strategischen oder operativen militärischen Gründen, wie etwa um die rechte Flanke der Westfront zu entlasten, ⁶¹ sondern um der Ehre – und das hieß um der Ehre des Offizierkorps – willen. Dementsprechend billigte Hipper am 24. Oktober 1918 Trothas Plan vom 10. Oktober, der nun offiziell die Bezeichnung Operations-Befehl Nr. 19 erhielt.

Es ist bezeichnend für die neue »nominelle« Rolle des Kaisers, daß niemand daran dachte, die geplante Operation mit ihm zu besprechen oder gar um seine Genehmigung nachzusuchen. Tatsächlich erhielt nur Ludendorff als einziger außerhalb des kleinen Kreises von Offizieren um Scheer Einblick in die Planung. Er hatte durchblicken lassen, daß durch einen Friedensvertrag wahrscheinlich die Flotte den Siegern ausgeliefert werden und »daß überhaupt die Marine wohl in der Hauptsache die Zeche bezahlen müßte«. ⁶² Daraufhin informierte Scheer am 22. Oktober Ludendorff von seiner Absicht, die Flotte einzusetzen, ehe sie »zum Handelsobjekt in einem schimpflichen Frieden würde«. Ein Erfolg werde die Heimatfront stärken, und selbst wenn die geplante Seeschlacht mit einer Niederlage enden sollte, seien noch genügend Überwasserstreitkräfte zur Sicherung der U-Boote vorhanden. ⁶³ Ludendorff zeigte sich einverstanden, und es ist interessant, daß Scheer den General bat, mit niemandem über das Vorhaben zu sprechen. Als Ludendorff am 26. Oktober seinen Platz räumte, hatte daher sein Nachfolger Wilhelm Groener keine Kenntnis von den vorgesehenen Operationen der Marine. ⁶⁴

Doch auch der Kaiser und der Reichskanzler erfuhren nichts von dem geplanten Vorstoß der Flotte. Scheer hatte bei einem Thronvortrag am 18. Oktober einen künftigen Einsatz der Flotte angedeutet und dem Reichskanzler gegenüber zwei Tage später die vage Bemerkung gemacht: »Die Hochseeflotte sei nunmehr der Bindung in ihrer operativen Freiheit durch die Aufgabe des U-Bootkrieges ledig«. ⁶⁵ Levezow meinte schlicht, daß die Operation den Kanzler nichts angehe, und noch am 30. Oktober erklärte er Kapitän z. See von Restorff, daß »Seine Majestät über den geplanten Vorstoß bisher nichts gemeldet sei, da es sich um eine der Unternehmungen handle, für die eine Allerhöchste Genehmigung nicht erforderlich sei«. ⁶⁶ Dies klang keineswegs überzeugend, da der Kaiser und die politische Führung bis dahin bei allen wichtigen militärischen Entscheidungen befragt worden waren, ob es sich nun um die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges im Februar 1917, um die Fortführung des Krieges mit Rußland nach dem anfänglichen Scheitern der Friedensverhandlungen in Brest-Litowsk, um den erfolglosen Versuch im Juli 1918, den U-Bootkrieg auf die Ostküste der USA auszudehnen oder um die Entscheidung zum Abbruch des U-Bootkrieges im Oktober 1918 gehandelt hatte. ⁶⁷ Heute kann nicht mehr daran gezweifelt werden, daß Scheer, Trotha und Levezow sehr wohl wußten, daß ihr Plan einen Waffenstillstand ernst-

lich gefährden würde, daß er bei Bekanntwerden auf den Widerstand von Regierung und Reichstag gestoßen wäre, daß er militärisch sinnlos und einer überholten Vorstellung von soldatischer Ehre entsprungen war.⁶⁸ Es ist bezeichnend, daß Hipper den offiziellen Befehl der Seekriegsleitung zum Beginn des Unternehmens am 22. Oktober 1918 durch Levezow mündlich erhielt.⁶⁹

Daß es die Marineführung unterließ, Regierung und Reichstag von der geplanten Operation zu unterrichten, kann angesichts der unter den Offizieren weitverbreiteten Abneigung gegen Zivilisten und besonders gegen Parlamentarier nicht verwundern.⁷⁰ Daß sie jedoch mit dem Kaiser ähnlich verfahren, hatte andere Gründe. Selbst im Herbst 1918 hielt Wilhelm II. gelegentlich noch eine seiner allbekanntesten großsprecherischen Reden. Am 10. September sagte er vor Arbeitern der Firma Krupp: »Die Parteien haben versagt in diesem Kriege«. Er drohte, jeden hängen zu lassen, in dessen Besitz feindliche Flugblätter mit Antikriegspropaganda gefunden würden.⁷¹ Als er am 25. September die Marinestation in Kiel besuchte, beendete er seine Inspektion mit der üblichen Floskel vom perfiden Albion, das man auf die Knie zwingen würde.⁷² Doch die Führer der Marine ließen sich davon nicht mehr beeindrucken. Der Kaiser, dem sie letztlich sowohl die Schaffung der Flotte als auch ihren gesellschaftlichen Rang verdankten, hatte inzwischen mehr verloren als nur seine Stellung als Oberster Befehlshaber der Marine. Nach vier Kriegsjahren gab es unter ihren Offizieren nur noch wenige, die nach wie vor Vertrauen zu seiner Person besaßen, die in ihm nicht eine Belastung für die künftige Entwicklung sahen. Scheer äußerte die Ansicht, der Kaiser solle an die Front gehen und sich an die Spitze eines Regiments stellen, und gegenüber Weizsäcker meinte er in einer Privatunterhaltung, »daß der Kaiser jetzt zu Gunsten seines Enkels abdanken solle«.⁷³ Admiral von Hipper urteilte ähnlich scharf über den Herrscher,⁷⁴ und schon in einer Besprechung am 11. Oktober, an der unter anderen Admiral von Baudissin und Korvettenkapitän von Selchow teilnahmen, wurden sehr ernsthaft die Fragen der Abdankung des Kaisers und eines geeigneten Nachfolgers erörtert.⁷⁵ Doch letzten Endes hielten ihre Vorstellungen von Tradition, Loyalität und Ehre die Offiziere davon ab, dem Kaiser die Abdankung nahezu legen. Statt dessen schmiedeten einige einen phantastischen Plan, um Wilhelm II. im Herzen des Volkes unsterblich zu machen.

Dieser seltsame Akzent der Flottenunternehmung trat bei einem Gespräch in Wilhelmshaven am 22. Oktober zutage. Das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung enthält unter diesem Datum einen Vermerk, daß der »Kaiser für diese Unternehmung sich auf der Flotte einschiffen solle«. Leider gibt es für diese Vorgänge keine verlässlichen Unterlagen. Lediglich ein bisher unbekannter Brief, den Levezow im Frühjahr 1928 geschrieben hat, läßt den Schluß zu, daß der Vorschlag von Kapitän z. See von Bülow stammte, damals stellvertretender Chef des Admiralstabs. Nach Bülows Vorstellung sollte sich der Kaiser an Bord

des Flottenflaggschiffs begeben, um an der dann von Scheer und nicht von Hipper zu leitenden Aktion teilzunehmen.⁷⁶ Nicht nur weil dies den demonstrativen Charakter der Operation zu deutlich aufgezeigt hätte, ist es nicht verwunderlich, daß dieser Gedanke sehr schnell fallengelassen wurde.

Die letzten Vorbereitungen für das Unternehmen gingen zügig voran. Hipper entschied sich am 22. Oktober, die Grand Fleet doch in den Hoofden und nicht an der britischen Küste zum Gefecht zu stellen, »weil dies militärisch noch am ehesten zu rechtfertigen ist.«⁷⁷ Die Verfassungsänderungen vom 26. Oktober 1918 blieben dabei nicht ohne Einfluß auf das Tempo der Vorbereitungen. Von nun an waren die Minister dem Reichstag unmittelbar verantwortlich, erhielten Reichstag und Bundesrat das Recht, Krieg zu erklären und Frieden zu schließen. Bei allen Versetzungen, Ernennungen und Beförderungen im Bereich der Wehrmacht erhielt der Reichskanzler das Recht zur Gegenzeichnung. Der Kaiser ging damit auch des letzten Restes seiner Befehlsgewalt über Heer und Flotte verlustig. Ihm blieb nur noch, Scheer und Levetzow von der Verfassungsreform zu unterrichten, und beide nahmen ehrerbietig von der Änderungen Kenntnis.⁷⁸ Am selben Tag gab Scheer seine Zustimmung zum Operationsplan Nr. 19, dessen Durchführung er auf den 30. Oktober 1918 ansetzte.⁷⁹ Als Weizsäcker Scheer am 28. Oktober fragte, warum er den Reichskanzler nicht von dem geplanten Flottenvorstoß unterrichtet habe, wiederholte Scheer lediglich das Argument, sowohl der Monarch wie der Reichskanzler seien auf die wiedererlangte operative Freiheit der Flotte hingewiesen worden. »Deutlicher sich darüber zu äußern habe er nicht für opportun gehalten.«⁸⁰

Nach dem Plan sollte je ein Torpedobootsverband an die flandrische Küste und in die Themsemündung vorstoßen, gestützt auf die in den Hoofden liegende Hochseeflotte. Die Admirale rechneten damit, daß daraufhin die britische Flotte aus Scapa Flow auslaufen würde, um den beiden »Ködern«, den Torpedobootsverbänden, den Rückweg abzuschneiden. Bei der holländischen Insel Terschelling, etwa 80 Meilen von der Emsmündung entfernt, wollte die Hochseeflotte dann die Grand Fleet zur Entscheidungsschlacht stellen. Dazu sollten alle verfügbaren U-Boote die vermuteten Anmarschwege überwachern und die Großkampfschiffe angreifen. Die Operation sollte nach Ansicht ihrer Urheber wie auch ihrer späteren Verteidiger die Westmächte bei den Waffenstillstandsverhandlungen zu einer entgegenkommenden, kompromißbereiten Haltung zwingen, zumal England und Frankreich ihre kriegsmüden Armeen kaum zu einer Fortsetzung der Offensive bewegen konnten. Diese Auswirkung setzte freilich einen glänzenden deutschen Seesieg voraus.⁸¹

Betrachtet man rückschauend den Operationsplan, auf dem so viele Hoffnungen der unterschiedlichsten Art ruhten, so zeigt sich, daß er alles andere als gut durchdacht war. Zunächst einmal mußte es äußerst

zweifelhaft sein, ob die Grand Fleet auf den Vorstoß der Torpedoboote überhaupt in der angenommenen Weise reagieren würde; bis dahin hatte sich die britische Flottenführung um ähnliche Vorstöße jedenfalls nicht gekümmert. Die Erwartungen, die die deutsche Führung an den Einsatz der U-Boote knüpfte, erwiesen sich als viel zu hoch. Zwar standen Ende Oktober bereits 24 Boote auf ihren angewiesenen Positionen, sechs liefen sie noch an, aber bereits während des Anmarsches fielen sieben Boote mit Maschinenschäden aus, zwei weitere wurden versenkt. Schließlich erwies sich in dieser Jahreszeit auch das Wetter als hinderlich für den Einsatz dieser Waffe. Überall meldeten die Boote das gleiche: »Regen und Hagelschauer, diesige Luft, hoher Seegang und Dünung: Trübes, stürmisches Novemberwetter. Kein Fernblick, kein Vorwärtskommen, kein lohnendes Angriffsziel war in dem Dunst auszumachen.«⁸²

Besonders beachtenswert ist jedoch, daß der Operationsplan Trothas nur mit der britischen Flotte rechnete. Er ließ völlig außer acht, daß inzwischen eine weitere Großmacht in den Krieg eingegriffen hatte, die Vereinigten Staaten von Amerika. Dies paßte nahtlos zu den ständigen Behauptungen deutscher Seeoffiziere, daß die Seestreitkräfte der USA insgesamt nicht der Beachtung wert seien, so daß auch kein Gedanke an die in Europa stationierten amerikanischen Verbände verwandt wurde. Und doch verstärkten fünf der 39 amerikanischen Großkampfschiffe die Grand Fleet, drei weitere lagen in irischen Häfen.⁸³ Weiterhin operierten zahlreiche amerikanische Kreuzer und nahezu 80 Zerstörer in den europäischen Gewässern.⁸⁴

Doch das große Krätemessen fand nicht statt. Bereits am 26. Oktober registrierten die in diesen Dingen erfahrenen Offiziere des IV. Geschwaders der Hochseeflotte »erhebliche Erregung« unter den Mannschaften, die aus den Vorbereitungen auf ein größeres militärisches Unternehmen schlossen.⁸⁵ Im Stab der Hochseeflotte wurden diese Meldungen aber nicht weiter beachtet. Am 29. Oktober erteilte Hipper den Verbands- und Geschwaderchefs die letzten Anweisungen für die Operationen. Während dieser Besprechung erreichte ihn die Nachricht von ernsthaften Unruhen auf Schiffen des III. Geschwaders; andere Einheiten meldeten ähnliche Vorfälle. Daraufhin entschied Hipper, das Unternehmen mindestens vorläufig abzubrechen. Der Operationsplan Nr. 19 starb so am 30. Oktober 1918 im Hafen; die Träume von Schlacht und Ehre schwanden dahin.

Damit zerbrach das mühsam aufrechterhaltene Bild von der einsatzfähigen und kampfbereiten Marine, und es bleibt die Frage nach den Gründen für das Versagen des Offizierkorps in dieser Krise. Ganz offensichtlich waren die inneren Auseinandersetzungen im Korps nicht ohne Folgen geblieben. Die hitzigen Debatten über Sinn und Notwendigkeit einer entscheidenden Seeschlacht beeinflussten die innere Geschlossenheit ebenso ungünstig wie die Loyalität zu den höchsten Offizieren, insbesondere zu Müller, Capelle und Holtzendorff. Die

Kritik der Offiziere verschonte nicht einmal den Kaiser, auf den sie ihren Treueid geschworen hatten. 1916/17 gefährdeten die Diskussionen um die Aufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges die Einigkeit des Korps, zumal in ihnen das heikle Thema der Kriegsziele auf den Tisch kam, das wiederum die Seeoffiziere in Gegensatz zum Reichskanzler geraten ließ. Weder Tirpitz noch Holtzendorff hatten jemals gezögert, das Offizierkorps politischen Einflüssen auszusetzen, wann immer es ihnen in ihr Konzept paßte. Umgekehrt begünstigten das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamtes und in seiner Nachfolge die Presseabteilung des Admiralstabs nationale und konservative Verbände und Vereine bei dem Bemühen, die Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootkrieges durchzusetzen. Das Seeoffizierkorps stellte sich damit in eine Front mit solchen Gruppen, die als entschiedene und mächtige Gegner innerer Reformen Änderungen wie die des preußischen Wahlrechts und die Einführung des parlamentarischen Systems in der Reichsregierung bekämpften.

Scheer zögerte im Herbst 1916 nicht, den Kaiser vor die falsche Alternative einer Wahl zwischen uneingeschränktem U-Bootkrieg oder völligem Abbruch des Handelskriegs mit U-Booten zu stellen. Tirpitz und Scheer setzten hemmungslos die Waffe der Rücktrittsdrohung ein, wenn die Gefahr bestand, daß die von ihnen vertretene Ansicht nicht gebilligt würde. Die Stellung Wilhelms II. als Oberbefehlshaber der Marine ignorierten sie so vollständig, daß Scheer und Trotha im März 1917 sich darin einig waren, in Zukunft weder den Kaiser noch den Admiralstab bei ihren Planungen einzuschalten, »daß wir von jetzt ab hinausgehen werden, indem wir alles auf uns selbst nehmen«. Von da an rechnete Trotha mit der Möglichkeit einer großen, entscheidenden Seeschlacht mit der Grand Fleet, und er tat das mit der festen Absicht, weder den Kaiser noch die Regierung an einem solchen Entschluß zu beteiligen.⁸⁶

Der U-Bootkrieg zehrte aber auch an der Qualität des Offizierkorps. Die besten jungen Seeoffiziere meldeten sich zur U-Bootwaffe. Im Februar 1918 ließ sich den Beurteilungsberichten der auf U-Booten diensttuenden Oberleutnants entnehmen, daß sie »im Kriege bewährte, frische und unternehmungslustige Offiziere sind, auf die wir stolz sein können«. Die Berichte über die Oberleutnants auf den Schiffen der Hochseeflotte lauteten dagegen »sehr ungünstig«, woran zugleich deutlich wird, in welchem Ausmaß die Flotte erfahrene und zuverlässige junge Offiziere hatte hergeben müssen.⁸⁷ Besonders die Reserveoffiziere, welche die zur U-Bootwaffe gegangenen Offiziere ersetzten, zeigten sich von so geringer Qualität, daß Admiral Bachmann sich im Mai 1918 gezwungen sah, alle Kommandeure zu deren eingehender Unterrichtung über die dienstlichen Obliegenheiten und Pflichten als Offizier anzuhalten.⁸⁸ Der junge aktive Offiziersersatz der Flotte bekam besonders auf den großen Schiffen keine wirklich enge und dauerhafte Fühlung mit den Vorgesetzten. So entwickelte sich ein genera-

tionsbedingter Abstand zwischen jungen und älteren Offizieren. Der Erste Offizier des Schlachtkreuzers »Moltke« beklagte im Juni 1918, der größte Teil seiner jungen Offiziere habe nie etwas von den alten Admiralen gehört, nur Tirpitz sei ihnen bekannt, den sie sich so ungefähr als »Bolschewiki-Großaff« vorstellten. »Das wenige an Tradition, was wir haben, möchte ich halten.«⁸⁹

Auch die Erfahrungen mit dem vaterländischen Unterricht stimmten viele Seeoffiziere nicht gerade glücklich. In der ersten Hälfte des Jahres 1918 gab die Marine monatlich 25 000 M dafür aus; im zweiten Halbjahr 35 000 M; doch Korvettenkapitän von Selchow zeigte sich über die Ergebnisse nicht erfreut. Der Geist in der Flotte hatte sich nur wenig gebessert, und je wirksamer die Abwehrmaßnahmen der Alliierten gegen die U-Boote wurden, desto mehr schwand auch bei den Mannschaften auf den U-Booten die optimistische Einschätzung der Aussichten für einen Sieg zur See. Häufig steckten sie auf Urlaub die Zivilbevölkerung sogar durch ihren Pessimismus an.⁹⁰ Während Scheer und Holtzendorff die Bemühungen der Offiziere förderten, das Programm des vaterländischen Unterrichts möglichst wirksam zu machen, zögerte Capelle, es voll zu unterstützen, weil er fürchtete, daß ihm dies Ärger mit dem Reichstag einbringen könnte. Der Leiter der Presseabteilung des Admiralstabs, Kapitän z. See Boy-Ed, klagte bei seiner Versetzung zur Flotte im September 1918 darüber, daß die mit dem Unterricht beauftragten Offiziere häufig ungeeignet und für ihre Aufgabe mangelhaft vorbereitet seien. Admiral von Hipper pflichtete ihm bei und wies darauf hin, daß gerade ältere Offiziere das Programm nicht mit dem nötigen Nachdruck unterstützt hätten. Die Initiative läge nur zu oft bei den jüngeren Offizieren; man könne jedoch keine Begeisterung für Maßnahmen erwarten, um die sich die höheren Vorgesetzten so wenig kümmerten.⁹¹ Kurz, nach einem Jahr sahen viele der dafür Verantwortlichen den vaterländischen Unterricht als Fehlschlag an.

Die Beziehungen zwischen Seeoffizieren und Mannschaften litten auch unter den ständigen Auseinandersetzungen mit den Ingenieuren und Deckoffizieren über eine Verbesserung ihrer militärischen und gesellschaftlichen Stellung. Es ist allerdings schwierig, Personalangelegenheiten aus den letzten Monaten des Krieges zu erfassen. Das liegt zum Teil daran, daß Admiral von Müller, kurz vor seinem Ausscheiden als Chef des Marinekabinetts, diesen Dingen nicht mehr so viel Bedeutung beimaß, um sie hinlänglich aktenkundig zu machen. Doch es gibt genügend Unterlagen dafür, daß die notwendigerweise auch auf Befehl und Gehorsam beruhende Beziehung zwischen Seeoffizieren und Mannschaften ernstlich gestört war. Ein Teil der Ingenieure verharrte in »passivem Widerstand« aus Opposition gegen ihre Zurücksetzung innerhalb der Marinehierarchie. Ingenieure verschwiegen weiterhin Fälle von Ungehorsam oder unmilitärischem Benehmen ihrer Heizer in den Kessel- und Maschinenräumen. Im Sommer 1917 hatten Deckoffiziere es unterlassen, über die aufsässige Stimmung in der Besatzung

Meldung zu machen, weil sie meinten, es handle sich dabei lediglich um Unstimmigkeiten zwischen Offizieren und Mannschaften. Auch Admiral Hipper konnte sich in einem Bericht vom 10. Oktober 1918 der Erkenntnis nicht verschließen, daß seine Deck- und Unteroffiziere unzuverlässig geworden seien, ja daß einige von ihnen die Mannschaften sogar zum Ungehorsam gegenüber Befehlen von Offizieren ermunterten.⁹¹ Die Unzufriedenheit der Ingenieure und Deckoffiziere über die Verweigerung eines gleichwertigen, wenn auch gesonderten Offizierstatus gewann so immer mehr Sprengkraft für den lebendigen Zusammenhalt der Marine.

Die Umorganisation im August 1918 verschärfte die Situation noch, und die damit verbundenen zahlreichen Umbesetzungen bis in die unteren Ränge verursachten Unbehagen und Unsicherheit. Hipper sah diese Unruhe unter den Offizieren als Folge der organisatorischen Änderungen voraus; diese Stimmung, so fürchtete er, würde durch die geplanten weiteren Abkommandierungen und Verabschiedungen eher noch verschlechtert werden. »Mir graut vor den nächsten Tagen.«⁹² Der von Hipper mit solcher Sorge erwartete Personalwechsel (»der große Robbenschlag«) erfolgte zwischen August und Oktober 1918. 48 Prozent aller Kommandanten und 45 Prozent der Ersten Offiziere erhielten neue Kommandos. Auf einigen Schiffen (»Bayern«, »von der Tann«, »Königsberg« und »Brummer«) wechselten sowohl Kommandant wie Erster Offizier,⁹⁴ wodurch das so schon dünne Band zwischen Offizieren und Besatzungen noch mehr geschwächt wurde. Trotha berichtete Levetzow von »Unruhe in allen führenden Stellen und . . . Unsicherheit zwischen den Kommandanten«. Besondere Sorgen gab es durch den Personalwechsel bei den Kleinen Kreuzern, da es der Marineführung Schwierigkeiten bereitete, geeignete Kommandanten für diese Schiffe zu finden.⁹⁵ Hinzu kam, daß Scheer die besten Offiziere in die Seekriegsleitung holte, eine Maßnahme, die Trotha sehr aufbrachte: »Und dann geben Sie uns [Konteradmiral] Meurer wieder. Wir brauchen hier wenigstens einige Persönlichkeiten. Wir haben davon in letzter Zeit ungeheuer viel hergeben müssen. Mit nur Mittel- und schlechter Ware können wir die Aufgaben den Besatzungen gegenüber nicht lösen.«⁹⁶

Nichtsdestoweniger bejahte Trotha am 16. Oktober 1918 »uneingeschränkt« Levetzows Frage, »ob er personell und materiell die Struktur der Flotte so einschätze, daß mit ihr zur Zeit eine größere Operation gewagt werden könne.«⁹⁷ Zur gleichen Zeit, als Admiral Scheer so sicher beteuerte, daß die Marine einen Waffenstillstand nicht nötig habe, faßte der Matrose Stumpf die Stimmung unter den Mannschaften in seinem Tagebuch in die Worte zusammen: »Friede in Sicht.«⁹⁸ Trothas Fehleinschätzung der Situation am 16. Oktober erwies sich als auslösend für die Ereignisse, die schließlich zur Revolte vom 9. November 1918 führten.⁹⁹

Denn trotz Trothas optimistischer Beurteilung war in der Marine

keineswegs alles in Ordnung. Am 28. August versammelte Trotha die Personalsachbearbeiter des Reichsmarineamtes, des Marinekabinetts, des Admiralstabs und der Stationskommandos zu einer allgemeinen Aussprache über die Situation des Offizierkorps. Korvettenkapitän Alexander Werth von der Marinestation der Ostsee führte dabei unter anderem aus: »Der Prozeß der Verschlechterung der Offiziersverhältnisse in allen Befehlsbereichen, besonders in der Flotte, ist weiter vorgeschritten. Diese Verschlechterung drückt sich neben der Abwanderung der Qualitätsoffiziere namentlich in einer unnatürlichen Verjüngung des Offizierkorps und einer stärkeren Vermehrung der Reserveoffiziere aus«. Als Ausweg schlug Werth vor, die »bis zur vollen Wirkung der neuen Seekadetten-Einstellung entstehende Lücke durch seemännische Deckoffiziere und Unteroffiziere zu schließen«. ¹⁰⁰ Einen solchen Schritt hatte die Marineführung seit Beginn des Krieges zu tun abgelehnt, und auch nun gab es keine Änderung ihrer Ansicht. Im Gegenteil, die ersten Nachrichten von der Forderung des Heeres nach einem Waffenstillstand vertieften eher noch den Willen vieler Seeoffiziere, die bestehende Struktur der Marinehierarchie aufrechtzuerhalten. Statt den Deckoffizieren Zugeständnisse zu gewähren, forderten sie diese auf, die Mannschaften bei der Stange zu halten und die Regierung des Prinzen Max von Baden zu beschimpfen. ¹⁰¹

Auch Admiral Bachmann in Kiel sah den schlimmen Stand der Dinge in der Marine. Am 18. Oktober stellte er in einem Tagesbefehl an die ihm unterstellten Kommandeure und Inspektoren fest, »daß der Einfluß der Vorgesetzten auf ihre Leute im Schwinden begriffen ist«. Zahlreiche Offiziere hielten nicht den erforderlichen persönlichen Kontakt zu den Männern ihrer Einheit. Bachmann warnte vor einer zunehmenden Entfremdung zwischen Mannschaften und Offizieren, die zuviel Zeit auf den Routine-Bürodienst verwendeten und dadurch die persönliche Fühlung mit der Truppe verlören, und erinnerte sie an ihre Pflicht, straffe Disziplin zu halten: »Der Geist der Vorgesetzten ist der Geist der Truppe!« Bachmann verlangte von seinen Kommandeuren und Inspektoren, »mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, daß eine Besserung des gegenwärtigen Zustandes eintritt und daß mit rücksichtsloser Strenge gegen diejenigen vorgegangen wird, welche ihre Pflicht hierin vernachlässigen. Offiziere, die sich dieser Aufgabe nicht gewachsen zeigen, dürfen nicht an ihrem Platze geduldet werden«. ¹⁰² Bachmann zeigte sich durch die sich abzeichnende Entwicklung so beunruhigt, daß er um seine baldige Entlassung bat, nachdem ihm Müller seine bevorstehende Versetzung in den Ruhestand mitgeteilt hatte. ¹⁰³

Auch Trotha muß sich unter diesen Umständen bewußt gewesen sein, daß seine Versicherung, man könne sich auf die Besatzungen der Flotte bei einer größeren Unternehmung verlassen, nicht den Tatsachen entsprach. Schließlich kann auch er die gespannte Atmosphäre in Wilhelmshaven so wenig übersehen haben wie die Schwierigkeiten Hipper

bei der straffen Führung seines Stabes.¹⁰⁴ Seine Antwort auf Levezows Anfrage läßt sich wohl nur damit erklären, daß die Vorstellung, die Mannschaften könnten die Ausführung eines Befehls verweigern, in seinem Denken keinen Platz fand, daß er vielmehr unbeirrt an die Heiligkeit eines Befehls, an das Dogma der soldatischen Pflichterfüllung bis zum letzten glaubte. Selchow hielt diesen Eindruck schon im Mai 1918 in seinem Tagebuch fest. Trotha, so schrieb er, »denkt wohl, es genüge, wenn befohlen würde. Ich fürchte, . . . daß zum Befehlen immer zwei gehören, nämlich einer, der befiehlt – der ist sehr wichtig – und einer, der gehorcht; der ist auch wichtig«.¹⁰⁵ In einem Brief warnte er Trotha vor einer solchen einseitigen Sicht und wies darauf hin, daß die Revolution unvermeidbar sei, wenn man die Dinge so weiterlaufen ließe.¹⁰⁶ Trotha las Selchows Brief zwar seinem Stab vor, zog aber keine weiteren Konsequenzen; er glaubte, keinerlei Anzeichen von Unruhe in der Flotte entdeckt zu haben.

11. Revolution und Untergang

Die Unruhen in der Flotte am 29. und 30. Oktober 1918 trafen die Führung der Marine völlig unvorbereitet.¹ Hipper appellierte in einem Aufruf vom 30. Oktober an die Besatzungen, wieder auf ihre Posten zu gehen, und bezeichnete es als »Irreführungen«, als »unwahre Gerüchte«, daß die Marineoffiziere die Schlacht mit der britischen Flotte suchten, »damit die Flotte zusammengeschossen und nicht beim Waffenstillstand ausgeliefert wird.«² Die meisten Offiziere seines Stabes wirkten wie gelähmt durch die Weigerung einiger Besatzungen, in See zu gehen. Lediglich Korvettenkapitän Hintzmann, einer seiner Stabs-offiziere, trat für harte disziplinarische Maßnahmen ein, doch er stand allein. Selbst Trotha teilte Hipper's Ansicht, es handele sich nur um vorübergehende Unruhen; im Laufe der Zeit werde sich die normale Ordnung wiederherstellen.³ Er änderte seine Ansicht jedoch schnell, als er vom wahren Ausmaß der Unruhen erfuhr. In seinem Bericht an die Seekriegsleitung vom 2. November hieß es nun, daß es sich »um eine bolschewistische Bewegung« handele, »die von Mitgliedern U.S.P. an Bord geleitet wird«. Am schwersten betroffen seien die Linienschiffe »Thüringen«, »Helgoland« und »Friedrich der Große«, und auf einzelnen Schiffen seien »400–500 Mann an Demonstrationen beteiligt«. Geistreich behauptete Trotha, da die Bewegung als »bolschewistisch« anzusehen sei, richte sie sich in erster Linie gegen die Regierung; von deren Fähigkeit, auf der Flotte wieder für Ruhe zu sorgen, hänge weitgehend der Erfolg der Waffenstillstandsverhandlungen ab.⁴ Dieser Belehrung durch seinen Untergebenen entsprechend unterrichtete

Scheer den Kaiser und Hindenburg über die Geschehnisse; auch er betonte, daß es jetzt »zunächst die wichtigste Aufgabe der Regierung« sein müsse, »der Zersetzung des Geistes unserer Wehrmacht entgegenzuarbeiten«. ¹ Den meisten Befehlshabern in der Marine wurde das Ausmaß der aufrührerischen Bewegung überhaupt nicht bewußt; Admiral von Hipper jedoch erkannte, daß sie zumindest der geplanten Operation ein Ende gesetzt hatte: »Welch fürchterliche Tage habe ich hinter mir. Ich hatte wirklich nicht geglaubt, daß ich wieder zurückkehren würde, und unter welchen Umständen tue ich es. Unsere Leute haben gestreikt. Ich hätte das Unternehmen, selbst wenn es durch die Witterungsumstände möglich gewesen wäre, nicht durchführen können«.

Trotha und Levetzow trafen sich am 3. November, um die durch die Rebellion entstandene Lage zu besprechen. Hierbei einigten sie sich auf eine Sprachregelung zur Begründung des geplanten, nun aber gescheiterten Unternehmens: Die durch die Beendigung des U-Boot-Handelskrieges nunmehr für militärische Operationen frei gewordenen U-Boote seien in einem Halbkreis um die deutschen Nordseehäfen aufgestellt worden; durch das Auslaufen der Hochseeflotte in die Hoofden habe man die Grand Fleet in diesen von den U-Booten gebildeten Sperrkreis hineinlocken wollen. Wäre es den Engländern dabei gelungen, die Kette der U-Boote zu durchbrechen, dann hätte dies zu einer Bedrohung der deutschen Küste geführt und damit die Führung der Hochseeflotte gezwungen, das Vaterland gegen diesen Angriff zu verteidigen. ⁷ Trotha suchte persönlich die Redaktion des sozialdemokratischen »Vorwärts« auf, um auch dort die Verbreitung dieser Version der Admirale sicherzustellen. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Vizeadmiral von Mann, ging noch einen Schritt weiter, als er den Besatzungen des rebellierenden III. Geschwaders am 7. November mitteilen ließ, die Flotte habe nur Befehl zum Auslaufen bekommen, um die heimkehrenden U-Boote sicher einzubringen. ⁸

Die meisten Seeoffiziere versuchten allerdings nicht, das vorzeitig mißglückte Unternehmen zu rechtfertigen, ihnen lag es näher, auf alle nur mögliche Weise ihr Leben zu retten. Tatsächlich waren die Verluste des Offizierkorps während der Revolution nur gering: am 3. November erlitt Oberleutnant Steinhäuser Verwundungen, als er versuchte, in Kiel den Marsch demonstrierender Matrosen aufzuhalten. Zwei Tage später wurden der Kommandant des Linienschiffes »König« verwundet und zwei seiner Offiziere getötet, als sie Anstalten machten, das Niederholen der Kriegsflagge und das Aufziehen einer roten Fahne mit Waffengewalt zu verhindern. Und am folgenden Tage töteten meuternde Matrosen den Stadtkommandanten von Kiel, als er sich der Verhaftung durch den Soldatenrat widersetzte. ⁹ Typisch für das Verhalten mancher Seeoffiziere ist das Beispiel des Prinzen Heinrich: Er floh am 5. November in einem Lastwagen mit roter Fahne aus Kiel, am Arm eine rote Binde. ¹⁰ Einmal in Sicherheit, führte er die Revolution auf

Englands »silberne Kugeln« zurück und unterstellte so, die Meuterer seien vom Ausland gekauft gewesen.¹¹ Scheer zeigte sich da etwas erfindungsreicher. Er erweckte die schon im August 1917 vorgebrachte Erklärung zu neuem Leben, Schuld an den Vorgängen habe die Regierung, da sie die Agitation der USPD geduldet habe.¹² Die Revolution vom November 1918 erschien damit als selbstverständliche Folge des »schlappen Verhaltens« einer Regierung, die es versäumt habe, der USPD im Herbst 1917 das Handwerk zu legen.

Scheers geistige Übungen berührten dennoch einen wichtigen Aspekt. Im Gegensatz zum August 1917 wirkte das Seeoffizierkorps im November 1918 wie gelähmt; es gab keine sofortigen Gegenmaßnahmen, keine Festnahme der aufrührerischen Matrosen oder ihrer Anführer, es herrschten Unschlüssigkeit, Unsicherheit und Ziellosigkeit, Abwarten kennzeichnete die Lage. Darin eben spiegelte sich die innenpolitische Entwicklung in Deutschland seit dem August 1917 wider. Nach dem Abtreten des Generals Ludendorff und dem Rücktritt der Reichskanzler Michaelis und Graf Hertling versuchten an ihrer Stelle Prinz Max von Baden und seine nun vom Parlament delegierten Staatssekretäre, Deutschland von einem hohenzollernschen Obrigkeitsstaat in eine konstitutionelle Monarchie britischen Musters zu überführen. Damit erfreute sich die Marineführung mit ihren Vorstellungen von militärischer Zucht und Ordnung nicht mehr des gleichen Rückhalts in der Regierung, wie sie ihn seit 1897 genossen hatte.¹³ Mit der Erklärung, »zu aktiver Stellungnahme gegen die Regierung bereit« zu sein, zog Scheer lediglich die Konsequenz aus dieser geänderten politischen Konstellation. Allerdings mahnte Korvettenkapitän von Weizsäcker schon am 2. November Scheer und Levetzow, sich nicht an der Bildung einer »Militärfronte« zu beteiligen. »Wir kennen selbst ja die innere Verfassung der Marine nicht, das hat sich bei der geplanten Flottenunternehmung gezeigt.«¹⁴ Für die meisten Seeoffiziere brachte die Revolution so nur den wehmütigen Abschied vom liebgewordenen Alten. »Den alten Zusammenhang vermissen zu sollen, war mir beim Ausziehen der blauen Uniform das Schmerzliche«, empfand Weizsäcker in seinen Erinnerungen.¹⁵

Das Deckoffizierkorps reagierte ganz anders. In den Tagen des Chaos und der Revolution bewahrte es Ruhe und militärische Haltung. Die meisten Deckoffiziere blieben an Bord, scharten die Unteroffiziere um sich und schützten die Schiffe gegen revolutionäre Ausschreitungen. Es ist vornehmlich ihren Anstrengungen zuzuschreiben, daß die Schiffe unbeschädigt und unzerstört blieben.¹⁶ Andere Deckoffiziere organisierten Straßenstreifen an Land, die Gewalttaten verhindern sollten. In einem Fall fanden sie sogar einen Offizier, der bereit war, sie gegen die Aufrührer zu führen, in den meisten Fällen jedoch standen sie allein in ihrem Bemühen, für den Herrscher und die Flotte einzutreten.¹⁷ Man muß es als eine Ironie des Schicksals bezeichnen, daß der einzige organisierte Widerstand, der sich den Meuterern in Kiel entge-

genstellte, gerade von den Deckoffizieren ausging. Nach Jahrzehnten erfolglosen Kampfes um militärische und soziale Anerkennung als eigenständiges Offizierkorps fanden sich im November 1918 die Deckoffiziere als Verteidiger der staatlichen Autorität wieder.

Vom Verhalten der Ingenieure während der Revolution ist wenig bekannt. In einem Fall wurden Ingenieure zusammen mit Seeoffizieren festgenommen,¹⁸ doch kann man wohl mit Sicherheit annehmen, daß auch sie vornehmlich darauf bedacht waren, diese letzte Phase des Krieges heil zu überstehen. In den Annalen der Kaiserlichen Marine wird jedenfalls von keinen Märtyrern dieses Korps berichtet.

Am schnellsten zeigte sich Admiral von Hipper bereit, das Seeoffizierkorps aus der Kaiserzeit in das künftige Deutsche Reich zu führen. In einem am 4. November, fünf Tage vor der Abdankung des Kaisers, herausgegebenen geheimen Flottenbefehl rief er die Offiziere zu »Treue gegen Regierung und Vaterland« auf, den Kaiser erwähnte er nicht einmal. Hipper forderte die Offiziere auf, sich aus der Politik herauszuhalten, und versicherte: »Es besteht kein Gegensatz zwischen dem Offizierkorps der Flotte und der Regierung«. Tatsächlich befanden sich die Offiziere in allen Fragen »im vollsten Einverständnis mit der Regierung«; schließlich seien die Offiziere »weder Alldeutsche noch Politiker«. In offenkundigem Versuch, den wahren Charakter des nicht zustande gekommenen Flottenvorstoßes und seinen eigenen Anteil daran zu verschleiern, verkündete er: »Inwieweit die Flotte eingesetzt wird, befiehlt die Regierung«.¹⁹

Wilhelm II. zeigte sich von den Vorgängen in Wilhelmshaven und Kiel tief betroffen. Er hatte allen Vereidigungen der Rekruten beige-wohnt, er hatte der Marine seit 1888 seine besondere Huld geschenkt, und nun mußte er entsetzt und verbittert Zeuge werden, wie »treulos und undankbar« ihm all dies gelohnt wurde. Als Scheer dem Kaiser am 9. November endlich meldete, daß er sich auf die Marine nicht länger verlassen könne, erwiderte dieser sarkastisch: »Herr Admiral, die Marine hat mich fein im Stich gelassen«. Während die Admirale im August noch vom »nominellen Kaiserlichen Oberbefehl« über die Marine gesprochen hatten, titulierte sie ihn im November wieder als ihren »Allerhöchsten Kriegsherrn«, und Weizsäcker fand es notierenswert, daß Scheer jetzt wieder »königstreu bis in die Knochen« auftrat. Jedoch der Kaiser verabschiedete Scheer sehr kurz: »Ich habe keine Marine mehr.«²⁰ Er lehnte es auch ab, die Rücktrittsgesuche Scheers, Levetzows und Restorffs entgegenzunehmen.²¹ Es war das letzte Mal, daß Wilhelm II. seine Admirale sah.

Immerhin hatte nach dem ersten Schock des Aufruhrs eine kleine Gruppe von Offizieren Anstalten gemacht, die Meuterei mit Gewalt zu ersticken. So wandte sich Kapitän z. See von Restorff, der die Geschäfte des Marine-Kabinettschefs wahrnahm, an Levetzow und schlug ihm vor, die meuternden Schiffe zu torpedieren. Er, Restorff, sei durchaus bereit, ein »größeres Blutvergießen« in Kauf zu nehmen. »Eine Flotte,

die von Meutern gezwungen wird, eine beabsichtigte Operation aufzugeben«, schien ihm »schwimmend wertloser als auf dem Grunde des Meeres liegend«. ²² Staatssekretär von Mann hatte bereits am 2. November empfohlen, die rebellierenden Schiffe durch zuverlässige U-Boote beschießen zu lassen. Drei Tage später erbat er vom Kabinett die Genehmigung, Kiel mit Heereseinheiten und mit U-Booten und anderen kampffähigen Schiffen angreifen zu dürfen. Am 6. November schlug er dem Kabinett vor, alle Besatzungen von Schiffen, die die rote Fahne gesetzt hätten, zu Piraten zu erklären; Offiziersbataillone sollten gebildet und gegen die rebellierenden Matrosen eingesetzt werden. ²³ Am selben Tag befahl die Seekriegsleitung, Schiffe mit roter Fahne als »feindlich« anzusehen – was immer das bedeuten sollte. Einen Tag später meldete Hipper, seine Kräfte erlaubten es nicht, diesen Befehl auszuführen. ²⁴ Und als schließlich am 9. November sogar auf Hipper's Flaggsschiff die rote Fahne wehte, packte der Admiral seine Koffer und ging still an Land.

Nur Trotha weigerte sich einzusehen, daß der Krieg auch für die Marine beendet war. Noch am 11. November ließ er den ehemaligen Reichstagsabgeordneten der SPD Bernhard Kuhn, zu diesem Zeitpunkt Vorsitzender des Arbeiter- und Soldatenrates in Wilhelmshaven, zu sich kommen. Zusammen mit Hipper bat er den Marine-Oberheizer um seine Hilfe bei dem Versuch, die Flotte wieder gefechtsbereit zu machen. Trotha behauptete kühn, daß die britische Grand Fleet sich den deutschen Küsten näherte; es sei nun vaterländische Pflicht aller deutschen Seeleute, sich wieder zur Verteidigung des Landes zusammenzuschließen. Als Kuhn dies Ansinnen schlicht ablehnte, ²⁵ begriff auch Trotha endlich, daß der Krieg zu Ende war.

Diese Episode bezeichnet das Ende der Kaiserlichen Marine. Die Schiffe lagen hilflos in den deutschen Häfen. Mit größter Wahrscheinlichkeit würden sie an die Sieger ausgeliefert werden müssen. Die Führer der Marine wandten ihre Aufmerksamkeit wie in friedlicheren Zeiten wieder dem Offizierkorps zu. Es schien Zeit zu sein, mit der Vergangenheit abzuschließen und für die Zukunft zu planen. Am 28. November unterrichtete Admiral Bachmann Trotha über den Verlauf einer Offiziersversammlung in Kiel. Die Teilnehmer sollten darüber beraten, wie die Interessen des Seeoffizierkorps am besten wahrgenommen werden könnten und welche künftige Funktion seine Angehörigen vielleicht zu übernehmen hätten. Dabei registrierte Bachmann eine »in geradezu erschreckender Weise zutagetretende Ablehnung der Flaggoffiziere seitens der Kapitänleutnants und Subalternoffiziere«. Die jungen Seeoffiziere beklagten bitter, daß ihre Vorgesetzten es an Verständnis und Kameradschaft für sie hätten fehlen lassen und daß ihr Interesse an der militärischen Weiterbildung der jungen Offiziere gering gewesen sei. Nicht einmal die kühnen Taten der jungen U-Boot-Offiziere seien von den Admiralen entsprechend anerkannt worden. Tatsächlich hatte ja der »Krieg der Kapitänleutnants und Leutnants«, wie ältere Offiziere

den U-Bootkrieg häufig bezeichneten, die Gegensätze innerhalb des Offizierkorps betont, insbesondere den zwischen älteren und jungen Offizieren. Bachmann appellierte daher an Trotha, in erster Linie die Homogenität und die Einheit des Korps wiederherzustellen.²⁶

In einem anderen Bericht über die Versammlung wies Bachmann diese Anklagen allerdings als »sehr ungerechte Anschuldigung« zurück. Der U-Bootkrieg, der von diesen jungen Offizieren Selbständigkeit und dauernden Einsatz verlangt hatte, sei Ursache dafür, daß viele von ihnen die Rolle der Admirale innerhalb der Marinehierarchie in Frage stellten. Diese »Partialrevolution im Seeoffizierkorps« habe allerdings Homogenität und Exklusivität des Seeoffizierkorps zerstört.²⁷ Trotha seinerseits befragte zahlreiche Mannschaften über ihre Antipathie gegen die Seeoffiziere. Er erfuhr dabei, daß die Männer 1918 in erster Linie rebelliert hatten, weil die Seeoffiziere sich dem Verlangen nach Frieden widersetzen; sie gehörten »doch eben einer anderen Kaste an, die ihrer ganzen Erziehung nach kein Verständnis für die neue Zeit« haben könnte. Dennoch sah Trotha optimistisch in die Zukunft; er vertraute weitgehend auf den »Sinn für Ordnung und Disziplin«, den ein Großteil der Mannschaften trotz allem selbst während der Revolution bewiesen hätte.²⁸

Als Wilhelm II. am 28. November 1918 aus dem Exil alle Militärpersonen von ihrem Treueid entband, bedeutete dies das offizielle Ende des Kaiserlichen Seeoffizierkorps und den Abschluß eines wichtigen Kapitels deutscher Geschichte. Das Seeoffizierkorps spiegelte in vieler Beziehung wie in einem Mikrokosmos die wilhelminische Gesellschaft wider. In seiner Zusammensetzung vorherrschend bürgerlich, reagierte es aggressiv und dynamisch im innenpolitischen Kräftespiel, expansionistisch im Streben nach dem »Platz an der Sonne« und konservativ-monarchisch in seiner gesellschaftlichen Orientierung. Die Auspizien der Miquelschen Sammlungspolitik bestimmten sowohl seine Entstehung wie seine Einstellung, und so ist es nicht verwunderlich, daß die Seeoffiziere auf der Seite von Thron und Altar für die Erhaltung des hohenzollernschen Obrigkeitsstaates und seiner Privilegien eintraten und die von Liberalen und Sozialdemokraten geforderten inneren Reformen ablehnten. Trotz der wiederholten Behauptung, in diesem bürgerlich geprägten Korps hätten liberale, weltoffene Ideen und Traditionen eine Heimat gehabt, kann mit Sicherheit gesagt werden, daß das Seeoffizierkorps nicht weniger als das adlig bestimmte Offizierkorps der preußischen Armee einen feudalen Block in einer sich stürmisch entwickelnden Industriegesellschaft bildete. Seine Glieder strebten an, vollwertige Mitglieder des »ersten Standes« zu werden und eine gleich hohe gesellschaftliche Anerkennung wie das vornehme Garde- und Kavallerieoffizierkorps zu genießen. Die Übernahme zahlreicher Vorschriften und Formen der preußischen Armee wie Exerzieren, Offizierswahl, militärische Ehrengerichte und Anciennitätsprinzip, um

nur einige zu nennen, dienten ebenso der Anpassung an das Vorbild wie die Wertschätzung adliger Lebensweise und ritterlichen Verhaltens. Nur im Kaiserreich konnte sich dieses Standesbewußtsein bilden und erhalten. Dies erforderte eine starre, letztlich aber selbstzerstörerische Personalpolitik, um die Vorrechte des zahlenmäßig kleinen Seeoffizierkorps gegen die Ansprüche des Marine-Ingenieurkorps und der Deckoffiziere zu verteidigen. Die Marine wurde damit ebenso wie die preußische Armee zum Spiegelbild des Wilhelminischen Klassenstaates mit seinen wachsenden inneren Gegensätzen, die letzten Endes die deutsche Gesellschaft als Ganzes lähmten und schließlich zerbrachen. Die politischen Folgen einer solchen Politik traten im Ersten Weltkrieg zutage und führten schließlich zu Meuterei und Auflösung. Der Zusammenbruch vom November 1918 traf das Seeoffizierkorps an den militärischen und gesellschaftlichen Grundlagen seiner Existenz. Die alte Welt jener Prinzipien zerfiel, vor aller Augen, im eigenen Bereich der Offiziere; eine neue mußte aus den Trümmern aufgebaut werden.

Am 26. März 1919 trat ausgerechnet Trotha an die Spitze der neu geschaffenen Admiralität. Der erste Schrecken über die Revolution war überstanden. Mit Kapitän z. See Michaelis besprach er die Zukunft des Seeoffizierkorps. Michaelis zeigte sich zuversichtlich. Deutschland werde auch weiterhin eine Flotte brauchen, wenn es seinen doch wohl nur zeitweilig verlorenen Rang als Großmacht wiedergewinnen wolle. Trotha pflichtete ihm bei: »Das ist ganz meine Meinung. Ich will den kleinsten Keim erhalten, damit seiner Zeit wieder ein brauchbarer Baum daraus erwachsen kann. Sie müssen mir dabei helfen.«²⁹ Die ausgewählten und erhaltenen »Keime« bestanden aus jungen Offizieren wie Carls, Ciliax, Dönitz, Lütjens und Raeder, und der »Baum«, der 20 Jahre später aus diesen Keimen erwachsen sollte, war die Marine des Großdeutschen Reichs Adolf Hitlers. Die 1918 ausgewählten Leutnants stellten die Admirale der Kriegsmarine. Das Seeoffizierkorps brachte es fertig, die Zeit der Weimarer Republik zu überleben, nicht durch »monarchistische Eigenbrötelei« oder durch »schwarz-weißrote Färbung«, sondern durch Bewahren seiner »Exklusivität und Homogenität«.³⁰ Trotha und Michaelis taten im März 1919 die ersten Schritte in diese Richtung.

Trotha und sein Stab lasen die jungen Offiziere für die neue Reichsmarine mit Sorgfalt aus. Nur die zuverlässigsten galten ihnen für wert, das durch den Versailler Vertrag erlaubte Korps von 1500 Marineoffizieren einschließlich der Deckoffiziere zu bilden. Ein Deckoffizierkorps entstand nicht wieder, einmal, um die zugestandene geringe Zahl voll für Offiziere ausnutzen zu können, zum anderen, um eine »Deckoffizierfrage« mit all ihren unerwünschten Auswirkungen gar nicht erst wieder aufleben zu lassen. Die wenigen in die Reichsmarine übernommenen Deckoffiziere wurden zum größten Teil zu Offizieren befördert, der Rest nach Erreichen der Altersgrenze pensioniert. Ihre

Tätigkeiten an Bord übernahmen längerdienende Portepeunteroffiziere.

Es bleibt noch über das Schicksal der Schiffe zu berichten. Das Waffenstillstandsabkommen und der spätere Artikel 181 des Versailler Vertrages begrenzte Deutschlands Flotte auf sechs Linienschiffe ältesten Typs, sechs Kreuzer, zwei Zerstörer und zwölf Torpedoboote. Der größte Teil der Flotte war an die Sieger auszuliefern.³¹ Am 19. November 1918 lief die Hochseeflotte zum letztenmal aus Wilhelmshaven aus. »Um 1/2 2 Uhr mittags setzte sich der endlose Trauerzug in Bewegung. Vorweg die erste A[ufklärungs]-G[ruppe], an der Spitze die »Seydlitz«, dann kamen die 9 Linienschiffe, hierauf 7 kleine Kreuzer und endlich 50 Torpedoboote. So wälzte sich die endlose Schlange von weit über 50 Kilometer Länge langsam nach Norden.«³² Unter dem Befehl von Vizeadmiral Ludwig von Reuter verließen die Einheiten Deutschland in strahlendem Sonnenschein, die Kaiserliche Kriegsflagge stolz am Mast. Der Anblick war für Hipper zu viel: »Mir zerreißt's das Herz. Damit hat meine Tätigkeit als Flottenchef ein ruhmloses Ende gefunden.«³³ Der Verband lief am 21. November 1918 in den Firth of Forth ein. Fünf Tage später fielen die Anker am endgültigen Liegeplatz in Scapa Flow.³⁴ Nachdem die beiden noch in der Werft liegenden Linienschiffe »König« und »Mackensen« in Scapa Flow eingetroffen waren, bestand der Internierungsverband aus elf Großkampfschiffen, sechs Schlachtkreuzern, acht Kleinen Kreuzern und 50 Torpedoboote; die 176 U-Boote waren im Hafen von Harwich interniert worden.

Die Internierung in Scapa Flow wurde für die Offiziere zu einem qualvollen Erlebnis.³⁵ Vier Jahren der Untätigkeit in deutschen Häfen folgten nun noch acht Monate einer Quasi-Gefangenschaft. Während in der Heimat die Auseinandersetzungen zwischen Offizieren und Mannschaften zur Ruhe gekommen waren, schien in Scapa Flow die Zeit stillzustehen. Hier herrschte nach wie vor die Revolutionsstimmung des Spätherbstes 1918. Soldatenräte bestimmten auf allen großen Schiffen mit Ausnahme der »Baden«.³⁶ Im Gegensatz dazu stand die Mannschaft des Kleinen Kreuzers »Bremse« fest hinter ihren Offizieren. Hier galten strikte militärische Ordnung und Disziplin, vorschriftsmäßig wurde beim Vonbordgehen und Anbordkommen von Offizieren Seite gepfiffen, und zu Kaisers Geburtstag am 27. Januar trat die Besatzung in blauer Paradeuniform an. Vizeadmiral von Reuter sah sich schließlich genötigt, die Offiziere der »Bremse« vor einer Übertreibung dieses Zeremoniells zu warnen, da die Soldatenräte auf den anderen Schiffen sonst vielleicht dagegen rebellieren könnten.³⁷

Mit der Zeit rosteten die Schiffe, die Disziplin sank auf ein kaum noch zu vertretendes Niveau, die Untätigkeit zerzte an den Nerven, und Nachrichten aus der Heimat gab es selten. Die Engländer führten einen Nervenkrieg gegen ihre Gefangenen und suchten jeden Kontakt mit der Außenwelt zu verhindern.³⁸ Reuter beschrieb das Leben an Bord als »Martyrium«, als ein »Vegetieren unter den unwürdigsten und

erniedrigendsten Verhältnissen«. Die Mannschaften seien »mit ganz wenigen Ausnahmen Revolutionspöbel geblieben«; die Tätigkeit der Spartakisten unter den Matrosen und Heizern ziele darauf hin, »den Offizier bis aufs Blut zu peinigen«. Die Nation und die Marineführung hätten die Männer in Scapa Flow vergessen. Reuter hielt Trotha vor Augen, daß das Schicksal der Offiziere und Schiffe »von äußerstem Ernst und Wichtigkeit für den Neuaufbau der Marine« sein werde. Die Seeoffiziere hätten jedenfalls einiges von dem früheren Vertrauen zu ihren höheren Vorgesetzten, insbesondere zum Marinekabinett, verloren. »Euer Hochwohlgeboren werden es als erste und vornehmste Aufgabe betrachten, dies Vertrauen wieder herzustellen«. ³⁹ Die Schmach und Schande von Scapa Flow mußte so, unabhängig vom weiteren Schicksal der Schiffe, zu einer Belastung für eine neue deutsche Flotte werden.

Schon Anfang November 1918 hatten sich die Flaggoffiziere der Seekriegsleitung mit dem Gedanken beschäftigt, die Flotte in der Nordsee zu versenken, bevor man sie den Siegern auslieferte. Sie ließen diesen Plan schließlich fallen, da sie befürchteten, eine solche Handlung könnte schwerwiegende Repressalien von seiten der Alliierten zur Folge haben. ⁴⁰ Dessen ungeachtet diskutierten in Scapa Flow die Offiziere in den Wintermonaten häufig über dieses Thema. ⁴¹ Trotha tat ein übriges, als er Reuter wissen ließ, auf keinen Fall dürfe er zulassen, daß die Schiffe unter den Siegern aufgeteilt würden. ⁴² Das war zwar kein ausdrücklicher Versenkungsbefehl, auch wenn dies später im Ausland behauptet wurde, aber über Trothas Standpunkt gab es unter den Offizieren in Scapa Flow keinen Zweifel.

Reuter handelte so sicher in Übereinstimmung mit seinen Offizieren und mit Trotha, als er am 17. Juni 1919 anordnete, alles für eine Versenkung der Flotte vorzubereiten. ⁴³ Am 21. Juni sollte mittags der Waffenstillstand ablaufen. Die britischen Streitkräfte, die die deutschen Schiffe in der Bucht bewachten, waren ausgelaufen. Die Briten hatten Reuter nicht über die Verlängerung des Waffenstillstandes informiert. ⁴⁴ Unter diesen Umständen gab Reuter den Befehl zur Versenkung. Am Nachmittag des 21. Juni versanken zehn Schlachtschiffe, fünf Schlachtkreuzer, fünf Kleine Kreuzer und 46 Torpedoboote in den Fluten. ⁴⁵ Es war ein in der Seekriegsgeschichte noch nicht dagewesenes Schauspiel: Annähernd 500 000 t Kriegsschiffs-Tonnage mit einem geschätzten Wert von 856 Millionen Mark verschwanden in der See. Reuter erklärte später, er habe lediglich die Anweisung des Kaisers aus dem Jahre 1914 befolgt, wonach während des Krieges kein deutsches Schiff den Engländern in die Hände fallen dürfe. ⁴⁶ Reuter übernahm die alleinige Verantwortung für den Versenkungsbefehl; es besteht wohl kein Zweifel, daß er sich für diese Art des Handelns schon vor dem Auslaufen aus Wilhelmshaven entschieden hatte. ⁴⁷ Die Sieger sahen sich um ihre Beute betrogen; sie erlegten Deutschland weitere schwere Abgaben auf. ⁴⁸

Noch aber hatte das traurige Schauspiel in der Bucht von Scapa Flow

kein Ende gefunden. Beim Anblick der sinkenden Schiffe geriet die britische Hafenwache in Panik. Blindwütig eröffneten die Soldaten mit Maschinengewehren das Feuer auf die Rettungsboote mit weißen Flaggen, in denen die deutschen Offiziere und Seeleute ihre Schiffe verließen. Ein aus dem Wasser geretteter deutscher Matrose wurde an Bord eines englischen Schiffes kurzerhand erschossen. Insgesamt starben im Zusammenhang mit der Selbstversenkung neun deutsche Marineangehörige, 21 erlitten Verwundungen.⁴⁹ Nahezu 2000 Offiziere und Mannschaften traten den Weg in die britische Kriegsgefangenschaft an.⁵⁰ Sicher gibt es viele Erklärungen für die Reaktion der britischen Matrosen. War es eine Folge des Versagens der Grand Fleet in der Skagerrak-Schlacht wie überhaupt des ihre Ehre berührenden Umstands, daß Großbritannien in diesem Krieg keinen großen Seesieg an seine Fahnen knüpfen konnte? Trieb sie das Gefühl dazu, nun im letzten Augenblick auch noch um die Kriegsbeute betrogen worden zu sein? Ebenso sicher aber ist, daß es sich bei dem Vorgehen der britischen Einheiten um ein Kriegsverbrechen handelte. Kein Offizier und kein Matrose ist für diese Taten je vor Gericht gestellt worden.

Am 31. Januar 1920 kehrten die Offiziere und Mannschaften der versenkten deutschen Kriegsflotte, der »schimmernden Wehr«, in die Heimat zurück. Ihre Ankunft gestaltete sich zu einem Triumphzug. Menschenmassen drängten sich an den Ufern, Fahnen und Banner schmückten den Hafen, eine Ehrenformation des Heeres begrüßte sie als heimkehrende Helden. Admiral von Trotha hieß sie bei ihrer Ankunft willkommen und gab einen festlichen Empfang.⁵¹ Dieser Tag bot dem unter den Folgen des Krieges leidenden, vom Versailler Vertrag gedemütigten Nachkriegsdeutschland den ersten großen Anlaß zu Feier und Jubel. Politiker aller Parteien nahmen Anteil an den Festlichkeiten. Das ganze deutsche Volk schien bekräftigen zu wollen, was Gustav Stresemann schon Monate vor dieser triumphalen Heimkehr in Worte gefaßt hatte, daß nämlich »Admiral von Reuter nichts anderes getan hat, als was ihm seemännisches Gesetz, Ehre und Pflicht gebot«.⁵² Die Marine war wieder der Liebling der Nation, die »blauen Jungs« hatten die Herzen des Volkes zurückerobert. Die Untätigkeit im Kriege war vergessen, der Schandfleck der Meuterei von 1917 weggewischt, die Revolution von 1918 vergeben. Reuters Tat von Scapa Flow hatte der Marine ihre Ehre wiedergegeben. Die deutsche Flotte besaß endlich ihr Heldenlied, das sich würdig neben den vielen Mythen des Heeres bis hin zum »Opfergang von Langemarck« sehen lassen konnte, das kleine, ausgewählte Offizierkorps, von Trotha dazu bestimmt, die neue Reichsmarine in eine bessere, mächtigere Zukunft zu führen, hatte seine Märtyrer.

Anmerkungen

1. Kapitel

- 1 Alfred von Tirpitz, *Erinnerungen*, Leipzig 1919, S. 1.
- 2 Hugo von Waldeyer-Hartz, Admiral von Hipper, Leipzig 1930, S. 15 ff.
- 3 Adolf von Trotha, Großadmiral von Tirpitz. Flottenbau und Reichsgedanke, Breslau 1933, S. 174 f.
- 4 Ebd., S. 175 f.
- 5 Albert Röhr, *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, Oldenburg, Hamburg 1963, S. 41 f.
- 6 BA-MA, III M(A) 50: Karl Peter, *Seeoffizieranwärter-Ausbildung in Preußen/Deutschland von 1848–1945*.
- 7 Walther Hubatsch, *Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918*, Göttingen 1955, S. 59.
- 8 James E. Sutton, *The Imperial German Navy 1910–1914*, Phil. Diss., Indiana University 1953, S. II.
- 9 Eckart Kehr, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894–1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*, (*Historische Studien* Bd. 197), Berlin 1930, S. 23 f.
- 10 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 11 ff.
- 11 Durch die Bestimmungen des Art. 53 der Verfassung des Norddeutschen Bundes wurde die preußische Marine zur Bundesmarine. Durch Art. 53 der Verfassung des Deutschen Reichs von 1871 erhielt sie die Bezeichnung »Kaiserliche Marine«.
- 12 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 23 ff.

- 13 Die Erhebung in den Adelsstand durch den preußischen König erfolgte erst im Jahr 1900.
- 14 Hans-Ulrich Wehler, *Bismarck und der Imperialismus*, Köln, Berlin 1969, S. 487.
- 15 Wolfgang Sauer, *Das Problem des deutschen Nationalstaates*, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, hrsg. von Hans-Ulrich Wehler, Köln, Berlin 1966, S. 428 ff.
- 16 Vgl. Hans Rosenberg, *Wirtschaftskonjunktur, Gesellschaft und Politik in Mitteleuropa, 1873–1896*, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, S. 252.
- 17 Günther Roth, *The Social Democrats in Imperial Germany. A Study in Working-Class Isolation and National Integration*, Totowa, New Jersey, 1963, S. 145. Vgl. ferner Hans Herzfeld, Johannes von Miquel, *Detmold 1938*.
- 18 Eckart Kehr, *Soziale und finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda*, in: *Ders., Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert*, hrsg. von Hans-Ulrich Wehler, Berlin 1965, S. 135. Vgl. ferner John C. G. Röhl, *Deutschland ohne Bismarck. Die Regierungskrise im zweiten Kaiserreich 1890–1900*, Tübingen 1969.
- 19 Vgl. Kehr, *Schlachtflottenbau*, passim, und Eckart Kehr, *Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda*, S. 135 ff.; Hans-Jürgen Puhle, *Agrarische Interessenpolitik und preußischer Konservatismus im wilhelminischen Reich (1893–1914). Ein Beitrag zur Analyse des Nationalismus in Deutschland am Beispiel des Bundes der Landwirte und der Deutsch-Konservativen Partei*, Hannover 1966, wendet sich S. 158 ff. gegen Kehrs These und vertritt statt dessen die Meinung, die »Sammlungspolitik« sei in erster Linie gegen den jüdischen Liberalismus gerichtet gewesen.
- 20 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 52, Tirpitz an Stosch, 21. Dezember 1895.
- 21 Volker R. Berghahn, *Flottenrüstung und Machtgefüge*, in: *Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870–1918*, hrsg. von Michael Stürmer, Düsseldorf 1970, S. 379
- 22 Kehr, *Schlachtflottenbau*, S. 44 f.
- 23 *Ebd.*, S. 94 f., S. 101 ff.
- 24 Jürg Meyer, *Die Propaganda der deutschen Flottenbewegung 1897–1900*, Bern 1967, S. 26, sieht in der Nachrichtenabteilung des Reichsmarineamtes eine Art Vorläufer der Propagandaministerien des 20. Jahrhunderts; sie habe zunächst die öffentliche Meinung durch die Medien geformt und dann beteuert, dem Willen der Massen zu folgen. Zur Flottenpropaganda vgl. jetzt auch Wilhelm Deist, *Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897–1914*, (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 17), Stuttgart 1976.
- 25 Zu den prominenten »Flottenprofessoren« gehörten u. a. Lujo Brentano, Hans Delbrück, Otto Hintze, Max Lenz, Erich Marcks, Hermann Oncken, Dietrich Schäfer, Gustav Schmoller, Werner Sombart und Max Weber. Eine vollständige Liste gibt Wolfgang Marienfeld, *Wissenschaft und Schlachtflottenbau in Deutschland 1897–1906*, Frankfurt/M. 1957.

- 26 Kehr, *Schlachtflottenbau*, S. 98 f.
- 27 Gerhard Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk. Das Problem des »Militarismus« in Deutschland*, Bd. 1–4, München 1965–1968, II, S. 172.
- 28 Die Mitgliederzahl des Deutschen Flottenvereins stieg von 216 749 im Jahr 1900 über 248 004 im Jahr 1904 auf 307 884 im Jahr 1908. Am stärksten war der Verein in Bayern, in Brandenburg und im Rheinland, die wenigsten Mitglieder kamen aus Hamburg, Lübeck und Schleswig-Holstein. BA – MA, RM 2/1892, Bd. 3, Jahresbericht 1908 des Deutschen Flottenvereins.
- 29 Der Geschäftsführer des Flottenvereins, Viktor Schweinburg, an den Chef des Zivilkabinetts, Hermann von Lucanus, 8. November 1899, zitiert nach Röhl, *Deutschland ohne Bismarck*, S. 231. Krupps Engagement trug reichlich Zinsen. 1912/13 beliefen sich die Aufträge der Marine an die Firma Krupp auf 53 Millionen Mark, das waren 12 % des Gesamtumsatzes. Der Reinverdienst aus diesen Aufträgen belief sich auf 4,396 Millionen Mark. BA – MA, F 7631, Nachlaß Dähnhardt, Bd. 4.
- 30 1900 hatte der Flottenverein einen Stab von 40 hauptamtlichen Mitarbeitern, sein Geschäftsführer erhielt ein Jahresgehalt von 10 000 Mark. Der Verein finanzierte eine eigene Zeitschrift, deren Auflage schnell auf 75 000 Exemplare stieg. Kehr, *Schlachtflottenbau*, S. 100 f.
- 31 Hartmut Kaelble, *Industrielle Interessenpolitik in der Wilhelminischen Gesellschaft. Centralverband deutscher Industrieller 1895–1914*, Berlin 1967, S. 161 f.
- 32 Alfred von Tirpitz, *Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, (Politische Dokumente), Stuttgart, Berlin 1924, S. 462 f.; Hans Hallmann, *Krügerdepesche und Flottenfrage. Aktenmäßiges zur Vorgeschichte des deutschen Schlachtflottenbaus*, Stuttgart 1927, S. 88.
- 33 Tirpitz, *Der Aufbau*, S. 462 f.; Hansgeorg Fernis, *Die Flottennovellen im Reichstag 1906–1912*, Stuttgart 1934, S. 156; *Weltmachtstreben und Flottenbau*, hrsg. von Wilhelm Schüssler, Witten/Ruhr 1956, S. 79.
- 34 Hallmann, *Krügerdepesche und Flottenfrage*, S. 97; Johannes Ziekursch, *Politische Geschichte des neuen deutschen Kaiserreichs*, Bd. 1–3, Frankfurt/M. 1925–1930, Bd. III: *Das Zeitalter Wilhelms II.*, S. 126 ff.
- 35 Fernis, *Flottennovellen im Reichstag*, S. 156, S. 159; Ziekursch, *Geschichte*, III, S. 181, gibt an, daß der Kanalausbau zwischen 1907 und 1918 244 Millionen Mark kostete.
- 36 Fernis, *Flottennovellen im Reichstag*, S. 156.
- 37 Ebd., vgl. auch Ziekursch, *Geschichte*, III, S. 235 f., S. 240.
- 38 Zur Beurteilung der Tirpitzschen Schlachtflottenpläne vgl. Hubatsch, *Die Ära Tirpitz*; Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II; *Weltmachtstreben und Flottenbau*, hrsg. von W. Schüssler; Ludwig Dehio, *Deutschland und die Weltpolitik im 20. Jahrhundert*, München 1955; Jonathan Steinberg, *Yesterday's Deterrent. Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, London 1965; Rudolf Stadelmann, *Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität*, in: *Deutschland und Westeuropa*, Laupheim 1948; George W. F. Hallgarten, *Imperialismus vor 1914*, Bd. 1–2, München 1963; und ganz besonders Volker R. Berghahn, *Zu den Zielen des deut-*

schen Flottenbaus unter Wilhelm II., in: HZ, Bd. 210 (1970), S. 34–100; Volker R. Berghahn, *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971.

- 39 Berghahn, *Zu den Zielen*, S. 54.
- 40 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 172.
- 41 BA-MA, RM 3/v. 6, Tirpitz an Loebell, 16. November 1905.
- 42 BA-MA, RM 3/v. 38, Tirpitz an Wilhelm II., 3. Februar 1898.
- 43 Es gelang Tirpitz freilich nicht, die parlamentarische Kontrolle über die Marineausgaben ganz zu beseitigen. Der Reichstag konnte auch nach der Verabschiedung der Flottenbaugesetze durch Mehrheitsbeschluß einzelne Etatposten streichen und damit den Bau einzelner Schiffe blockieren. Gegen einen solchen Beschluß konnte der von Preußen – und das hieß vom Kaiser – beherrschte Bundesrat sein Veto einlegen. In diesem Fall konnte Wilhelm II. einen Notetat festsetzen, die Schiffe bauen und nachträglich ein Indemnitätsgesetz einbringen. Die Parlamentarier erinnerten sich noch zu gut der ähnlich zustande gekommenen Verfassungskrise der sechziger Jahre, so daß es wenig wahrscheinlich schien, daß der Reichstag durch die Streichung bereits bewilligter Mittel einen erneuten Konflikt riskieren würde.
- 44 *Verhandlungen des Reichstages, Stenographische Berichte*, Bd. 159, 6. Dezember 1897, 46 A, 60 B, 60 D.
- 45 Zitiert nach Eberhard von Mantey, *Deutsche Marinegeschichte*, Charlottenburg 1926, S. 186.
- 46 Ziekursch, *Geschichte*, III, S. 212. Zu dieser Aussprache, an der u. a. General von Moltke, Vizeadmiral von Müller, Botschafter Graf Wolff-Metternich, Staatssekretär von Schoen und Staatssekretär von Bethmann Hollweg teilnahmen, vgl. auch Tirpitz, *Der Aufbau*, S. 157 ff.
- 47 *Der Kaiser . . . Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander von Müller über die Ära Wilhelms II.*, hrsg. von Walter Görlitz, Göttingen 1965, S. 61, Anm. 7. Am 2. Februar 1905 machte Lord Arthur Lee of Fareham öffentlich den Vorschlag, Großbritannien solle die deutsche Flotte durch einen überraschenden Angriff zerstören. 1911 erklärte Wilhelm II. dem britischen Botschafter, Sir William Edward Goschen: »Wir wünschen nicht kopenhagend zu werden«. Ebd., S. 82. Der Ausdruck »kopenhagend« bezieht sich auf den überraschenden Angriff, den England am 2. September 1807 gegen Kopenhagen führte, wobei die Engländer 75 dänische Schiffe eroberten. Damit hofften sie, einem etwaigen dänisch-französischen Bündnis vorzubeugen. Vgl. dazu auch Jonathan Steinberg, *Der Kopenhagen-Komplex*, in: *Kriegsausbruch 1914*, München 1967, S. 23 ff.
- 48 Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, S. 185.
- 49 Vgl. Andreas Hillgruber, *Kontinuität und Diskontinuität in der deutschen Außenpolitik von Bismarck bis Hitler*, Düsseldorf 1969, S. 10.
- 50 Volker R. Berghahn, *Wilhelm Deist, Kaiserliche Marine und Kriegsausbruch 1914. Neue Dokumente zur Juli-Krise*, in: *Militär-geschichtliche Mitteilungen*, Heft 1/1970, S. 39 ff. »In allen Schriften der Seeoffiziere liest

- man von der Flotte als dem Machtinstrument der wirtschaftlichen, d. h. der kapitalistischen Expansion; bei Schlieffen findet man mit wundervoller Feinheit den Rüstungskampf zwischen Frankreich und Deutschland seit 1871 geschildert, den er nicht als Funktion der Wirtschaft deutete, sondern als ein ritterliches Kämpfen um den Sieg mit der vollen ritterlichen Achtung vor der Ehre des Gegners empfand«. Kehr, Schlachtflottenbau, S. 353f.
- 51 Zitiert nach Berghahn, Zu den Zielen, S. 64.
- 52 Tirpitz, Erinnerungen, S. 167.
- 53 Berghahn, Zu den Zielen, S. 60.
- 54 Ebd., S. 67f.
- 55 Ebd., S. 70.
- 56 »Tirpitz sah in seiner Flotte das scharfe Messer, das blitzend, zum Stoß bereit, nur wenige Zoll vor der Gurgel seines wahrscheinlichsten Feindes stand«. Paul M. Kennedy, Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900: A Strategical Critique, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 2/1970, S. 38.
- 57 1907 wurde die »aktive Schlachtflotte« in »Hochseeflotte« umbenannt, um damit den weltweiten Anspruch zu betonen.
- 58 Vgl. dazu Berghahn, Zu den Zielen, S. 90ff.
- 59 Ziekursch, Geschichte, III, S. 242.
- 60 Im preußischen Generalstab hatte man das Flottenbauprogramm schon immer mit Skepsis betrachtet. Waldersee beklagte, daß der Bau der Flotte die Aussichten auf bessere Beziehungen zu Großbritannien verschlechtere. Er glaubte, daß Tirpitz' Flotte niemals stark genug sein würde, sich mit Aussicht auf Erfolg auf einen Kampf mit der Royal Navy einzulassen. Moltke teilte diesen Standpunkt, und Schlieffen sah die Schlachtflotte als einen Luxus an, den Deutschland sich kaum leisten könnte. Von den jüngeren Offizieren teilte nur Friedrich von Bernhardt die Ansicht der Marine, daß Großbritannien Deutschlands gefährlichster Gegner sei. Vgl. dazu Ritter, Staatskunst und Kriegshandwerk, II, S. 139ff.
- 61 Berghahn, Deist, Kaiserliche Marine und Kriegsausbruch, S. 41.

2. Kapitel

- 1 Hans Joachim Schoeps, Das Wilhelminische Zeitalter in geistesgeschichtlicher Sicht, in: Zeitgeist im Wandel, hrsg. von Hans Joachim Schoeps, Bd. I: Das Wilhelminische Zeitalter, Stuttgart 1967, S. 12.
- 2 Ebd., S. 13.
- 3 Es gibt keine befriedigende wissenschaftliche Biographie des Kaisers. Man ist daher auf ältere Werke wie die von Baumont, Bunsen, Chamier, Ludwig, Eyck, Wedel, Valentini usw. sowie auf einige neuere Arbeiten, unter anderem von Balfour, Cowles, Kracke, Kürenberg, Mann und Schüßler, angewiesen.

- 4 Michael Balfour, *Der Kaiser. Wilhelm II. und seine Zeit*, Berlin 1973, S. 208
- 5 Die Ansprache Seiner Majestät des Kaisers an die Offiziere der Garnison Berlin am 1. Januar 1900, zitiert nach: *Marine-Rundschau*, Jg. 11/1 (1900), S. 132 ff.
- 6 BA-MA, RM 3/v. 1, Wilhelm II. an Hohenlohe, 29. November 1899.
- 7 Vgl. Volkmar Bueb, *Die »Junge Schule« der französischen Marine. Strategie und Politik 1875–1900*, (Wehrwissenschaftliche Forschungen. Militärgeschichtliche Studien, Bd. 12), Boppard 1971.
- 8 Vgl. Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 133 f.
- 9 So entwarf der Kaiser ein großes, schwerk gepanzertes Schiff, das mit zahlreichen Torpedorohren bestückt und gleichzeitig sehr schnell sein sollte. Tirpitz gelang es, Wilhelm zum Verzicht auf sein schönes, aber technisch nicht zu realisierendes Projekt zu überreden, das im Reichsmarineamt die Bezeichnung »Homunculus« trug. Ebd., S. 134.
- 10 Lothar Persius, *Der Seekrieg*, Charlottenburg 1919, S. 24.
- 11 Vgl. Kennedy, Tirpitz, *England and the Second Navy Law*, S. 34. Anlässlich des Stapellaufs des Linienschiffs »Kaiser Karl der Große« kündigte Wilhelm II. am 18. Oktober 1899 in Hamburg eine Flut neuer Ausgaben an, obwohl Tirpitz vor Mitte 1900 nicht mit neuen Flottenplänen an die Öffentlichkeit treten wollte. Des Kaisers Rede gipfelte in dem Satz: »Bitter not ist uns eine starke deutsche Flotte«.
- 12 Virginia Cowles, *Wilhelm der Kaiser*, Frankfurt/M. 1965, S. 189.
- 13 Ebd., S. 186. Die vom Kaiser entworfenen Signalgeräte waren auf einigen Schiffen abgebaut worden. Wilhelm zwang den Flottenchef, Admiral von Koester, sie wieder aufstellen zu lassen, obwohl sie sich in der Praxis nicht bewährt hatten und die Sicht von der Brücke behinderten. Vgl. auch Sutton, *Imperial German Navy*, S. 414.
- 14 Robert von Zedlitz-Trützschler, *Zwölf Jahre am deutschen Kaiserhof*, Berlin 1923, S. 83.
- 15 Berghahn, *Zu den Zielen*, S. 80.
- 16 Der Vorrang der Aufwendungen für die Marine erregte auch in den Kreisen der Gesellschaft Unmut: »An der Armee wird auf Kosten der Marine gespart«. *Das Tagebuch der Baronin Spitzemberg. Aufzeichnungen aus der Hofgesellschaft des Hohenzollernreiches*, hrsg. von Rudolf Vierhaus, (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 43), Göttingen 1976, S. 533.
- 17 Vgl. Martin Kitchen, *The German Officer Corps 1890–1914*, Oxford 1968, S. 17.
- 18 Zedlitz-Trützschler, *Zwölf Jahre*, S. 159.
- 19 Kennedy, Tirpitz, *England and the Second Navy Law*, S. 38.
- 20 Berghahn, *Zu den Zielen*, S. 85. Tirpitz an den Staatssekretär des Auswärtigen Amts, von Richthofen, 1. November 1904. Bülow gab später zu: »Lange Zeit stand unsere auswärtige Politik bis zu einem gewissen Grade im Dienst unserer Rüstungsfragen«. Bernhard von Bülow, *Deutsche Politik*, Berlin 1916, S. 120.

- 21 BA-MA, RM 3/v. 1, Tirpitz' Memorandum vom 28. September 1899.
- 22 »Die Stärke unserer Flotte, den Kampfwert unserer Schiffe, den Grad unserer Ausbildung bewerteten wir Deutschen am Maßstab des englischen Vorbildes«. Ernst von Weizsäcker, *Erinnerungen*, München, Leipzig, Freiburg/Br. 1950, S. 17.
- 23 Zitiert nach Ziekursch, *Geschichte*, III, S. 287.
- 24 Kennedy, Tirpitz, *England and the Second Navy Law*, S. 54; *Die geheimen Papiere Friedrich von Holsteins*, hrsg. von Norman Rich und M. H. Fisher, Deutsche Ausgabe von Werner Frauendienst, Bd. 1-4, Göttingen 1956-1963, Bd. 1: *Erinnerungen und politische Denkwürdigkeiten*, S. 173.
- 25 BA-MA, Nachlaß Keyserlingk, N 161, Bd. 19, *Weisungen Wilhelms II. an den Marineattaché in London*, von Coerper, vom Jahre 1906.
- 26 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 4.
- 27 Nachlaß Ernst von Weizsäcker, Briefe an seinen Vater Carl von Weizsäcker vom 19. März und 23. Dezember 1911 sowie vom 9. März 1912. Der Nachlaß Ernst von Weizäckers befindet sich im Besitz seiner Witwe in Lindau und wird zur Zeit in seinen politisch relevanten Teilen von Leonidas E. Hill ediert. Veröffentlicht ist bisher der Bd. II: *Die Weizsäcker Papiere 1933-1950*, Frankfurt/M., Berlin, Wien 1974. Der erste Band, der die Dokumente aus der Zeit von 1900 bis 1932 enthalten soll und dessen Erscheinen für 1975 angekündigt war (ebd., S. 14), ist bisher nicht erschienen. Ich zitiere daher die Briefe und Tagebücher Weizäckers nach den Abschriften, die mir Leonidas E. Hill freundlicherweise für diese Arbeit zugänglich gemacht hat, wofür ich ihm an dieser Stelle danke. Für Weizäckers Werdegang in der Marine vgl. die Einleitung von Hill, ebd., S. 17ff.
- 28 Vgl. Walther Hubatsch, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945*, Frankfurt/M. 1958, S. 49ff.
- 29 Reichsgesetzblatt 1871, Teil I, S. 78.
- 30 Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, S. 158.
- 31 Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst, *Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit*, hrsg. von Karl Alexander von Müller (*Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts*, Bd. 28), Neudruck der Ausgabe von 1931, Osnabrück 1967, S. 436. Als preußischer Minister war Tirpitz nur dem König verantwortlich.
- 32 Vgl. Hubatsch, *Der Admiralstab*, S. 83.
- 33 Die Inhaber einer solchen Stellung waren ausschließlich dem Kaiser verantwortlich und hatten das Recht, jederzeit um eine Audienz beim Herrscher nachzusuchen. So unterstanden auch die Chefs jener durch die Marineorganisation von 1899 geschaffenen acht höchsten Kommandostellen unmittelbar dem Kaiser, dem sie ohne Absprache untereinander ihre Auffassungen und Wünsche direkt vortragen konnten.
- 34 Zitiert nach Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, S. 155.
- 35 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 1.
- 36 Noch 1912 lehnte Tirpitz es ab, U-Boote an den Herbstmanövern teilnehmen zu lassen. Während seines Sommerurlaubs sorgte sein Vertreter,

- Vizeadmiral von Capelle, für ihre Einbeziehung in die Übungen. Ebd., Bd. 4.
- 37 Bernd Stegemann, *Die Deutsche Marinepolitik 1916–1918*, Berlin 1970, S. 16f.
- 38 *Der Kaiser*, S. 36.
- 39 Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, S. 153.
- 40 Schoeps, *Zeitalter*, S. 24.
- 41 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers, Wiesbaden, an den Autor. Niemöller war am Ende des Krieges als Oberleutnant z. See Kommandant eines U-Bootes im Mittelmeer. Als Beispiel nannte er einen von ihm im Sommer 1918 eingereichten Bericht über Operationen seines Bootes bei Marseille. Im Herbst erhielt er den Bericht zurück mit der Schlußbemerkung des Kaisers: »Sehr gut!«
- 42 *Der Kaiser*, S. 161.
- 43 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 1.
- 44 Siehe dazu S. 50 den Fall Walter Dworack.
- 45 Vgl. Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, S. 163 u. S. 222 f.; Gordon A. Craig, *The Politics of the Prussian Army 1640–1945*, Oxford 1955, S. 295 ff.
- 46 Zur historischen Entwicklung dieser Einrichtungen vgl. Karl Demeter, *Das deutsche Offizierkorps in Gesellschaft und Staat 1650–1945*, Frankfurt/M. 1965, passim.
- 47 Vgl. Gerhard Papke, *Offizierkorps und Anciennität*, in: *Untersuchungen zur Geschichte des Offizierkorps. Anciennität und Beförderung nach Leistung*, hrsg. von Hans Meier-Welcker, (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 4), Stuttgart 1962, S. 184 ff. Die Armee hielt sich bei Beförderungen sehr genau an die Reihenfolge nach Dienstalter; es gab nur wenige bemerkenswerte Ausnahmen, so bei Erich Ludendorff und dem Freiherrn von Richthofen. Siehe dazu aber auch unten S. 219, Anm. 34 über die Vorpatentierung.
- 48 Ebd., S. 193 f.
- 49 Wezsäcker, *Erinnerungen*, S. 18.
- 50 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 51 Albert Hopman, *Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers*, Berlin 1924, S. 368.
- 52 Nachlaß Wezsäcker, Brief an seinen Vater vom 10. März 1910.
- 53 Vgl. Vollständige Dienstaltersliste der Offiziere der Königlich Preussischen Armee, XIII. (Königl. Württemb.) Armeekorps und der Kaiserlichen Schutztruppen, Burg 1914, S. 57.
- 54 Ziekursch, *Geschichte*, III, S. 7.
- 55 *Der Kaiser*, S. 194.
- 56 Zedlitz-Trützschler, *Zwölf Jahre*, S. 89.
- 57 So läßt Carl Zuckmayer in seinem »Hauptmann von Köpenick« den Schneider Wormser zu dem Reserveoffizier sagen: »Na, zum Reserveleutnant hamse's ja schon gebracht, das ist die Hauptsache, das muß man sein heutzutage – gesellschaftlich – beruflich – in jeder Beziehung! Der Doktor

- ist die Visitenkarte, der Reserveoffizier ist die offene Tür, das sind die Grundlagen, das ist mal so!»
- 58 Die in Leipzig erscheinende Zeitschrift »Der Hammer – Parteilose Zeitschrift für nationales Leben« druckte z. B. 1913 folgende Anekdote ab: Als Wilhelm II. zum erstenmal in Marineuniform vor das Offizierkorps der Garde-Husaren trat, lächelte ein persönlicher Freund des Kaisers. Vom Kaiser daraufhin zur Rede gestellt, erwiderte der fürstliche Freund: »Majestäts waren wohl im Berliner Aquarium?« BA-MA, RM 3 v. 9726.
- 59 Sutton, *Imperial German Navy*, S. 413.
- 60 Zitiert nach: *Nauticus*, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 13 (1911), S. 40.
- 61 Kitchen, *German Officer Corps*, S. 17.
- 62 Zitiert nach Balfour, *Der Kaiser*, S. 209.
- 63 *Der Kaiser*, S. 35.
- 64 Lothar Persius, *Menschen und Schiffe in der kaiserlichen Flotte*, Berlin 1925, S. 34ff. Manteuffel stammte aus Schlesien.
- 65 Aussage von Emil Alboldt vor dem Untersuchungsausschuß. Das Werk des Untersuchungsausschusses der Verfassungsgebenden Deutschen Nationalversammlung und des Deutschen Reichstages 1919–1930, Vierte Reihe: Die Ursachen des Deutschen Zusammenbruches im Jahre 1918, Zweite Abt.: Der innere Zusammenbruch, Berlin 1919–1931, Bd. X, 1, S. 98f.
- 66 Hans von Zwehl, Die Verwendung der deutschen Hochseeflotte im Weltkrieg, in: *Deutsche Rundschau*, Bd. 50 (1924), S. 289.
- 67 Zitiert nach Berghahn, *Zu den Zielen*, S. 83. Die Eintragung stammt aus dem Jahr 1904. Siehe dazu auch oben S. 212, Anm. 60.
- 68 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 15.
- 69 Vgl. dazu Papke, *Offizierkorps und Anciennität*, S. 195ff., und Hans Black, *Die Grundzüge der Beförderungsordnungen*, in: *Untersuchungen zur Geschichte des Offizierkorps*, S. 197f.

3. Kapitel

- 1 *Der Kaiser und die Marine*, in: *Marine-Rundschau*, Jg. 24/I (1913), S. 667ff.
- 2 Vgl. dazu besonders Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, II, passim.
- 3 Allerhöchste Kabinettsorders in Marineangelegenheiten wurden üblicherweise im Marinekabinett entworfen und dann vom Kaiser dem Reichskanzler und dem Staatssekretär des Reichsmarineamts zugeleitet.
- 4 BA-MA, RM 2/1556, Bd. 1. Die Kommission beriet jeweils vom 1. Oktober bis zum 31. März des folgenden Jahres. Unerwünschten Bewerbern wurde häufig mitgeteilt, daß die Einstellungsquote bereits erreicht sei; bewarben sie sich im folgenden Jahr erneut, dann bestanden sie die Aufnahmeprüfung nicht. Bewerber aus Familien des Mittelstandes konnten

allerdings oft die Zulassung erreichen, wenn sie Empfehlungsschreiben von höheren Beamten oder Angehörigen des Adels vorlegen konnten. Vgl. Persius, Menschen und Schiffe, S. 11 ff.

- 5 Gert Sandhofer, Dokumente zum militärischen Werdegang des Großadmirals Dönitz, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 1/1967, S. 59.
- 6 Zitiert nach ebd.
- 7 BA-MA, RM 2/861. Die Order des Kaisers veranlaßte einen Zeitungsjungen in Berlin zu dem Ausruf: »Neuestes Osterjeschenk des Kaisers! Janzer Adel abgeschafft! Allens nur noch Seelenadel!« Zitiert nach Craig, Politics of the Prussian Army, S. 235, Anm. 6.
- 8 Zitiert nach Friedrich Forstmeier, Probleme der Erziehung und Ausbildung in der Kaiserlichen Marine in Abhängigkeit von geistiger Situation und sozialer Struktur, in: Marine-Rundschau, Jg. 63 (1966), S. 193 ff.
- 9 Die deutsche Marine benutzte – auch hier dem englischen Beispiel folgend – die Bezeichnung »Crew« für den Seekadettenjahrgang. Crew 13 z. B. war der 1913 eingestellte Kadettenjahrgang.
- 10 Sandhofer, Werdegang des Großadmirals Dönitz, S. 59. Der Autor möchte an dieser Stelle Herrn Sandhofer danken, daß er ihm seine Untersuchungen über die Crew 07 zur Verfügung gestellt und diese Fragen mit dem Autor ausführlich erörtert hat.
- 11 Die gleiche Entwicklung zeigte sich in der preußischen Armee. Dort ging zwischen 1888 und 1911 unter den Bewerbern die Zahl der Söhne aus Offiziers- und Gutsbesitzerfamilien zurück, während die der Söhne von Akademikern, Kaufleuten, Handwerkern und mittleren Beamten bedeutend zunahm. Die folgende Tabelle gibt einen Vergleich zwischen der Herkunft der Offiziersanwärter des Heeres und der Marine für das Jahr 1910:

Beruf des Vaters	Armee (%)	Marine (%)
Offiziere	25,0	14,5
Akademiker	35,2	48,0
Gutsbesitzer, Gutspächter usw.	10,8	3,4
Höhere Kaufleute, Fabrikanten usw.	17,6	18,0
Mittlere oder einfache Stände	11,4	16,1

Nach Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 25.

- 12 Sandhofer, Werdegang des Großadmirals Dönitz, S. 59. In der Crew 09 stammten 18 % der Kadetten aus Süddeutschland. Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 26.
- 13 Hans Rosenberg, Die Pseudodemokratisierung der Rittergutsbesitzerklasse, in: Moderne deutsche Sozialgeschichte, S. 288.
- 14 Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 29.
- 15 Zusammengestellt vom Autor aus BA-MA, RM 2/528 u. 529. Die folgende Tabelle gibt ein genaueres Bild:

	Adlige Kadetten	Katholische Kadetten
1895	10	1
1898	19	–
1900	27	1
1905	22	2
1910	23	3
1913	33	2
1914	37	4

- 16 BA-MA, RM 2/529, Bd. 2, Restorff an Müller, 12. Februar 1917.
- 17 Friedrich Ruge erinnert sich, daß es im Seeoffizierkorps einige getaufte Juden gab und daß keine Vorurteile gegen sie bestanden. Mündliche Mitteilung an den Autor vom 26. Juni 1970. Martin Niemöller erinnert sich an einen getauften Juden in der Crew 10. Mündliche Mitteilung an den Autor.
- 18 Am Ende der 3^{1/2}jährigen Ausbildungszeit des Seekadetten stand das Votum der Offiziere seines Schiffes oder Kommandos, ob sie den Kadetten zur Beförderung zum Offizier für geeignet hielten. War dies üblicherweise auch nur eine Formsache, so konnte die Offizierswahl doch, wie dieses Schreiben zeigt, dazu dienen, nicht erwünschte Elemente auch noch nach abgeschlossener Ausbildung aus dem Offizierkorps fernzuhalten.
- 19 Der Kaiser hatte in seiner Order die Worte »christliche Gesittung« gebraucht und nicht etwa »christliche Religion«. Das war zweifellos nicht eindeutig. Konnte eine Person jüdischen Glaubens, die sich noch dazu weigerte, sich taufen zu lassen, »christliche Gesittung« besitzen? Im übrigen beweist die Bezugnahme auf die Armee-Verordnung vom 29. März 1890, daß sie auch in der Marine angewandt wurde.
- 20 BA-MA, RM 2/861, Bd. 1, Rebeur-Paschwitz an Tirpitz, 22. Mai 1915. Abgedruckt in: Werner T. Angress, Das deutsche Militär und die Juden im Ersten Weltkrieg, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 1/1976, S. 94f. Die Angelegenheit wurde kaum vereinfacht durch Wilhelms Erklärung, daß »nur ein guter Christ . . . auch ein guter Soldat sein« könne. Zedlitz-Trützschler, Zwölf Jahre, S. 107. Leider gelang es mir nicht, den Namen des Bewerbers zu ergründen, auch ließ sich die Entscheidung vom Dezember 1897 in den Akten nicht finden.
- 21 Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 80. Teile der folgenden Ausführungen stammen aus meiner Abhandlung: Soziale Herkunft und wissenschaftliche Vorbildung des Seeoffiziers der Kaiserlichen Marine vor 1914, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 2/1971, S. 81–111.
- 22 BA-MA, RM 2/861, Bd. 1, Arnim an Müller, 1. Februar 1907.
- 23 Friedrich von Bernhardi, Denkwürdigkeiten aus meinem Leben, Berlin 1927, S. 263.
- 24 Vgl. Rosenberg, Pseudodemokratisierung, S. 287ff.
- 25 Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 76.
- 26 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 7. Ich danke Frau Clara Däubler für die Erlaubnis, diese persönlichen Papiere benutzen zu dürfen.

- 27 Dazu BA-MA, III M(A) 50: Peter, Seeoffizieranwärter-Ausbildung, S. 130f.
- 28 Forstmeier, Probleme der Erziehung, S. 191.
- 29 Ebd.
- 30 1883 und 1909 bestätigten verschiedene Kommissionen diese Entscheidung, und so verlangte die bayerische Armee bis 1918 von den Offiziersbewerbern den Nachweis der Reifeprüfung. Vgl. Hermann Rumschöttel, Bildung und Herkunft der bayerischen Offiziere 1866 bis 1914, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 2/1970, S. 89 ff.
- 31 Zur Haltung der preußischen Armee vgl. ebd., S. 129 f.
- 32 Forstmeier, Probleme der Erziehung, S. 193.
- 33 Ebd., S. 193; Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 90 ff.; BA-MA, III M(A) 50: Peter, Seeoffizieranwärter-Ausbildung, S. 105 ff.
- 34 Die Beförderung der Offiziere in Armee und Marine erfolgte grundsätzlich nach dem Dienstalter. Das Dienstalter wurde nach dem Datum des »Patents«, der Ernennungsurkunde zu dem jeweiligen Dienstgrad, berechnet und bestimmte auch den Platz in der Rangliste. Von dieser Regel gab es die Abweichung durch die Vorpatentierung. Dabei wurde die Ernennungsurkunde mit einem früheren Datum als dem der tatsächlichen Ernennung versehen, was eine entsprechend höhere Position in der Rangliste und damit eine schnellere Beförderung zum nächsthöheren Rang zur Folge hatte. Die Marine machte von dieser Möglichkeit nur in dem hier erwähnten Fall der Abiturienten Gebrauch, im Gegensatz zur Armee, bei der in erheblichem Maße Vorpatentierungen vorkamen, vor allem bei Generalstabsoffizieren (die sogenannten »Springer«).
- 35 BA-MA, RM 3/v. 5022, Bd. 6.
- 36 Ebd., Memorandum des Marinekabinetts für Tirpitz, 19. März 1902.
- 37 Ebd., Immediatvortrag, 29. Mai 1902.
- 38 Ebd., Memorandum vom November 1902.
- 39 Ebd., Müller an Tirpitz, 16. Mai 1907.
- 40 Müller betonte später, daß es unmöglich gewesen sei, das Verfahren der Armee zu übernehmen. Es hätte, zum Schaden der Sache, in der Marine dazu geführt, daß die jungen Offiziere, nach viel zu kurzer Leutnantszeit, zu früh in die verantwortliche Stellung eines Wachoffiziers gekommen wären. Daher habe er vorgeschlagen, die Abiturienten erst bei der Beförderung zum Kapitänleutnant vorzupatentieren. Der Kaiser, S. 49, S. 157.
- 41 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 9, Müller an Tirpitz, 15. Juni 1911. Die Schüler der Kadettenanstalten der Armee (»Korpskadetten«) beendeten ihre Ausbildung auf der Hauptkadettenanstalt Berlin-Lichterfelde entweder mit dem Fähnrichsexamen (Primareife) oder mit dem Abitur.
- 42 BA-MA, RM 3/v. 5022, Bd. 7, Müller an Tirpitz, 16. Mai 1907.
- 43 Ebd., Tirpitz an Müller, 25. Juni 1907.
- 44 Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn. Von einem Seeoffizier, in: Marine-Rundschau, Jg. 16 (1905), S. 829-835.
- 45 BA-MA, RM 3/v. 2673, Bd. 97.
- 46 BA-MA, RM 2/850, Bd. 3, Büchsels Bemerkungen für den Admiralstab.

- 47 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 7, Anhang 8 zur Denkschrift des Reichsmarineamts von 1907.
- 48 Müller bezeichnete später den Prinzen Heinrich als »Sprecher der Ablehnenden«. Der Kaiser »erzählte mir das einmal bei meinem Vortrag. Der Prinz Heinrich habe ihm gesagt, der Admiral von Müller ruiniere mit seiner ›Bevorzugung‹ der Abiturienten . . . das ganze Offizierkorps, es meldeten sich nur Schlachtersöhne usw«. Der Kaiser, S. 157f.
- 49 Prinz Heinrich verwendete das Wort »Rasse« im Sinn von Herkunft aus guter, standesgemäßer Familie und nicht in jenem engen biologischen Sinn wie Lagarde, Gobineau und Chamberlain.
- 50 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 8, Prinz Heinrich an Müller, 17. März 1908.
- 51 Ebd., Müller an das Flottenkommando, 1. April 1908.
- 52 Es ist merkwürdig, daß der Kaiser bei der Marine das Abitur als Vorbedingung für den Eintritt ansah, aber nicht bei der Armee. Zweifellos beeinflusste ihn hierbei der starke Widerstand der Adelsfamilien, von denen viele eine längere Ahnenreihe als die Hohenzollern aufwiesen. Im jüngeren Seeoffizierkorps war Wilhelms Stellung gefestigter und maßgebender als in der festgefühten, traditionsbewußten preußischen Armee. Der Monarch begünstigte Abiturienten für die Marine, »wohl wissend, daß in der die Standesunterschiede überbrückenden neuen Zeit die höhere Allgemeinbildung eine immer wichtiger werdende Bedingung für Ausübung einer Autorität geworden ist«. Der Kaiser, S. 158. Sicherlich war das kein Argument, um »Junker«-Familien zu überzeugen, doch blieb ja die Möglichkeit, die Eintrittsbedingungen durch kaiserliche Sondergenehmigung für erwünschte Anwärter außer Kraft zu setzen.
- 53 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 8, Tirpitz an Müller, 8. April 1909: »Ich möchte einer solchen organischen Entwicklung den Vorzug geben«.
- 54 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 17, Müller an Tirpitz, 4. Mai 1909.
- 55 BA-MA, F 7633, Nachlaß Dähnhardt, Bd. 3. Das Schriftstück, datiert vom 9. Februar 1912, trägt die Unterschrift von Konteradmiral Reinhard Scheer, Chef des Allgem. Marindepartements im Reichsmarineamt.
- 56 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 10. Dambrowski an Tirpitz, 7. April 1913.
- 57 Ebd., Schwind an Dambrowski, 5. Mai 1913.
- 58 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 7.
- 59 BA-MA, III M(A) 50: Peter, Seeoffizieranwärter-Ausbildung, S. 119, S. 132.
- 60 BA-MA, RM 2/505, Bd. 4. Zur förmlichen Verbürgung dieser Zulagen: BA-MA, IM 46/2, Personalakte Bachmann, Teil II: Bürgschaft des Julius Bachmann, Landes-Steuerrevisor in Mecklenburg, vom 24. Juli 1876. Vgl. auch: BA-MA, III M (A) 50: Peter, Seeoffizieranwärter-Ausbildung, S. 130f.; Gerhard Bry, *Wages in Germany 1871-1945*, Princeton 1960, S. 51; Lamar Cecil, *The German Diplomatic Service 1871-1914*, Princeton 1976, S. 41; L. W. Muncy, *The Junker in the Prussian Administration under William II 1888-1914*, Princeton 1944, S. 120; R. Lewinsohn, *Das Geld in der Politik*, Berlin 1930, S. 22 u. S. 29. Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era 1904-1919*,

- Bd. 1–5, London 1961–1970, I, S. 30f., behauptet, daß in England nur Eltern mit einem Jahreseinkommen von mindestens 700 £ (14 000 Mark) in der Lage waren, ihren Sohn zur Offiziersausbildung in die Marine zu schicken; es gab in Großbritannien nur etwa 300 000 solche Familien. Ein Oberdeckoffizier in der Kaiserlichen Marine kam auf ein jährliches Einkommen von annähernd 2 500 M brutto. Die Angaben für Japan nach: D. C. Evans, *Officer Recruitment in the German and Japanese Navies 1870–1914*, Phil. Diss. Stanford 1971, S. 25.
- 61 BA–MA, RM 2/861, Bd. 1, Arnim an Müller, 25. Januar 1907.
- 62 Ebd., Mackensen an Müller, 5. Februar 1907.
- 63 Ebd., Müller an Arnim, 31. Januar 1907.
- 64 Ebd., Arnim an Müller, 1. Februar 1907. Arnim bezog sich auf einen Brief des vormaligen Chefs des Marinekabinetts, des Konteradmirals von Senden-Bibran, an Helene Freifrau von der Recke vom 2. Januar 1904, deren Sohn aufgrund ungünstiger Beurteilungen durch die örtlichen amtlichen Stellen als Bewerber zurückgewiesen worden war. Der Brief findet sich im BA–MA, RM 2/877.
- 65 BA–MA, RM 2/861, Bd. 1, Müller an Arnim, 16. Februar 1907.
- 66 Ebd., Randbemerkungen. Beurteilung von Dworack vom 5. Mai 1908 und Müllers Brief an General von Mackensen vom 10. Mai 1908: BA–MA, RM 2/522, Bd. 4. Dworack wurde als »verdrossener Charakter« beurteilt. »Sein Auftreten läßt den nötigen Schliff, die exakte Schulbildung und den richtigen Takt vermissen«.
- 67 Einen Maßstab für die Entscheidung, ob der Bewerber gesellschaftlich annehmbar sei, sah die Annahmekommission darin, ob ein in der Stadt oder im Regierungsbezirk des Betreffenden liegendes Regiment ihn als Fahnenjunker akzeptieren würde. G. von Bülow, *Wie wird man Seeoffizier?*, Berlin 1912, S. 7.
- 68 BA–MA, RM 2/517, Bd. 1, Rössing an Müller, 2. Dezember 1907.
- 69 BA–MA, RM 2/861, Bd. 1, Coerper an Müller, 26. Februar 1912.
- 70 BA–MA, RM 5/v. 801, Bd. 9, Korvettenkapitän Klappenbach an Kapitänleutnant Heyer, 3. April 1917.
- 71 BA–MA, F 7635, Reichsmarineamt, Reichstagsmaterial 1918, Bd. 3.
- 72 Der Kaiser, S. 158. Nach 1918 verlangte die Reichsmarine das Abitur als Eintrittsbedingung.
- 73 Franz Carl Endres, *Soziologische Struktur und ihr entsprechende Ideologien des deutschen Offizierkorps vor dem Weltkriege*, in: *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*, Bd. 58 (1927), S. 300.
- 74 Alexander Rost, *Als die Matrosen meuterten*, in: *Die Zeit*, Jg. 23 (1968), Nr. 42, S. 9.
- 75 Wilhelm Deist, *Die Armee in Staat und Gesellschaft 1890–1914*, in: *Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870–1918*, hrsg. von Michael Stürmer, Düsseldorf 1970, S. 323.
- 76 Hopman, *Logbuch*, S. 11; Persius, *Menschen und Schiffe*, S. 5; Waldeyer-Hartz, *Admiral von Hipper*, S. 7ff.: »Der junge Mensch saß mit heißem Kopf über den Büchern, verschlang ihren Inhalt und wuchs von Tag zu Tag

- mehr in die Vorstellung hinein, mit dem eintönigen Leben an Land verbinde ihn nichts mehr, nicht das Geringste, er sei für die Seefahrt bestimmt und geboren, nur auf dem freien Weltmeer winke ihm das Glück!« Hip-pers Vormund war gegen den Entschluß des Jungen, zur Marine zu gehen: »Zur Kriegsmarine gehen nur Abenteurer oder verunglückte Existenzen!«
- 77 Karl Dönitz, *Mein wechselvolles Leben*, Göttingen 1968, S. 19.
- 78 Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 1.
- 79 Weizsäcker, *Erinnerungen*, S. 12.
- 80 Ernst Graf zu Reventlow, *Deutschland zur See. Ein Buch von der deutschen Kriegsflotte*, Leipzig 1914, S. 218; Heinz Höhne, *Canaris. Patriot im Zwielicht*, München 1976, S. 18.
- 81 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 10, *Denkschrift des Reichsmarineamts vom 18. Juni 1913*.
- 82 *Aktennotizen in dieser Sache in BA-MA, Nachlaß Eschenburg*, N 225, Bd. 2.
- 83 BA-MA, III M(A) 50: Peter, *Seeoffizieranwärter-Ausbildung*, S. 107f. u. S. 138ff.
- 84 *Ebd.*, S. 91ff.
- 85 BA-MA, *Nachlaß Michaelis*, N 164, Bd. 4.
- 86 BA-MA, III M(A) 50: Peter, *Seeoffizieranwärter-Ausbildung*, S. 130f.
- 87 *Ebd.*, S. 180.
- 88 BA-MA, RM 2/1426, Bd. 3, Tirpitz an die Marinestation der Ostsee, 5. Februar 1907.
- 89 BA-MA, *Nachlaß Groos*, N 165, Bd. 1.
- 90 »Je mehr im letzten Jahrzehnt vor Ausbruch des Krieges die Kommandos außerhalb der heimischen Gewässer eingeschränkt wurden, desto tiefer sank der Seeoffizier in ethischer Beziehung, desto rascher glitt er auf den geistigen Lebensstandard des Armeeeoffiziers hinab«. Persius, *Menschen und Schiffe*, S. 35.
- 91 Sehr populär war in der Marine der Klapphornvers: »Zwei Knaben zur Marine gehn; sie wollten fremde Länder sehn, nun sitzen sie zum Spotte brav auf der Hochseeflotte«.
- 92 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 8, Prinz Heinrich an Müller, 17. März 1908.
- 93 BA-MA, RM 2/505, *Aufzeichnungen Müllers über sein Gespräch mit Wilhelm II. am 15. Oktober 1910 in Rominten*.
- 94 *Nachlaß Weizsäcker*, Brief an seinen Vater vom 6. März 1906.
- 95 BA-MA, F 3682, Bd. 2, Rohardt an Dambrowski, 7. Mai 1913.
- 96 Die Schiffsjungen wurden nach dem Besuch der Volksschule meist im Alter von 14 Jahren eingestellt und nach etwa sieben Dienstjahren Unteroffiziere. Sie bildeten den Stamm für das Deckoffizierkorps.
- 97 BA-MA, *Nachlaß Souchon*, N 156, Bd. 7. Müller teilte dem Inspekteur des Bildungswesens von Arnim am 4. Januar 1902 mit, daß Wilhelm II. sehr ungehalten gewesen sei, als er ihm bei einem Immediatvortrag von zahlreichen Fällen sexueller Verirrungen auf Schulschiffen berichtet habe.
- 98 BA-MA, F 3682, Bd. 2.
- 99 Zitiert nach: *Marine-Taschenbuch Jg. 3 (1905)*, S. 278f. Katholiken hatten

die Eidesformel zu beenden mit: »So wahr mir Gott helfe und sein heiliges Evangelium. Amen«, getaufte Juden mit: »So wahr mir Gott helfe. Amen«.

4. Kapitel

- 1 Zedlitz-Trützschler, Zwölf Jahre, S. 122.
- 2 Wahrhold Drascher, Zur Soziologie des deutschen Seeoffizierkorps, in: Wehrwissenschaftliche Rundschau, Bd. 12 (1962), S. 567f.
- 3 Jonathan Steinberg, The Kaiser's Navy and German Society, in: Past and Present, 28 (1964), S. 105.
- 4 Vgl. Kehr, Schlachtflottenbau, S. 359f. Statt selbst einiges von der liberalen Einstellung der Seeoffiziere zu übernehmen, übertrug die Armee ihre Maßstäbe, ihre Auffassungen und sogar ihr Exerzierreglement auf die Kaiserliche Marine.
- 5 In der Marine erfolgte die Wahl durch das Offizierkorps jedes einzelnen Schiffes, bei kleineren Einheiten der Flottille oder der Halbflottille, unter dem Vorsitz des ältesten Stabsoffiziers. Als etwa 1875 das gesamte Offizierkorps der Marine nur 250 Offiziere zählte, konnte eine solche Wahl noch sinnvoll erscheinen, da sie sich alle untereinander ebenso kannten wie die Kadetten und so auch die Einheitlichkeit der Grundsätze gewahrt blieb. In der von Tirpitz geschaffenen großen Flotte mit ihren Tausenden von Offizieren handelte es sich bei der Wahl nur noch um eine anachronistische Routineangelegenheit, ausgenommen allerdings in den Fällen, wo sich in ihr die letzte Gelegenheit bot, einen unerwünschten Bewerber endgültig, unwiderruflich und ohne Angabe von Gründen abzuweisen. Die Wahl mußte im übrigen mit Dreiviertelmehrheit erfolgen.
- 6 Tirpitz, Erinnerungen, S. 127.
- 7 Vgl. Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 26f.; Günter Howe, Gedanken zur deutschen Wehrpolitik zwischen 1871 und 1914, in: Weltmachtstreben und Flottenbau, S. 26; Drascher, Soziologie des deutschen Seeoffizierkorps, S. 567; Steinberg, Yesterday's Deterrent. S. 38f.
- 8 Vgl. Marine-Taschenbuch, Jg. 11 (1913).
- 9 Victor Lavarrenz, Deutschlands Kriegsflotte, Erfurt, Leipzig 1906, S. 423 ff.
- 10 Reinhold Werner, Das Buch von der Deutschen Flotte, Bielefeld, Leipzig 1893, S. 346.
- 11 Ebd., S. 347.
- 12 Ebd., S. 347f.
- 13 Ebd., S. 348.
- 14 Vgl. Black, Grundzüge der Beförderungsordnungen, S. 126f.
- 15 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 8.
- 16 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.

224 *Anmerkungen zum 4. Kapitel*

- 17 Black, Grundzüge der Beförderungsordnungen, S. 149f.
18 Ebd., S. 168ff. Selbst höchste Tapferkeit wurde nur durch Orden und Ehrenzeichen belohnt, nicht durch Beförderung. Um den Dienstgrad eines Kapitäns z. See zu erreichen, benötigte man nach wie vor 23 Jahre, um Konteradmiral zu werden, dauerte es mindestens 30 Jahre, davon sieben als Kapitän z. See.
19 Ebd., S. 171f. Dazu folgende Aufstellung:

Am 14. Februar 1918 gab es	Davon waren am 12. Mai 1914
8 Admirale	3 Admiral
	5 Vizeadmiral
19 Vizeadmirale	12 Konteradmiral
	7 Kapitän z. See
22 Konteradmirale	22 Kapitän z. See
113 Kapitäne z. See	53 Kapitän z. See
	39 Fregattenkapitän
	21 Korvettenkapitän.

- 20 Mündliche Mitteilung Martin Niemoöllers an den Autor.
21 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 7, Bd. 30, Levetzow an Fürst Guidotto von Donnersmarck, 16. Juni 1928.
22 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 31, S. 6398.
23 Ebd., S. 6312.
24 »Der Versuch war erfolgreich, teils, weil wachsender Wohlstand und die Drohung des Sozialismus große Teile des oberen Mittelstandes zu konservativen, wenn nicht gar reaktionären Anschauungen brachten, und teils, weil gesellschaftlicher Ehrgeiz sie drängte, vom alten Adel anerkannt zu werden«. Craig, Politics of the Prussian Army, S. 237.
25 Karl Erich Born, Der soziale und wirtschaftliche Strukturwandel Deutschlands am Ende des 19. Jahrhunderts, in: Moderne deutsche Sozialgeschichte, S. 283.
26 BA-MA, RM 2/932, Bd. 1, Memorandum Müllers vom 5. November 1913.
27 Ebd.
28 BA-MA, IM 46/2 Personalakte Bachmann, Teil III, Restorff an Bachmann, 19. Oktober 1918.
29 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 36, S. 7189.
30 Steinberg, The Kaiser's Navy, S. 106.
31 Der Kaiser, S. 215.
32 Ebd., S. 53f.
33 Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1914, Berlin 1914, passim. Der Adelsstand wurde vom Verfasser nachgeprüft in: Unsere Zeitgenossen, Wer ist's?, hrsg. von Hermann A. L. Degener, Leipzig 1914.
34 Steinberg, The Kaiser's Navy, S. 105f. Steinberg verwendet die Bezeichnungen »higher nobility« und »aristocracy« für den Uradel, »titled nobility« für den Briefadel. Zur Situation des Adels am Beginn des 20. Jahrhunderts vgl. Otto zu Stolberg-Wernigerode, Die unentschiedene Generation.

Deutschlands konservative Führungsschichten am Vorabend des Ersten Weltkrieges, München 1968, S. 141 ff. Die Angaben für die Admirale nach K. Bertram, Die deutschen Admirale von 1872–1939. Militärische Verwendung und Laufbahn, Koblenz 1964.

- 35 Persius, Menschen und Schiffe, S. 91.
- 36 Um die Jahreswende 1912/13 forderte Erich Ludendorff eine Vermehrung der preußischen Armee um drei Armeekorps, d. h. um rd. 300000 Mann. Am 12. Januar 1913 wandte sich das Preußische Kriegsministerium gegen diesen Plan des Generalstabs mit dem Argument, die für diese Verstärkung benötigten Offiziere könnten nur aus gesellschaftlich niedrigen und daher unerwünschten Kreisen rekrutiert werden. Ein solcher Schritt müsse aber, von anderen Bedenken ganz abgesehen, das Offizierkorps einer unerwünschten Demokratisierung aussetzen. Der Generalstab rückte daraufhin von Ludendorffs Forderung ab. Hans Herzfeld, Die deutsche Rüstungspolitik vor dem Weltkrieg, Bonn 1923, S. 63. Vgl. auch Kehr, Schlachtfloottenbau, S. 327, Anm. 17.
- 37 Nach einer Übersicht aus dem Jahr 1886 waren alle neun von Admiralen gestellten Anträge genehmigt worden. Von den 26 heiratswilligen Kapitänen z. See hatten nur 16 den Konsens erhalten, von 54 Korvettenkapitänen nur 39, von 102 Kapitänleutnants nur 55. Von 166 Anträgen von Oberleutnants und Leutnants wurden 147 abgelehnt. BA–MA, RM 2/926.
- 38 1893 wurden bei Admiralen von 15 gestellten Anträgen einer abgelehnt, bei Kapitänen z. See fünf von 34, bei Korvettenkapitänen 17 von 69, bei Kapitänleutnants 68 von 140 und bei Oberleutnants und Leutnants 189 von 214. Ebd.
- 39 Endres, Soziologische Struktur, S. 305.
- 40 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor. Es handelte sich um den Oberleutnant z. See Heinz Bielfeld.
- 41 BA–MA, RM 2/926.
- 42 Persius, Menschen und Schiffe, S. 152 ff.
- 43 Als der Oberleutnant z. See Martin Niemöller im Juli 1918 um den Heiratskonsens einkam, mußte er anstelle eines jährlichen Einkommens durch seine und seiner Braut Eltern ein Vermögen von 60000 Mark nachweisen, eine erschreckend hohe Summe, die die beiden Väter (Geistlicher und Arzt) aufbringen sollten. Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 44 BA–MA, RM 2/926, Memorandum des Marinekabinetts vom 17. Oktober 1916.
- 45 Endres, Soziologische Struktur, S. 304 f.
- 46 BA–MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 2, Memorandum vom 11. Oktober 1917.
- 47 Zitiert nach Friedrich von Kühlwetter, The Personnel of the German Navy, in: Brassey's Naval Annual 1913, S. 139.
- 48 Tirpitz, Erinnerungen, S. 3 und S. 19f.
- 49 Steinberg, The Kaiser's Navy, S. 108.
- 50 Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 144.

- 51 BA-MA, RM 2/1425, Bd. 2.
- 52 Konstantin Ferber, Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine. Auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine als Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis, Berlin 1901, S. 139ff.
- 53 BA-MA, RM 2/1426, Bd. 3.
- 54 Demeter, Das deutsche Offizierkorps, S. 143.
- 55 Vgl. Marine-Taschenbuch, Jg. 11 (1913), S. 396ff.
- 56 BA-MA, RM 2/1900, Bd. 1, Memorandum des Korvettenkapitäns von Natzmer, Präsident des Fechtclubs in Wilhelmshaven, 1908. Die Marine erntete allerdings in diesem einzigen Wettkampf mit der Armee keine Lorbeeren!
- 57 BA-MA, F 3682, Bd. 1, Müller an die Marinestation der Ostsee, 24. Januar 1911.
- 58 Ebd., Bd. 2, Protokoll der Sitzung vom 15. März 1912. Die folgenden Auszüge sind diesem Schriftstück entnommen.
- 59 Nachlaß Weizsäcker, Brief an seinen Vater vom 15. Februar 1916.
- 60 BA-MA, F 7614, Nachlaß Vanselow, Hilmers an Michaelis, 13. Dezember 1916.
- 61 BA-MA, RM 47/v. 424, Bd. 5. Nach § 202 des Strafgesetzbuches betrug die Strafe für dieses Delikt mindestens zwei Monate und höchstens zwei Jahre Arrest.
- 62 BA-MA, RM 47/v. 425, Bd. 6.
- 63 BA-MA, RM 1/646, Order Friedrich Wilhelms IV. vom 5. Juli 1851.
- 64 BA-MA, RM 2/1425, Bd. 2, Müllers Entwurf für die Allerhöchste Kabinettsorder vom 31. August 1901.
- 65 Die Alkoholfrage in der deutschen Marine, in: Marine-Rundschau, Jg. 12/I (1901), S. 376-389.
- 66 BA-MA, RM 2/517, Bd. 1, Ansprache vom 21. November 1910.
- 67 Der Kaiser, S. 153.
- 68 Sutton, Imperial German Navy, S. 409ff.
- 69 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 70 Hopman, Logbuch, S. 319.
- 71 BA-MA, RM 2/1991, Müller an Holtzendorff, 11. März 1916.
- 72 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 10.
- 73 Der Kaiser, S. 154. Fähnrich Ernst von Weizsäcker berichtete 1902 aus Kiel: »Am Freitag Morgen ging ein großes Donnerwetter über uns nieder, indem 3 Fähnriche im Besitz einer Wohnung an Land entdeckt wurden trotz mehrfachen Verbots. Die Betreffenden wurden mit 4, 3 und 2 Wochen gelinden Arrest bestraft. . . Der Kommandant will alle drei aus der Marine hinausschmeißen«. Nachlaß Weizsäcker, Brief an seine Eltern vom 21. September 1902.
- 74 BA-MA, RM 2/1425, Bd. 2.
- 75 Ebd., Memorandum des Marinekabinetts vom 1. Mai 1904.
- 76 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 10, Memorandum Dambrowskis für Tirpitz, 7. April 1913.

- 77 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor. Vgl. auch Craig, *Politics of the Prussian Army*, S. 236.
- 78 BA-MA, F 3682, Bd. 1, Wilhelm II. an die Marinestation der Ostsee; Müller an die Marinestation der Nordsee, 21. Mai 1908.
- 79 Sutton, *Imperial German Navy*, S. 390.
- 80 Kehr, *Schlachtflottenbau*, S. 353 f.
- 81 »Wie man in den Leutnantskreisen und unter den Oberleutnants über die Spannung zwischen uns und England denkt, kann ich Euch genau sagen, nämlich, daß wir den Krieg noch erleben. Was unsere älteren Offiziere im Ernst annehmen, weiß ich nicht, jedenfalls hat aber der Ausbildungsbetrieb, wie er in der heimischen Flotte immer noch gesteigert wird, seine einzige Spitze gegen England. Der Admiralstab ist überschwemmt mit englischen Sachen. Von der großen englischen Neu-Organisation habt Ihr wohl gehört. Das sieht auch ein Laie, daß dies in erster Linie gegen uns geht. Der Marine kann jedenfalls nur Vorteil erwachsen aus dem jetzigen Zustand, umso mehr, je mehr die Gefahr übertrieben wird«. Nachlaß Weizsäcker, Brief an seine Eltern vom 17. März 1905.
- 82 BA-MA, F 3676. Inspektion des Bildungswesens der Marine. Allgemeine Bestimmungen, Bd. 2.
- 83 BA-MA, RM 31/v. 2291, Bd. 2. Die Allerhöchste Kabinettsorder stammt vom 18. Juli 1900. Die Standpunkte von Tirpitz und Koester sind einem längeren Briefwechsel aus dem Jahre 1907 zu entnehmen.
- 84 Am 14. Mai 1907 hob Tirpitz, gedrängt vom Prinzen Heinrich, das Verbot in bezug auf die Kriegervereine des Kyffhäuserbundes auf. Diese Ausnahmeregelung sollte sich in erster Linie gegen die Sozialdemokraten richten, da es der Kyffhäuserbund, der 1900 gegründet worden war und 1912 rd. 2,8 Millionen Mitglieder zählte, als seine Hauptaufgabe ansah, die Ausbreitung der Sozialdemokratie zu verhindern. Vgl. zum Kyffhäuserbund Klaus Saul, *Der »Deutsche Kriegerbund«*. Zur innenpolitischen Funktion eines »nationalen« Verbandes im kaiserlichen Deutschland, in: *Militär-geschichtliche Mitteilungen*, Heft 2/1969, S. 95-159.
- 85 BA-MA, RM 31/v. 2241, Bd. 2, Bericht der Marinestation der Ostsee vom 30. April 1907.
- 86 Ebd. Im März 1913 wurden zwei Gaststätten in Laboe aus diesem Grunde gesperrt, im April 1913 traf das Verbot das Germania-Hotel in Borby.
- 87 Ebd., von Falkenhayn an Tirpitz, 31. Oktober 1913.
- 88 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 38, S. 7411.
- 89 Die sich als »reformiert« bezeichnenden Offiziere stammten meist aus kleineren, abgelegenen Gemeinden, die ihre eigene religiöse Tradition bewahrten. Die Reformierte Kirche unterstand nicht den Organen der protestantischen Landeskirche. Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 90 Eine aus der Regierungszeit Friedrich Wilhelms IV., vom 7. Juni 1853, stammende Order, die besagte, daß Kinder aus Mischehen protestantisch aufgezogen werden sollten, war noch in Kraft. Als ein Marinesanitätsoffizier 1912 eine Katholikin heiraten wollte, machte der Kaiser ihn ausdrück-

- lich auf diese Anordnung aufmerksam und warnte ihn vor den Folgen eines Verstoßes dagegen (Entlassung aus dem Dienst). BA-MA, RM 2/926.
- 91 Steinberg, *The Kaiser's Navy*, S. 106.
- 92 Demeter, *Das deutsche Offizierkorps*, S. 217.
- 93 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 94 BA-MA, F 7585, Nachlaß Behncke: Aus der Zeit meiner Tätigkeit als stellvertr. Chef des Admiralstabs 1914/15, Behncke an Tirpitz, 2. September 1914.
- 95 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 2, Souchon an Humann, 25. September 1916. Vgl. ferner Werner T. Angress, *Prussia's Army and the Jewish Reserve Officer Controversy before World War I*, in: *Year Book of the Leo Baeck Institute* 17 (1972), S. 19-42.
- 96 BA-MA, F 7614, Nachlaß Vanselow, Hilmers an Capelle, 24. Dezember 1916.
- 97 BA-MA, F 7874 G XVI a, Befehl vom 29. April 1917.
- 98 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 6, Eintragung vom 10. Februar 1917.
- 99 Zitiert nach Sutton, *Imperial German Navy*, S. 551.
- 100 Wilhelm II. unterstrich diesen Satz mit Rotstift. Die seiner Erinnerung nach erste antisemitische Bemerkung des Kaisers notierte Admiral von Müller am 13. Februar 1918. Regierte der Kaiser? Kriegstagebücher, Aufzeichnungen und Briefe des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander von Müller 1914-1918, hrsg. von Walter Görlitz, Göttingen 1959, S. 354.
- 101 BA-MA, Nachlaß Keyserlingk, N 161, Bd. 1.
- 102 BA-MA, Nachlaß Müller, N 159, Bd. 6. Vgl. ferner dazu auch Angress, *Militär und die Juden*.
- 103 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 36, S. 709off., Eintragung vom 3. Oktober 1917.
- 104 Ebd., Bd. 37, S. 7323 f.
- 105 Ebd., Bd. 37, S. 7260 u. S. 7267.
- 106 Martin Niemöller erinnert sich, daß sich im Frühjahr 1918 sogar bei den Offizieren der U-Bootwaffe diese Auffassungen zu regen begannen. Mit der Suche nach der Rechtfertigung breitete sich im Offizierkorps ein bössartiger Antisemitismus aus. Mündliche Mitteilung an den Autor.
- 107 Kühlwetter, *The Personnel of the German Navy*, S. 139.
- 108 Sutton, *Imperial German Navy*, S. 383.
- 109 Im Jahr 1901 gingen 38 % der Mittel des Marineetats von 19,4 Millionen Mark an die Hochseeflotte, 40 % an die im Ausland stationierten Einheiten. 1909 entfielen auf die Hochseeflotte 59 % des Gesamtetats von 40,3 Millionen Mark, auf die Einheiten in Übersee nur noch 15 %. BA-MA, RM 3/v. 7676, *Etat für die Kaiserliche Marine*.
- 110 Persius, *Menschen und Schiffe*, S. 33.
- 111 Sutton, *Imperial German Navy*, S. 395 f.
- 112 BA-MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 4, Mantey an Hollweg, 16. April 1929.

- 113 Nach dem Haushaltsplan für 1905 gehörten der Marine insgesamt 2040 Offiziere an, und zwar
- 1409 Seeoffiziere,
 - 243 Marineingenieure,
 - 69 Feuerwerksoffiziere,
 - 43 Offiziere des Torpedowesens,
 - 18 Offiziere des Minenwesens,
 - 50 Offiziere der Marineinfanterie und
 - 208 Sanitätsoffiziere.

Die 1762 Deckoffiziere wurden nicht zu den Offizieren, sondern zu den Mannschaften gerechnet. S. dazu Kapitel 6. BA-MA, RM 3/v. 7667.

5. Kapitel

- 1 BA-MA, RM 1/104. Denkschrift vom 12. Juni 1865.
- 2 Ebd.
- 3 Hopman, Logbuch, S. 69.
- 4 BA-MA, RM 2/503, Anhang 1 der Denkschrift des Marine-Chefingenieurs Otto Dittrich: »Jetzige Verhältnisse des Marine-Ingenieur-Korps«, Herbst 1906.
- 5 Ebd., Anhang 2.
- 6 BA-MA, RM 2/505.
- 7 BA-MA, RM 2/502.
- 8 BA-MA, RM 2/505, Denkschrift vom November 1910. Die praktische Ausbildungszeit wurde am 1. Oktober 1907 von 30 auf 24 Monate verkürzt.
- 9 Kühlwetter, The Personnel of the German Navy, S. 141 f. Werner Brätkow, Die Geschichte des deutschen Marine-Ingenieuroffizierkorps, Oldenburg, Hamburg 1974, S. 68.
- 10 BA-MA, RM 2/504, Tirpitz an die Marinestationen der Ost- und Nordsee, 20. März 1908.
- 11 BA-MA, RM 3/v. 5236, von Scheer unterzeichnetes Memorandum, 31. April 1912.
- 12 BA-MA, RM 3/v. 7676, Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine für das Rechnungsjahr 1909.
- 13 BA-MA, RM 3/v. 7684, Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine für das Rechnungsjahr 1913. Vgl. auch Marine-Taschenbücher für 1909 und 1913.
- 14 Lavarrenz, Deutschlands Kriegsflotte, S. 423 ff.
- 15 BA-MA, RM 2/502.
- 16 Ebd. Am 13. März 1899 bat Admiral Bendemann, Chef des Admiralstabs, den Kaiser um diese Änderung, am 27. Juni gab er seine Genehmigung.
- 17 Ebd., Büchsel an Senden-Bibran, 28. Februar 1902.

- 18 BA-MA, RM 2/1422, Bd. 1, Memorandum des Marinekabinetts vom 22. März 1903.
- 19 Mündliche Mitteilung Friedrich Ruges, Tübingen, an den Autor. Vgl. auch Friedrich Ruge, *Scapa Flow 1919. Das Ende der deutschen Flotte*, Oldenburg, Hamburg 1969, S. 23.
- 20 Zitiert nach Marder, *Dreadnought to Scapa Flow*, I, S. 49. Vgl. dazu auch Peter Karsten, *The Naval Aristocracy. The Golden Age of Annapolis and the Emergence of Modern American Navalism*, New York 1972.
- 21 Marder, *Dreadnought to Scapa Flow*, I, S. 48.
- 22 Ebd., S. 30f.
- 23 Ebd., S. 28f.
- 24 Ebd., S. 47f.
- 25 Nach dem 1. Weltkrieg bezeichnete Tirpitz das »Selborne Scheme« als Versuch, »aus dem Offizierkorps einen einzigen Brei zu machen . . . Einen militärischen Fortschritt bedeutet dieses System nicht«. Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 20, Anm. 1.
- 26 BA-MA, RM 2/502, Tirpitz an Senden-Bibran, 9. Oktober 1905.
- 27 Ebd., Senden-Bibrans handschriftliche Bemerkungen auf dem Brief von Tirpitz.
- 28 Ebd., Senden-Bibran an Tirpitz, 23. Oktober 1905.
- 29 Vgl. Schoeps, *Zeitgeist*, passim. Es ist in diesem Zusammenhang aufschlußreich, daß die Technischen Hochschulen erst um die Jahrhundertwende das Promotionsrecht, d. h. die Gleichstellung mit den Universitäten, erhielten.
- 30 BA-MA, RM 2/503, Denkschrift des Marine-Chefingenieurs Dittrich für Müller, Herbst 1906.
- 31 Ebd., Marine-Chefingenieur Kaehlert an Müller, 13. August 1906.
- 32 Bräckow, *Ingenieuroffizierkorps*, S. 59, S. 75, S. 79, S. 84 ff., S. 110.
- 33 BA-MA, RM 2/503, Kaehlerts Denkschrift für Müller und Wilhelm II., 31. Oktober 1906; Eggert an Müller, 17. November 1906.
- 34 Ebd., Müller an Tirpitz, 1. August 1906.
- 35 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor. Zum Zeichen ihrer aktiven Dienstbereitschaft zeigten alle Kriegsschiffe den sogenannten Kommandantenwimpel, weiß mit einem schwarzen Eisernen Kreuz. Nur Schiffe unter dem Kommando eines Seeoffiziers durften diesen Wimpel setzen. In der Kurzformel der Offiziere ging es also bei dem hier angeschnittenen Problem darum, »wer den Wimpel fahren kann«.
- 36 BA-MA, RM 2/503, Tirpitz' »Denkschrift betreffend Stellungnahme zu den im Marine-Ingenieur-Korps verbreiteten Ansichten über die Weiterentwicklung ihres Korps«, 28. Dezember 1906.
- 37 Ebd., Prinz Heinrich an Müller, 12. November 1906.
- 38 Ebd., Tirpitz an Müller, 19. November 1906.
- 39 Ebd., Memorandum von Müller, 18. Juli 1906.
- 40 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 9, Müller an Tirpitz, 29. Juli 1907.
- 41 Müller schrieb später, daß sich der Kaiser »auch in der vielumstrittenen Frage der . . . Marine-Ingenieure . . . auf einen von Kastengeist ganz freien

- Standpunkt« stellte, »in der richtigen Erkenntnis, daß man dieses für die Kampfkraft eines Kriegsschiffes so ungemein wichtige Corps möglichst heben müsse, wozu die Anerkennung als vollwertige Frontoffiziere gehört«. Der Kaiser, S. 203.
- 42 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 8, Tirpitz an Müller, 29. Juni 1908. Das Marinekabinett war für die Personalangelegenheiten der Marineingenieure zuständig, das Reichsmarineamt für die der Deckoffiziere. Vgl. auch Bräckow, Ingenieuroffizierkorps, S. 90f.
- 43 BA-MA, RM 3/v. 9736, Bd. 1: Liberale Correspondenz, Nr. 276, 30. November 1907; Boy-Ed an Philipp, 2. Januar 1908; Philipp an Boy-Ed, 6. Januar 1908.
- 44 BA-MA, RM 2/504, Tirpitz an Müller, 2. Februar 1908.
- 45 Ebd., Müller an Tirpitz, 24. Dezember 1908; Tirpitz an Müller, 31. Dezember 1908.
- 46 Ebd., Müller an Tirpitz, 15. Januar 1909.
- 47 Ebd., Allerhöchste Kabinettsorder vom 5. September 1909.
- 48 Ebd., Notizen für einen Immediatvortrag, 19. Februar 1909.
- 49 Ebd., Müller an Tirpitz, 24. Februar 1909.
- 50 BA-MA, RM 2/1057. Zu den Seeoffizieren, deren Aufmerksamkeit Eichstädt zurückwies, gehörte auch Kapitän z. See Reinhard Scheer. Eichstädt militärischer Karriere hat der Vorfall offenbar nicht geschadet: 1913 tat er als Oberstabsingenieur Dienst auf dem Linienschiff »Kaiser«, 1916 wurde er Marine-Chefingenieur.
- 51 BA-MA, RM 2/504.
- 52 Ebd., Memorandum von Prinz Heinrich, 9. Juni 1909.
- 53 Ebd., Holtzendorff an Müller, 23. Oktober 1909.
- 54 Ebd., Müller an Holtzendorff, 3. November 1909.
- 55 BA-MA, RM 2/505, Holtzendorff an Müller, 9. September 1911; Chef der Marinestation der Ostsee an Müller, 23. September 1911; Chef der Marinestation der Nordsee an Müller, 12. Oktober 1911.
- 56 Den Zusammenhang zwischen Schulbildung und Stellung in der Hierarchie und damit gesellschaftlichem Rang wird auch in den Notizen Selchows deutlich: »Der Realgymnasiast kann ein sehr guter Ingenieur, Techniker oder sonstiger Spezialfachmann werden, nur soll er nicht die Aspiration haben, einmal [militärischer] Führer werden zu wollen«. BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 30, S. 6164.
- 57 BA-MA, RM 2/504, Memorandum Köhlwitters, 8. April 1909.
- 58 BA-MA, RM 2/505, Aufzeichnungen Müllers über sein Gespräch mit Wilhelm II. am 15. Oktober 1910 in Rominten.
- 59 Abgedruckt in WUA, Bd. X/1, S. 81.
- 60 Memorandum von Kapitän z. See Wilbrandt, ebd., S. 82.
- 61 BA-MA, F 3682, Inspektion des Bildungswesens der Marine, Bd. 2, Tirpitz an Dambrowski, 23. Dezember 1913.
- 62 BA-MA, RM 2/861, Bd. 1, Coerper an Tirpitz, 24. Januar 1912.
- 63 BA-MA, RM 3/v. 9726, Chefingenieur Büsing an Marinestation der Nordsee, 25. April 1912; Chefingenieur Breitenstein an Marinestation der Ost-

- see, 7. Mai 1912. Beide Ingenieure lehnten Struves Vorgehen ab und erklärten, es sei für das Ingenieurkorps von Schaden gewesen, daß diese Probleme in der Presse und im Reichstag in aller Öffentlichkeit behandelt worden wären.
- 64 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 285, 63. Sitzung, 15. Mai 1912, 2007 C Tirpitz hielt dagegen, daß jede gewaltsame Änderung im sozialen Status der Marine-Ingenieure ihrer Sache nur schaden würde. »Man muß diese Verhältnisse der natürlichen Entwicklung überlassen«. Ebd., 2011 C. Matthias Erzberger von der Zentrumspartei unterstützte Tirpitz und wies darauf hin, »daß für die Marineingenieure im Laufe der letzten Jahre seitens des Reichs sehr viel geschehen ist, daß eine ganz gewaltige Besserung eingetreten ist«. Ebd., 2013 B.
- 65 BA-MA, RM 2/506, Tirpitz an Müller, 22. Mai 1912.
- 66 BA-MA, RM 2/501, Memorandum von Müller, 28. August 1918; Brätkow, Ingenieuroffizierkorps, S. 120.
- 67 BA-MA, RM 2/506, Scheer an Müller, 22. September 1912. In eine ähnliche Situation geriet die Marine am Vorabend des Zweiten Weltkrieges. Die für den Personalsatz zuständigen Stellen waren über die Auswirkungen des »Z-Plans« vom 27. Januar 1939 nicht informiert worden; danach sollte die deutsche Flotte 1948 einen Stand von zehn Großkampfschiffen, 44 leichten Kreuzern, 68 Zerstörern, 90 Torpedoboote, 249 U-Boote und 300 verschiedenen kleinen Einheiten erreichen. Diese Flotte hätte aus Mangel an ausgebildetem Personal nicht bemannt werden können.
- 68 BA-MA, RM 3/v. 5236, Memorandum, von Scheer unterzeichnet, 31. April 1912.
- 69 BA-MA, RM 2/506, Memorandum vom 25. Juni 1912.
- 70 BA-MA, RM 3/v. 9781, Bd. I, Löhlein an Tirpitz, 30. Januar 1913.
- 71 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 288, 124. Sitzg., 3. März 1913, 4194 D.
- 72 BA-MA, RM 3/v. 5236, Memorandum vom 31. April 1912. Scheer wies darauf hin, daß eine Übertragung der Disziplinalgewalt an den Leitenden Ingenieur der derzeitigen Organisation widerspreche und von den Seeoffizieren als unnötig abgelehnt werde. Aus demselben Grund lehnte er es auch ab, die bisherige Disziplinarstrafgewalt des Ersten Offiziers zugunsten anderer Seeoffiziere einzuschränken. Wenn dies geschehe, dann könnten allerdings die Ingenieure dasselbe Recht beanspruchen. Vgl. Friedrich Forstmeier, Stellung und Disziplinarbefugnisse des I. Offiziers an Bord von Kriegsschiffen der deutschen Marine 1847-1945, in: *Marine-Rundschau*, Jg. 66 (1969), S. 34-50.
- 73 BA-MA, RM 3/v. 9726, Büsing an Löhlein, 12. März 1913.
- 74 Ebd., Tirpitz an den Chef des Admiralstabs, den Chef der Marinestation der Ostsee, den Chef der Marinestation der Nordsee, den Chef der Hochseeflotte und den Chef des Kreuzergeschwaders, 20. März 1913.
- 75 Ebd., Hammer Nr. 260 vom 15. April 1913; Büsing an Löhlein, 18. April 1913.
- 76 Ebd., Löhlein an Tirpitz, 23. April 1913.

- 77 Ebd., Memorandum von Konteradmiral Schrader, 20. April 1913.
 78 BA-MA, RM 2/506, Tirpitz an Müller, 20. Mai 1913; Tirpitz' Memorandum vom 13. September 1913.
 79 Drascher, Soziologie des deutschen Seeoffizierkorps, S. 560.

6. Kapitel

- 1 Die Stellung der Deckoffiziere innerhalb der Marinehierarchie war sogar den führenden Persönlichkeiten in der Marine wie auch ihren Kritikern im Reichstag nicht klar. Die Deckoffiziere beanspruchten einen Status als besonderes, zwischen Unteroffizieren und Seeoffizieren stehendes Korps. Seit der 1899 erfolgenden Einteilung des Personals der Marine in Offiziere und Mannschaften rechneten die meisten Seeoffiziere die Deckoffiziere zur zweiten Kategorie. In amtlichen Unterlagen werden sie teilweise den Mannschaften, teilweise aber auch den Offizieren zugeordnet. Sie werden in diesem Kapitel wie im gesamten Buch als eigenständiges Deckoffizierkorps behandelt.
- 2 WUA, X/1, S. 89.
- 3 Deckoffiziere der Deutschen Marine. Ihre Geschichte 1848–1933, hrsg. vom Bund der Deckoffiziere, Berlin 1933, S. 25 f.
- 4 Stellungnahme von Vizeadmiral Adolf von Trotha, WUA, IX/2, S. 98.
- 5 BA-MA, RM 1/1180.
- 6 Ebd.
- 7 BA-MA, RM 1/217, Verordnung vom 31. August 1863.
- 8 1867 eröffnet, wurde die Schule bald zur Vorbereitungsanstalt für Deckoffizier-Anwärter; seit 1885 führte sie auch offiziell die Bezeichnung »Deckoffizier-Schule«. 1901 wurde sie als »Ingenieur- und Deckoffizierschule« nach Wilhelmshaven verlegt, 13 Jahre später kehrte sie an ihren alten Standort Kiel-Wik zurück. Vgl. Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 20.
- 9 BA-MA, RM 1/197, Verordnung vom 16. März 1886.
- 10 BA-MA, RM 1/196, Instruktion des Chefs der Admiralität, General von Stosch, 21. Mai 1878.
- 11 BA-MA, RM 1/197. Die Entscheidung fiel am 10. November 1886.
- 12 Ebd., Marine-Artillerie-Inspektion an Goltz, 2. Juni 1888; Goltz an Marine-Artillerie-Inspektion, 12. Juni 1888; Caprivi an Marine-Artillerie-Inspektion, 20. Juni 1888.
- 13 Sutton, Imperial German Navy, S. 364.
- 14 Ferber, Organisation und Dienstbetrieb, S. 211, S. 58 f.
- 15 Werner, Das Buch von der Deutschen Flotte, S. 145, S. 165.
- 16 Sutton, Imperial German Navy, S. 407.
- 17 Vgl. Marine-Taschenbuch, Jg. 3 (1905) und Marine-Taschenbuch, Jg. 12 (1914).

- 18 Marine-Taschenbuch, Jg. 11 (1913).
- 19 Lavarrenz, Deutschlands Kriegsflotte, S. 423 ff.
- 20 Ebd. Vgl. auch Werner, Das Buch von der Deutschen Flotte, S. 156 f.
- 21 Emil Alboldt, Die Tragödie der alten deutschen Marine. Amtliches Gutachten, erstattet vor dem Untersuchungsausschuß des Deutschen Reichstages, Berlin 1928, S. 26 f.
- 22 Paul Kässner, Zur Geschichte der Deckoffizierbewegung, des Deckoffizierbundes und des Bundes der Deckoffiziere, Altona 1932, S. 10 f.; Bräkow, Ingenieuroffizierkorps, S. 74.
- 23 Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 104.
- 24 BA-MA, RM 3/v. 5038, Bd. 2. Tirpitz war als junger Offizier von den Leistungen des Deckoffizierkorps stark beeindruckt worden und sympathisierte zunächst mit dem Streben nach einer Sonderstellung.
- 25 Vgl. Deist, Die Armee in Staat und Gesellschaft, S. 324 f.
- 26 BA-MA, RM 3/v. 5038, Bd. 2. Tirpitz sprach zum Kaiser von den Deckoffizieren als »diesen bewährten und in verantwortungsvollen Stellen gereiften Männern«.
- 27 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 285, 63. Sitzung, 15. Mai 1912, 2008 D, 2011 D, 2012 D. Erzberger nahm sich der Sache der Deckoffiziere erst 1916 an, als katholische Deckoffiziere sich über ihre Priester in Kiel an ihn wandten. Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 50.
- 28 BA-MA, RM 3/v. 5038, Bd. 3, Coerper an Tirpitz, 19. September 1913.
- 29 Ebd., Coerper an Tirpitz, 4. Juli 1912.
- 30 Ebd., Memorandum des Reichsmarineamts zu Struves Anfrage im Reichstag.
- 31 BA-MA, F 7631, Nachlaß Dähnhardt, Bd. 4, ohne Datum.
- 32 Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 83.
- 33 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 31 f.
- 34 Eine ähnliche, wenn auch nicht so dramatische Einschätzung der Personallage in dem Bericht von Vizeadmiral von Holtzendorff, Chef der Hochseeflotte, an Wilhelm II. vom 14. Januar 1913; WUA, X/1., S. 90 f.
- 35 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 17 ff. Alboldt beschrieb diesen Vorgang in seiner Broschüre »Die soziale und wirtschaftliche Lage der Deckoffiziere und ihre Bedeutung für die Schlagfertigkeit unserer Flotte«. Den Zivilversorgungsschein erhielten längerdienende Feldwebel und Unteroffiziere bei ihrem Ausscheiden aus der Truppe; er gab ihnen das Anrecht auf bevorzugte Einstellung in die allgemeine Staatsverwaltung. Diesen Schritt vom Seefahrer zum Bürobeamten tat etwa ein Drittel der Deckoffiziere. Auch Alboldt war nach seinem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst Beamter (Sekretär) bei der Kaiserlichen Werft in Kiel geworden. 1910 gehörte er zu den Gründern des »Siebener-Ausschusses«.
- 36 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 288, 124. Sitzung, 3. März 1913, 4204 B.
- 37 BA-MA, RM 3/v. 5025, Bd. 10, Dambrowskis Memorandum für Tirpitz, 7. April 1913.
- 38 BA-MA, RM 3/v. 5038, Bd. 3, Tirpitz an Falkenhayn, 22. Juni 1913;

- Falkenhayn an Tirpitz, 12. Juli 1913. Der preußische Kriegsminister bezog sich besonders auf die Feldwebelleutnants in der Armee.
- 39 Ebd., Ingenohl an Tirpitz, 5. August 1913.
- 40 Ebd., Coerper an Tirpitz, 22. August 1913; Heeringen an Tirpitz, 26. August 1913.
- 41 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 17ff. Antworten der II. Matrosen-Division, der II. Werft-Division und der II. Torpedo-Division.
- 42 Ebd., S. 28ff.
- 43 Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 79f. Die Uniform der Seeoffiziere nahm von Jahr zu Jahr eine größere Vielfalt an. Neben dem Bordjackett trugen sie den Rock, der normalerweise mit Achselstücken, bei besonderen Anlässen mit Epauletten besetzt war. Ferner besaß jeder Seeoffizier die Galauniform, ferner das weiße Messejackett und, für besonders feierliche Gelegenheiten, die kurze Messejacke, zu der dann eine Hose mit Goldstreifen getragen werden konnte. Deckoffiziere mußten sich mit Bordjackett, Rock und weißem Messejackett begnügen.
- 44 Aussage von Alboldt, WUA, X/1, S. 87.
- 45 BA-MA, RM 3/v. 2719, Bd. 1.
- 46 Sutton, Imperial German Navy, S. 368.
- 47 BA-MA, RM 3/v. 9738, Bd. 1, Löhlein an Meurer, 3. Oktober 1913.
- 48 WUA, X/1, S. 97.
- 49 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 4, Tirpitz' Memorandum vom 29. November 1913.
- 50 Ebd., Memorandum des Reichsmarineamts vom 3. Dezember 1913.
- 51 BA-MA, RM 3/v. 9726, Büsing an Löhlein, 12. März 1913. S. dazu S. 106

7. Kapitel

- 1 Alboldt, Die Tragödie, S. 24f.
- 2 Kühlwetter, The Personnel of the German Navy, S. 140f.
- 3 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 34, S. 6745f.
- 4 BA-MA, RM 47/v. 443, Bd. 2, Hipper an Scheer, 27. Februar 1916.
- 5 BA-MA, RM 3/v. 2709, Bd. 132.
- 6 BA-MA, RM 2/501, Bachmann an Müller, 29. Mai 1916.
- 7 Ebd., Capelle an die Marinestationen der Ost- und Nordsee, 31. August 1916.
- 8 Ebd., Büsing an Müller, 10. Juli 1916.
- 9 Ebd., Boedicker an I. Marineinspektion, 30. September 1916.
- 10 Ebd., Behncke an I. Marineinspektion, 15. Oktober 1916.
- 11 Ebd., Mann an I. Marineinspektion, 21. Oktober 1916; Scheer an Marinestation der Ostsee, 8. Dezember 1916; Rebur-Paschwitz an I. Marineinspektion, 2. November 1916.
- 12 Ebd., Mauve an I. Marineinspektion, 3. Oktober 1917.

- 13 Ebd., Reichsmarineamt an Müller, 31. März 1917.
- 14 Ebd., Capelle an Müller, 21. August 1917.
- 15 Vgl. Ruge, Scapa Flow, S. 23.
- 16 Vizeadmiral Ruge erzählte dem Autor, er habe in den Jahren 1917/18 als junger Leutnant an Bord eines Torpedoboots öfter auch bei Teilnahme des Flottilleningenieurs, eines Marine-Stabsingenieurs im Range eines Kapitanleutnants, das Zeichen für Beginn und Ende der Mahlzeit geben müssen. Rückblickend fand Ruge dies nicht nur ärgerlich und herabsetzend für den Ingenieur, sondern auch peinlich für ihn selbst. Er erinnerte sich, daß sich die gesellschaftlichen Beziehungen zu dem Flottilleningenieur auf den jährlichen Geburtstagsumtrunk, zu dem ihn die Offiziersmesse einlud, beschränkten.
- 17 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor.
- 18 Über das Thema »wer den Wimpel fahren kann« (s. dazu oben S. 230, Anm. 35) kam es gelegentlich auch zu Konflikten zwischen Reserveoffizieren und aktiven Seeoffizieren. So erinnert sich Martin Niemöller einer Auseinandersetzung im Sommer 1917 an Bord von U 151 mit einem Oberleutnant z. See der Reserve, in der Niemöller, aktiver Leutnant z. See, auf seinem Recht beharrte, trotz seines niedrigeren Ranges im Falle eines Ausfalls des Kommandanten das Kommando über das Boot zu übernehmen. (Mündliche Mitteilung an den Autor.) Wilhelm II. hatte bereits vor dem Krieg die Praxis der Royal Navy abgelehnt, Handelsschiffskapitäne in ihr Seeoffizierkorps einzugliedern. Sutton, Imperial German Navy, S. 407.
- 19 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor; Bräckow, Ingenieuroffizierkorps, S. 60f.
- 20 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 35, undatierte Eintragung [Juni 1917].
- 21 BA-MA, RM 2/501, Erlaß Scheers vom 3. Juli 1917.
- 22 Am 2. August 1917 schrieb Tirpitz an Konteradmiral von Trotha, der ihm Scheers Erlaß zugesandt hatte: »Der Flottenerlaß über die Ingenieure befriedigt hoffentlich die letzteren. Takt auf beiden Seiten wird immer nötig sein«. BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 64.
- 23 BA-MA, RM 2/501, Schreiben des Marinekabinetts vom 10. Juli 1917.
- 24 WUA, X/1, S. 158.
- 25 In den Memoiren der Nachkriegszeit liest sich das manchmal anders: »Die glänzende Kameradschaft, die Seeoffiziere und Marineingenieure im Weltkrieg besonders auf den U-Booten bewiesen haben, zeigt die guten Beziehungen beider Korps«. Hopman, Logbuch, S. 69.
- 26 BA-MA, RM 2/501, Michelsen an Scheer, 10. November 1917.
- 27 BA-MA, RM 47/v. 444, Bd. 3, Heinrich an seine Kommandanten, 20. Dezember 1917.
- 28 Ebd., Heinrich an Scheer, 27. Mai 1918.
- 29 BA-MA, RM 2/501.
- 30 BA-MA, RM 47/v. 444, Adelung an Souchon, 12. Mai 1918.
- 31 Vgl. Ruge, Scapa Flow, S. 23. Vizeadmiral Ruge erwähnte dies auch in einem Gespräch mit dem Autor.

- 32 Mündliche Mitteilung Martin Niemöllers an den Autor. Niemöller tat fast während des gesamten Krieges Dienst im Mittelmeer. Er verließ 1918 mit seinem Boot »UC 67« als letzter Deutscher den österreichischen Kriegshafen Pola an der Adria.
- 33 BA-MA, RM 2/501, Schreiben Müllers vom 28. August 1918.
- 34 Aussage des Vizeadmirals von Trotha, WUA, IX/2, S. 99.
- 35 Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 18. Im Jahr 1872 gab es in der Kaiserlichen Marine 187 Deckoffiziere, denen 350 Seeoffiziere gegenüberstanden. 1914 hatte sich dieses Verhältnis zuungunsten der Seeoffiziere gewandelt. Nun zählte die Marine 3072 See-, Ingenieur-, Sanitäts- und Marineinfanterie-Offiziere und 2977 Deckoffiziere. Mit über 700 mehr Angehörigen als das Seeoffizierkorps stellten die Deckoffiziere das größte Einzelkorps in der Marine. Vgl. dazu Marine-Taschenbuch, Jg. 12 (1914).
- 36 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 37. Der Bund ehemaliger Deckoffiziere veröffentlichte einen ähnlichen Aufruf, verbunden mit dem Appell an seine Mitglieder, sich freiwillig zum Kriegsdienst zu melden. Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 112.
- 37 So soll am 19. April 1918 ein Deckoffizier zum Marine-Ingenieur ernannt worden sein. Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 207. Nach Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 38f. hat nicht ein Deckoffizier jemals das Offizierspatent erhalten.
- 38 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 38f.; Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 118. In der Armee konnte eine Beförderung zum Offizier-Stellvertreter nach achtjähriger aktiver Dienstzeit als Feldwebel erfolgen.
- 39 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 4, Krosigk an Tirpitz, 1. Dezember 1914.
- 40 BA-MA, RM 3/v. 2719, Bd. 2, Tirpitz' Denkschrift vom 26. Juni 1915.
- 41 BA-MA, RM 3/v. 2705, Bd. 129, Allerhöchste Kabinettsorder vom 20. Juli 1915.
- 42 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 4, Schreiben des Reichsmarineamts an das Oberkommando in den Marken, die für die Zensur zuständige militärische Dienststelle.
- 43 BA-MA, RM 3/v. 2707, Bd. 131.
- 44 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 45 ff.
- 45 BA-MA, RM 2/541, Bd. 1, Schreiben Restorffs vom Januar 1916.
- 46 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 34, S. 6745 f.
- 47 Kässner, Geschichte der Deckoffizierbewegung, S. 64.
- 48 Capelle übernahm das Amt des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes am 17. März 1916, nachdem Tirpitz aus Protest gegen die Art der U-Bootkriegführung zurückgetreten war. Als Direktor des Verwaltungsdepartements des Amtes gehörte er zu den engsten Mitarbeitern Tirpitz'. Er bekleidete das Amt des Staatssekretärs bis zum 7. Oktober 1918.
- 49 BA-MA, RM 2/541, Bd. 1, Krosigk an Capelle.
- 50 BA-MA, RM 3/v. 5038, Bd. 1, Denkschrift Hebbinghaus' über die Forderungen Struves, Januar 1917.

- 51 Aussage von Alboldt, WUA, X/1, S. 163.
- 52 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 4, Struve an Capelle, 26. Juli 1917.
- 53 WUA, X/1, S. 164f. Protokoll der Sitzung vom 26. Oktober 1917.
- 54 Hubrich setzte sich im einzelnen dafür ein, die alten Formen der Ehrenbezeichnung für Deckoffiziere ganz abzuschaffen, den Deckoffizieren die Stellung als militärische Vorgesetzte aller Unteroffiziere zuzuerkennen und ihnen nach zehn Dienstjahren als Deckoffizier den allgemeinen Offiziersstatus zu gewähren. Im übrigen trat er dafür ein, den Deckoffizieren, ihrem Wunsch entsprechend, eigene Kasinos an Land einzurichten.
- 55 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 312, 163. Sitzung, 11. Mai 1918, 5104 Cf. Die Deckoffiziere erhielten ein jährliches Gehalt von 3000 M, eine Aufwandsentschädigung wie ein Leutnant, eine Pension nach der Verabschiedung; an Bord hatten sie eigene Kammern und eine eigene Messe. Wie die Seeoffiziere konnten sie nur bei körperlicher oder geistiger Dienstunfähigkeit vorzeitig entlassen werden.
- 56 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 312, 163. Sitzung, 11. Mai 1918, 5105 D.
- 57 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 5. Dieser Vorschlag war nicht so utopisch, wie er zunächst klingt. 1920 wurde das Deckoffizierkorps abgeschafft, seine bisherigen Aufgaben übernahmen in erster Linie Feldwebel. Deckoffiziere der deutschen Marine, S. 23. Der Grund dafür lag in erster Linie in den Bestimmungen des Versailler Vertrags, der das Offizierkorps der Marine auf 1500 Personen beschränkte. Diese Zahl wollte man voll für die Offiziere nutzen. Zugleich löste sich damit jedoch auch die Anerkennungsfrage der Deckoffiziere.
- 58 BA-MA, RM 47/v. 683. Trothas Standpunkt wird kritisiert bei Daniel Horn, *The German Naval Mutinies of World War I*, New Brunswick, New Jersey 1969, S. 9. Die Armee kannte den Offizierstellvertreter nur im Kriege, und Trotha befürchtete, daß die Marine bei der Beibehaltung des Deckoffizierleutnants personalpolitisch in Gegensatz zur Armee geraten würde.
- 59 Deckoffiziere der Deutschen Marine, S. 207f. Für die Zeit von 1914–1918 werden hier 26 Deckoffizier-Leutnants und 14 Deckoffizier-Ingenieure aufgeführt.
- 60 BA-MA, RM 3/v. 5040, Bd. 5. Inhalt und Handschrift lassen vermuten, daß die Randbemerkung von Waldeyer-Hartz stammt.
- 61 Verhandlungen des Reichstages, Bd. 313, 184. Sitzung, 5. Juli 1918, 5843 C.
- 62 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 10, Persönliche Notizen Behnckes bei der Sitzung am 21. August 1918.
- 63 Solch einseitige Interpretation in den beiden ersten Kapiteln von Horn, *German Naval Mutinies*.
- 64 Friedrich Fikentscher, *Die Wahrheit über den Zusammenbruch der Marine*, in: *Politische und Militärische Zeitfragen*, Bd. 29 (1929), S. 11 f. Nach dem Kriege gründeten die drei Korps als ersten Schritt in diese Richtung die »Bamo«, die »Berufsvereinigung aller Marineoffiziere«. »Zu spät, wie so manches in diesem Kriege!«

8. Kapitel

- 1 Theobald von Schäfer, Generalstab und Admiralstab. Die Zusammenarbeit von Heer und Flotte im Weltkrieg, Berlin 1931, S. 4. Vgl. auch Holger H. Herwig, Admirals versus Generals: The War Aims of the Imperial German Navy 1914–1918, in: *Central European History*, 5 (1972), S. 208 ff.
- 2 Ziekursch, Geschichte, III, S. 306.
- 3 Ritter, Staatskunst und Kriegshandwerk, II, S. 196 f.
- 4 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 19, Bd. 1, Holtzendorff an Wilhelm II., 23. Februar 1911.
- 5 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 1.
- 6 Ziekursch, Geschichte, III, S. 357 f.; BA-MA, Nachlaß Capelle, N 170, Bd. 5, Lyncker an Tirpitz, 20. Dezember 1926.
- 7 Vgl. dazu Otto Groos, Walter Gladisch, Der Krieg in der Nordsee, Bd. I–VII (Der Krieg zur See 1914–1918, hrsg. vom Marinearchiv), Berlin 1920–1965.
- 8 Nachlaß Weizsäcker, Briefe an seinen Vater vom 3. und 9. August 1914.
- 9 BA-MA, RM 2/1981, Bd. 1.
- 10 BA-MA, RM 2/1982, Bd. 2, Adalbert an Wilhelm II., 11. März 1915.
- 11 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 4, Levetzow an Holtzendorff, 4. Januar 1916.
- 12 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 4, Aufzeichnungen von einem Gespräch mit Adalbert von Preußen nach dessen Rückkehr aus dem Großen Hauptquartier.
- 13 Selbst die Vernichtung beider Flotten, der britischen wie der deutschen, hätte Großbritannien wegen seiner erdrückenden Übermacht in Vor-Dreadnought-Schiffen weiterhin in einer beherrschenden Stellung belassen. Ferner hätte Rußland dadurch die Seeherrschaft in der Ostsee bekommen. Dazu hatte sich die Schiffbaukapazität der Entente als größer erwiesen als die deutsche. Nach 1914 fügten Großbritannien elf, Rußland (in der Ostsee) vier und Deutschland zwei Großkampfschiffe ihren jeweiligen Flotten hinzu. Stegemann, Deutsche Marinepolitik, S. 18.
- 14 BA-MA, RM 2/1981, Bd. 1, Pohls Denkschrift zum Immediatvortrag bei Wilhelm II., 6. Oktober 1914.
- 15 Ebd., Müller an Ingenohl, 11. Januar 1915.
- 16 BA-MA, RM 2/1982, Bd. 2, Müller an Bachmann, 31. März 1915, betr. Unterredung zwischen dem Kaiser und dem neuen Chef der Hochseeflotte, Admiral von Pohl, am 30. März 1915.
- 17 BA-MA, RM 2/1991, Randbemerkungen des Kaisers auf Tirpitz' Rücktrittsgesuch vom 24. August 1915.
- 18 BA-MA, RM 3/v. 2705, Bd. 129, Order vom 7. September 1915.
- 19 BA-MA, RM 2/1983, Bd. 3, Wilhelm II. an Holtzendorff, 31. Mai 1917.
- 20 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 1, Eintragung vom 6. August 1914. Dazu auch die Eintragungen vom Januar 1916 in Bd. 2.
- 21 Ebd., Bd. 3, Eintragung vom 11. Juni 1915.

- 22 Ebd., Bd. 5, Eintragung vom 27. Mai 1916.
- 23 BA-MA, RM 5/v. 4168, Maltzahn an Widenmann, 11. November 1915.
- 24 WUA, IX/2, S. 258.
- 25 Am 2. Februar 1915 wurde Admiral von Ingenohl als Chef der Hochseeflotte durch Admiral von Pohl ersetzt, dem am 24. Januar 1916 Admiral Scheer folgte.
- 26 Am 2. Februar 1915 löste Admiral Bachmann Admiral von Pohl als Chef des Admiralstabes ab. Am 3. September 1915 übernahm Admiral von Holtzendorff dieses Amt.
- 27 Alfred von Tirpitz wurde am 17. März 1916 durch Eduard von Capelle ersetzt.
- 28 Nachlaß Weizsäcker, Briefe an seinen Vater vom 18. Februar 1906 und vom 5. Juni 1910.
- 29 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 2, Bd. 1, Denkschrift vom 7. Oktober 1903. Ein früherer Versuch von Admiral Büchsel, einen Admiralstab analog dem Generalstab des Heeres zu schaffen, endete in Büchselfs Entlassung, weil sich Tirpitz diesem Plan widersetzte. Der Versuch, den Admiralstab mit dem Flottenkommando zusammenzulegen, wurde von Levetzow angeregt, jedoch wiederum von Tirpitz blockiert. Vgl. Stegemann, *Deutsche Marinepolitik*, S. 37. Ebenso lehnte es Tirpitz ab, die Hälfte der Offiziere bei der Marineakademie dem Admiralstab zuzuteilen. Er fürchtete, dies würde unnötigerweise deren Ansehen in den Augen der jüngeren Seeoffiziere steigern. BA-MA, RM 2/972, Bd. 1, Tirpitz an Müller, 8. Juni 1907, Müller an Tirpitz, 2. Juli 1907.
- 30 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 1, Aufzeichnungen Herbst 1910.
- 31 Ebd., Kasten 3, Bd. 2, Levetzow an Holtzendorff, 16. November 1914.
- 32 WUA, VIII, S. 32f.
- 33 BA-MA, RM 2/1981, Bd. 1, Ingenohl an Müller, 2. Dezember 1914.
- 34 Ebd., Prinz Heinrich an Pohl, 22. Januar 1915.
- 35 Dem Generaladjutanten des Kaisers, General Hans von Plessen, zufolge bot der Kaiser Ende 1915 Tirpitz tatsächlich das Oberkommando der Marine an, und Müller behauptet sogar, daß Tirpitz auch das Kommando der Hochseeflotte erhalten sollte. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 6, Bd. 25, Plessen an Niemann, 31. Dezember 1926, mit der handschriftlichen Randbemerkung Wilhelms II.: »Ich stimmte zu. Er [Plessen] teilte das an Tirpitz mit und kam mit dessen Ablehnung zurück«.
- 36 BA-MA, Nachlaß Capelle, N 170, Bd. 1, Tirpitz an Capelle, 19. März 1915.
- 37 BA-MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 4, Trotha an Tirpitz, 17. März 1915. Mehr von diesem Briefwechsel im Nachlaß Tirpitz.
- 38 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Holtzendorff an Levetzow, 7. Februar 1915.
- 39 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 1. Tirpitz vertraute seinen Offizieren nicht an, daß die Bezeichnung Risikoflotte nur seine Absicht zum Bau einer der englischen ebenbürtigen Flotte verschleiern sollte.

- 40 BA-MA, RM 2/1991, Randbemerkungen des Kaisers auf den Rücktrittsgesuchen von Tirpitz und Bachmann, 6. Juni 1915.
- 41 Ebd. Tirpitz bot seinen Rücktritt am 8. März 1916 an, und der Kaiser stimmte ihm am 10. März 1916 zu. Die Randbemerkung steht auf Tirpitz' Brief vom 12. März 1916.
- 42 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 5, Trotha an Levetzow, 10. Juli 1916.
- 43 Der Kronprinz äußerte gegenüber Admiral von Karpf: »Der Admiral von Müller war der böse Geist meines Vaters, indem er ihn immer davon abhielt, die Flotte einzusetzen«. Klaus W. Jonas, *Der Kronprinz Wilhelm*, Frankfurt/M. 1962, S. 173.
- 44 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 5, Trotha an Levetzow, 10. Juli 1916.
- 45 Der Kronprinz war gegen eine Berufung Holtzendorffs zum Chef des Admiralstabs, da dieser »als Flottenchef bereits versagt hat und in weiten Kreisen der Marine keinerlei Vertrauen genießt«. BA-MA, RM 2/1991, Kronprinz Wilhelm an Müller, 7. November 1915.
- 46 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 5, Lans an Levetzow, 25. Juli 1916.
- 47 An der Schlacht waren 21 deutsche und 37 britische Linienschiffe beteiligt. Die Hochseeflotte verlor Schiffe mit einer Wasserverdrängung von 61 000 t, die Royal Navy von 115 000 t.
- 48 »Der Zauber von Trafalgar gebrochen«. Zitiert nach *Regierte der Kaiser?*, S. 189.
- 49 »Seit Jahrhunderten der erste große Hammerschlag auf die englische Seeherrschaft«. Eduard David, Tagebucheintragung vom 31. Mai 1916. Das Kriegstagebuch des Reichstagsabgeordneten Eduard David 1914 bis 1918, hrsg. von Erich Matthias und Susanne Miller, (*Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien*, 1. Reihe, Bd. 4), Düsseldorf 1966, S. 179.
- 50 Nach Angaben Trothas, damals Chef des Stabes bei Scheer, hatte Bethmann Hollweg nach der Schlacht dem Flottenchef gegenüber geäußert, »daß das deutsche Volk jedenfalls noch nicht reif ist, die Erbschaft Englands anzutreten«. BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 178, Trotha an Tirpitz, 18. Juli 1916. Ein anderer Offizier wollte gehört haben, daß der Reichskanzler die Ablösung Scheers gefordert habe, da er »ja in unerhört leichtsinniger Weise Alles aufs Spiel gesetzt« habe; »ein zweites Mal dürfen wir uns ihm nicht aussetzen«. Levetzow verbreitete diese Geschichte im Seeoffizierkorps und versuchte – ohne Erfolg –, den Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach gegen den Reichskanzler zu mobilisieren. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 5, Egidy an Levetzow, 11. August 1916; der Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach an Levetzow, 31. August 1916.
- 51 Zu der Debatte über die Entscheidung, den uneingeschränkten U-Bootkrieg wiederaufzunehmen, siehe besonders Arno Spindler, *Wie es zu dem Entschluß zum uneingeschränkten U-Boot-Krieg 1917 gekommen ist*,

- Göttingen 1960; Karl E. Birnbaum, *Peace Moves and U-Boat-Warfare. A Study of Imperial Germany's Policy towards the United States* April 18, 1916 – January 9, 1917, Stockholm 1958; Hermann Bauer, *Reichsleitung und U-Booteinsatz 1914–1918*, Lippoldsberg 1956; R. H. Gibson, *Maurice Prendergast, The German Submarine War 1914 to 1918*, London 1931; A. Laurens, *Histoire de la guerre sous-marine allemande (1914–1918)*, Paris 1930; Andreas Michelsen, *Der U-Bootskrieg 1914–1918*, Leipzig 1925; Kurt Naudé, *Der Kampf um den uneingeschränkten U-Boot-Krieg 1914–1917. Ein Beitrag zu dem Problem »Politik und Kriegführung«*, Hamburg 1941; und Holger H. Herwig, David F. Trask, *The Failure of Imperial Germany's Undersea Offensive Against World Shipping, February 1917–October 1918*, in: *The Historian*, Bd. 33 (1971), S. 611–636.
- 52 Scheers Ausarbeitungen in dieser Angelegenheit vom 20. November und 7. Dezember 1914 in: BA–MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 21, »Möbilmachung – Januar 1916«.
- 53 Nachlaß Weizsäcker, Brief an seinen Vater vom 20. Februar 1916. »Im Bundesratsausschuß war die Stimmung gedrückter . . . Graf Hertling war sehr pessimistisch«. Man sah den Entschluß zum uneingeschränkten U-Bootskrieg als ein »Vabanque-Spiel« an. Sachsen, Baden, Mecklenburg und Bayern waren im Prinzip dagegen, betrachteten ihn aber als »unvermeidbar«. Carl von Weizsäcker erklärte offen, daß er gegen die Maßnahme sei, und fügte hinzu, daß er auch im Namen des Königs von Württemberg spreche. Bethmann Hollweg an Rudolf von Valentini, 22. Januar 1917, zitiert nach Rudolf von Valentini, *Kaiser und Kabinettschef*. Nach eigenen Aufzeichnungen und dem Briefwechsel des Rudolf von Valentini, dargest. von Bernhard Schwertfeger, Oldenburg 1931, S. 246. Weizsäckers Briefwechsel mit seinem Vater über dieses Thema, der sich von 1914 bis 1917 erstreckt, ist aufschlußreich, da er einen Einblick in einige Überlegungen gibt, die hinter der Entscheidung zur Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges am 1. Februar 1917 standen.
- 54 Vgl. Birnbaum, *Peace Moves*, Kap. 1 und 2.
- 55 Nachlaß Weizsäcker, Brief an seinen Vater vom 27. September 1916.
- 56 Ebd., Brief vom 4. Mai 1917.
- 57 Ebd., Briefe an seinen Vater vom 27. Dezember 1916 und vom 15. Januar 1917; Briefe an Trotha vom 28. und 29. Dezember 1916.
- 58 BA–MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 5, Trotha an Levetzow, 28. Oktober 1916.
- 59 Friedrich von Payer, *Von Bethmann Hollweg bis Ebert. Erinnerungen und Bilder*, Frankfurt/M. 1923, S. 222.
- 60 BA–MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 3, Bd. 4, Boy-Ed an Holtzendorff, 26. Juni 1916.
- 61 Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, III, S. 378 f.
- 62 Zum Befehl des Kaisers, den uneingeschränkten U-Bootskrieg wiederaufzunehmen, vgl. Schulthess' *Europäischer Geschichtskalender*, N. F., Bd. 33 (1917), S. 94.
- 63 Dazu die Tagebucheintragen im Nachlaß Hipper, BA–MA, N 162, Bd.

- 6, vom 14. Januar und 1. Februar 1917, sowie im Nachlaß Souchon, BA-MA, N 156, Bd. 19, vom 8. Januar und 9. Februar 1917. Ein zeitgenössischer Beobachter am Berliner Hof bemerkte: »Jeder ist erregt über die U-Boot-Frage. Wir alle wissen und fühlen, daß Deutschland seine letzte Karte ausspielt«. Evelyn Blücher, *An English Wife in Berlin. A Private Memoir of Events, Politics, and Daily Life in Germany throughout the War and the Social Revolution of 1918*, London 1920, S. 164.
- 64 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 34, S. 6762 (22. Februar 1916).
- 65 Ebd., Bd. 36, S. 7145 (21. Oktober 1917).
- 66 Zum Hindenburg-Programm vgl. besonders Gerald D. Feldman, *Army, Industry, and Labor in Germany 1914-1918*, Princeton 1966. Die Marine stellte viele ihrer Reserveoffiziere für die Durchführung dieses Programms frei.
- 67 BA-MA, F 7589, Nachlaß Hollweg, Bd. 1, »Weiterentwicklung der Marine nach dem Kriege« von Karl Hollweg, Chef der Militärischen Abteilung des Reichsmarineamts, undatiert, vermutlich 1915/16.
- 68 The National Archives, Washington, Microfilm T-120, Nachlaß Gustav Stresemann, H 131 736. Notizen von der Pressekonferenz des Reichsmarineamts am 10. April 1917.
- 69 Ebd., H 133 294, Löhlein an Stresemann, 30. November 1917.
- 70 Zur Frage der Beförderungspraxis während des Krieges s. S. 63. Gegen die Kontakte von Offizieren zu Abgeordneten bestanden offenbar keine Bedenken; hinsichtlich der Reaktion der Marineführung auf Beziehungen von Mannschaften zu Parlamentariern s. Kapitel 9.
- 71 Aufzeichnungen des Admirals von Trotha, WUA, X/1, S. 23 ff.
- 72 Stumpf war während des Krieges Matrose auf dem Linienschiff »Helgoland«. Seine Aufzeichnungen wurden als »Tagebuch des Matrosen Richard Stumpf« im Band X/2 im Werk des Untersuchungsausschusses veröffentlicht. Der Historiker Arthur Rosenberg, Mitglied des Untersuchungsausschusses des Reichstages, stellte dazu fest: »Das ist nicht ein gewöhnlicher Zeuge, sondern es wird das grundlegende Memoirenwerk für die späteren Historiker sein«. WUA, IX/2, S. 525.
- 73 WUA, X/2, S. 275, Tagebuch des Matrosen Richard Stumpf, Eintragung vom 10. Dezember 1917.
- 74 Erich Otto Volkman, *Der Marxismus und das deutsche Heer im Weltkrieg*, Berlin 1925, S. 174 f.
- 75 WUA, X/1, S. 128.
- 76 HA-Stuttgart, E 130 I, Staatsministerium, »Niederschriften über Sitzungen von Reichstagsausschüssen 1915-1918«, Bd. III, 146. Sitzung des Ausschusses für den Reichshaushalt, 26. April 1917.
- 77 BA-MA, Nachlaß Keyserlingk, N 161, Bd. 19.
- 78 Vgl. dazu Röhl, *Deutschland ohne Bismarck*, S. 227, sowie Steinberg, *Yesterday's Deterrent*, S. 58, S. 162, S. 191. Tirpitz, *Erinnerungen*, S. 100 und 109 befaßt sich in einigen Einzelheiten mit der Zentrumsparterie.
- 79 Berghahn, *Tirpitz-Plan*, S. 118.

- 80 Ebd., S. 113, S. 540ff.
 81 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 4: »Er gewährte dem Abgeordneten Erzberger Einblick in die geheimsten Akten des Reichsmarineamts; sogar ein Dienstwagen des Reichsmarineamts stand diesem zur Verfügung. Junge Angehörige der Haushaltsabteilung des Reichsmarineamts mußten mit sozialdemokratischen Abgeordneten Arm in Arm gehen«.

9. Kapitel

- 1 Alboldt, Die Tragödie, S. 106ff.: Verfehlungen auf dem Kleinen Kreuzer »Nürnberg«, und S. 121 ff.: Schreiben des Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein an Admiral Bachmann betr. Unregelmäßigkeiten bei der Verteilung von Liebesgaben. Vgl. auch Horn, German Naval Mutinies, S. 35 ff.
- 2 Es ging das Gerücht, daß Admiral von Ingenohl nicht gegen die Royal Navy vorgehen wollte, da er mit einer Engländerin verheiratet sei. Vgl. dazu WUA, IX/2, S. 86 und X/1, S. 45.
- 3 Zur Geschichte der Sozialdemokratischen Partei während des Ersten Weltkriegs, zu den Ursachen der Spaltung, zur Gründung der Unabhängigen Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (USPD) sowie zur politischen Position ihrer führenden Repräsentanten Hugo Haase, Eduard Bernstein, Rosa Luxemburg, Karl Liebknecht und Wilhelm Dittmann vgl. Eugen Prager, Geschichte der USPD, Berlin 1921, und Carl E. Schorske, German Social Democracy 1905–1917. The Development of the Great Schism, Cambridge (Mass.) 1955.
- 4 BA-MA, F 7874 G. X: Kriegsakten. Politisches, Spionage, Agitation, Kriegsgefangene, Nachrichtendienst pp.
- 5 Volkmann, Marxismus und Heer, S. 176.
- 6 WUA, IX/1, S. 211.
- 7 BA-MA, F 7874 G. X, Bachmann an I. Marineinspektion, 4. Juni 1917.
- 8 Hebbinghaus an das Reichsmarineamt, 6. August 1917, WUA, IX/1, S. 67.
- 9 BA-MA, RM 33/v. 281, Denkschrift des Stationschefs von Krosigk vom 22. Juni 1917.
- 10 Kapitän z. See Fuchs an Vizeadmiral Mauve, 1. August 1917. Abgedruckt in: Militär und Innenpolitik im Weltkrieg 1914–1918, 2 Bde., hrsg. von Wilhelm Deist, (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, Zweite Reihe), Düsseldorf 1970, Bd. II, S. 995 f.
- 11 Volkmann, Marxismus und Heer, S. 176.
- 12 Die vielfach verschobene dritte »Zimmerwalder Konferenz« sozialistischer Führer fand schließlich vom 5. – 12. September 1917 in Stockholm statt. Für die SPD nahmen daran Ebert, Scheidemann und Legien teil, für die USPD Bernstein, Haase, Kautsky und Ledebour. Die sozialistischen Parteien der Entente-Staaten waren nicht vertreten. Vgl. dazu Julius Braun-

- thai, Geschichte der Internationale, Bd. 1–3, Hannover 1961–1971, II, S. 106ff., und Fritz Fischer, Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/18, Düsseldorf 1964, S. 507ff.
- 13 Am 19. Juli 1917 verabschiedete eine aus Sozialdemokraten, den Abgeordneten der Fortschrittlichen Volkspartei und des linken Flügels des Zentrums bestehende Mehrheit des Reichstages eine Resolution, in der die Beendigung des Krieges ohne Annexionen und Kriegsentschädigungen gefordert wurde. Vgl. dazu Ritter, Staatskunst und Kriegshandwerk, III, S. 536ff.; Fischer, Griff nach der Weltmacht, und Arthur Rosenberg, Entstehung und Geschichte der Weimarer Republik, hrsg. von Kurt Kersten, Frankfurt/M. 1955.
- 14 Johann Victor Bredt, Die Marineunruhen 1917, in: Preußische Jahrbücher, Bd. 208 (1927), S. 9f. Die Verhandlungen über diese Friedensinitiative des Papstes Benedikt XV. führte in Deutschland der Nuntius Eugenio Pacelli zwischen Juni und September 1917. Vgl. dazu Fischer, Griff nach der Weltmacht, S. 545ff.; Ritter, Staatskunst und Kriegshandwerk, IV, S. 26ff.; ferner Wolfgang Steglich, Die Friedenspolitik der Mittelmächte 1917/18, Wiesbaden 1964.
- 15 Nachlaß Weizsäcker, Brief an seinen Vater vom 4. August 1917.
- 16 Albert Klein, Der Zusammenbruch der Flotte von innen gesehen, in: Süddeutsche Monatshefte, Jg. 16 (1918/19), S. 448ff.
- 17 Eine ausgewogene Darstellung der Meutereien bei der Marine fehlt bisher. Außer den Angaben im Werk des Untersuchungsausschusses vgl. u. a. Wilhelm Dittmann, Die Marine-Justizmorde von 1917 und die Admirals-Rebellion von 1918, Berlin 1926; Bredt, Die Marineunruhen 1917; Heinrich Neu, Die revolutionäre Bewegung auf der deutschen Flotte 1917 bis 1918, Stuttgart 1930; Hans Kutscher, Admiralsrebellion oder Matrosenrevolte? Der Flotteneinsatz in den letzten Tagen des Weltkriegs, Stuttgart 1933; Hans-Joachim Bernhard, Die Entstehung einer revolutionären Friedensbewegung in der deutschen Hochseeflotte im Jahre 1917, in: Revolutionäre Ereignisse und Probleme in Deutschland während der Periode der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917/1918, Ost-Berlin 1957, S. 89–140. Von der zahlreichen Memoirenliteratur seien hier die Erinnerungen der Admirale Scheer, Behncke und Hopman sowie die der Matrosen bzw. Heizer Beckers und Sachse genannt. Horn, German Naval Mutinies, folgt Dittmanns Untersuchung und übernimmt seine provozierenden Schlußfolgerungen. Eine Verteidigung des Seeoffizierkorps bringt der Aufsatz von Ulrich Czisnik, Die Unruhen in der Marine 1917/18, in: Marine-Rundschau, Jg. 67 (1970), S. 641–64. Czisniks Darstellung widersprach Wilhelm Deist, Die Unruhen in der Marine 1917/18, in: Marine-Rundschau, Jg. 68 (1971), S. 325–43.
- 18 Eine Zusammenstellung der Vorgänge findet sich in WUA, IX/1, S. 4ff. Scheers erster Bericht vom 2. August 1917 ist abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 996ff.
- 19 Abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 999ff.
- 20 Nachlaß Weizsäcker, Brief an seinen Vater vom 19. August 1917.

246 *Anmerkungen zum 9. Kapitel*

- 21 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 21, Brief an seine Frau vom 26. September 1917.
- 22 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 7, Eintragungen vom 3., 7. und 13. August 1917. Am häufigsten nannten die Matrosen als ihre Gesprächspartner die USPD-Abgeordneten Hugo Haase, Wilhelm Dittmann, Georg Ledebour, Ewald Vogtherr und Luise Zietz.
- 23 Hebbinghaus an das Reichsmarineamt, 6. August 1917, WUA, IX/1, S. 80.
- 24 Scheer an Capelle, 14. August 1917, ebd., S. 85.
- 25 Deist, Die Unruhen in der Marine, S. 333 f.
- 26 Die folgenden Auszüge stammen aus längeren »Notizen über den Verlauf der Marinemeuterei 1917« in BA-MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 2. Die diesbezüglichen Dokumente in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1016 ff.
- 27 Vgl. WUA, IX/1, S. 71 ff., S. 84; ferner Bredt, Die Marineunruhen 1917, S. 11 ff.
- 28 Regierte der Kaiser?, S. 313.
- 29 WUA, X/2, S. 254 f., Tagebuch Stumpf.
- 30 BA-MA, RM 47/v. 424, Souchon an Scheer, 30. September 1917.
- 31 BA-MA, RM 47/v. 458, Meurer an alle Kommandanten, 22. August 1917.
- 32 Ebd., Hipper an alle Kommandanten, 30. August 1917.
- 33 Ebd., Trotha an alle Kommandanten, 3. September 1917.
- 34 WUA, IX/1, S. 86. Vgl. Volkmann, Marxismus und Heer, S. 288 f.
- 35 BA-MA, RM 2/1733, Bachmann an Capelle, 11. September 1917.
- 36 Karl Helfferich, Der Weltkrieg, Berlin 1920, S. 500.
- 37 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 10, Scheer an Trotha, 3. Januar 1919.
- 38 Richard Stumpf notierte in seinem Tagebuch: »Die Hälfte der Leute ist gleichgültig, ein Viertel vielleicht empört und voll Mitleid für die armen Teufel, und ein schwaches Viertel zur raschen Tat und Sühne bereit«. WUA, X/2, S. 256 f.
- 39 BA-MA, RM 2/1733, Scheer an Wilhelm II., 6. Oktober 1917.
- 40 Scheer nannte einige Merkmale zum Erkennen von USPD-Sympathisanten oder -Mitgliedern: In Briefen stehe am Anfang ein mit »U« beginnendes Wort, in der Mitte eines mit »S«, am Schluß eines mit »P«; die linke Hand in der Tasche des Überziehers an geraden, die rechte an ungeraden Tagen; Codewörter u. a. BA-MA, RM 28/244, Bd. 2.
- 41 WUA, X/1, S. 141 ff. Das Zitat auf S. 145.
- 42 Vgl. dazu Militär und Innenpolitik, II, S. 1068, Anm. 1. Holtzendorffs Vortrag fand am 27. Oktober 1917 statt.
- 43 WUA, X/2, S. 238 f., Tagebuch Stumpf.
- 44 Albert Hopman, Das Kriegstagebuch eines deutschen Seeoffiziers, Berlin 1925, S. 239.
- 45 WUA, X/1, S. 109. Aussage Alboldt.
- 46 WUA, IX/2, S. 313. Aussage des Matrosen Wilhelm Weber.
- 47 Ebd., S. 327. Aussage des Oberheizers Beckers.
- 48 So sandte 1917 der J. F. Lehmann-Verlag 100 Freiemplare seiner Bro-

- schüre »Deutschlands Zukunft bei einem guten und bei einem schlechten Frieden« an die Marinestation der Ostsee in Kiel. Auch andere der bei Lehmann erscheinenden alldutschen und nationalistischen Schriften zirkulierten bei den Seeoffizieren.
- 49 WUA, X/1, S. 49ff. Unter den hier von Richard Stumpf genannten, von Offizieren verteilten rechtsgerichteten Zeitungen befanden sich die »Kieler Neuesten Nachrichten«, die »Hamburger Nachrichten«, die »Eisernen Blätter«, die »Deutsche Tageszeitung« und die »Wilhelmshavener Zeitung«.
- 50 Meurers Tagesbefehl ist abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1013ff. Das Schriftstück trägt das Datum vom 15. August 1917.
- 51 BA-MA, F 7635, Bd. 3, Hebbinghaus an Capelle, 4. Januar 1918; WUA, IX/1, S. 20f; Militär und Innenpolitik, II, S. 1020f., 1059f.
- 52 Es waren dies die »Schwäbische Volkszeitung« (Augsburg), »Fränkische Volkstribüne« (Bayreuth), »Thüringen« (Erfurt), »Halberstädter Volkszeitung«, »Oberfränkische Volkszeitung« (Hof), »Fränkische Tagespost« (Nürnberg), »Volksblatt« (Saalfeld), »Thüringer Volksfreund« (Sonnenberg), »Freie Presse« (Straßburg) und »Fränkischer Volksfreund« (Würzburg). Ende September 1917 wurden noch weitere USPD-Zeitungen der ursprünglichen Liste zugefügt. BA-MA, F 7635, Bd. 3, Hebbinghaus an Capelle, 4. Januar 1918; Militär und Innenpolitik, II, S. 1020f., 1059f.; BA-MA, RM 28/244, Bd. 2, Capelle an alle Befehlshaber, 23. August 1917, Capelle an alle Befehlshaber, 26. September 1917.
- 53 BA-MA, F 7635, Bd. 3, Hebbinghaus an Capelle, 4. Januar 1918.
- 54 Tagesbefehl der Marinestation der Ostsee vom 24. November 1917, abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1113f.
- 55 WUA, IX/1, S. 27.
- 56 BA-MA, RM 28/244, Bd. 1, Boy-Ed an Prinz Heinrich, 23. August 1917. Gedanken über eine Diktatur waren den Seeoffizieren nicht fremd. Kapitän z. See Michaelis notierte: »Man hätte ihn [den Reichstag] für die Dauer des Krieges schließen sollen. Die alten Römer haben nicht umsonst in ernsten Zeiten Senat wie Volksversammlung außer Betrieb gesetzt und einen Diktator ernannt«. BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 5. Hipper schrieb in sein Tagebuch am 8. Juli 1917: »Weg damit, den Reichstag heimschicken, einen Diktator ernennen, das scheint mir der richtige Weg zu sein«. BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 7. Nach Sauer, Das Problem des deutschen Nationalstaates, S. 436, hatte Deutschland bei Kriegsende nur die Wahl zwischen der »Einführung des parlamentarischen Systems« oder der »Verwandlung in eine plebiszitäre Diktatur«.
- 57 WUA, IX/1, S. 28, Prinz Heinrich an Capelle, 2. September 1917. Das Schriftstück findet sich auch in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1040f.
- 58 BA-MA, RM 28/244, Bd. 1, Scheer an Capelle, 3. September 1917.
- 59 Ebd., Bachmann an Capelle, 10. September 1917.
- 60 Ebd., Capelle an Prinz Heinrich, 15. September 1917. Abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1047f.
- 61 BA-MA, RM 28/244, Bd. 1, Prinz Heinrich an Capelle, 25. September

1917. Abgedruckt in: *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1058.
- 62 *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1042 f.
- 63 Deist, *Die Unruhen in der Marine*, S. 334 f.
- 64 Die Deutsche Vaterlandspartei wurde am 3. September 1917 in Königsberg gegründet. Zum 1. Vorsitzenden bestimmte die Gründungsversammlung den Großadmiral Tirpitz. Die Vaterlandspartei trat für ein Durchhalten bis zum siegreichen Ende des Krieges ein und forderte beträchtliche Annexionen. Sie bekämpfte den Gedanken an einen Frieden ohne Gebietserwerbungen, wie er in der Friedensresolution des Reichstags deutlich geworden war, und lehnte jede Änderung des preußischen Dreiklassenwahlrechts ab. Im Juli 1918 rühmte sich die Partei, 1,25 Millionen Mitglieder zu haben und damit stärker zu sein als die SPD mit rund 1 Million Mitgliedern. Die Vaterlandspartei verstand sich allerdings mehr als deutsch-nationalpolitischer Interessenverband; sie war nicht mit Abgeordneten im Reichstag vertreten. Zur Geschichte der Vaterlandspartei vgl. Karl Wortmann, *Geschichte der Deutschen Vaterlandspartei 1917–1918*, Phil. Diss., Halle 1926, ferner George E. Etue jr., *The German Fatherland Party 1917–1918*, Phil. Diss., University of California, Berkeley 1959.
- 65 *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1048, Anm. 3. Am 9. Oktober 1917 warf der Abgeordnete Otto Landsberg im Reichstag der Marine vor, sie habe allein in Danzig 7000 Exemplare des Textes der Tirpitzschen Rede bei der Gründung der Vaterlandspartei verteilt.
- 66 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 36, Eintragung vom 8. September 1917.
- 67 BA-MA, F 7635, Bd. 3, Hebbinghaus' Bericht für die Antwort auf die Reichstagsrede von Landsberg, die Tätigkeit der Vaterlandspartei im I. Marinebataillon betreffend (Rede vom 7. Oktober, Bericht vom 28. Dezember 1917).
- 68 WUA, IX/2, S. 234, S. 384.
- 69 BA-MA, RM 28/244, Bd. 2, Prinz Heinrich an Marinebefehlshaber und Kommandeure, 16. September 1917. Abgedruckt in: *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1048 ff.
- 70 BA-MA, F 7635, Bd. 3, Hebbinghaus' Bericht über Vaterlandspartei und Marine, 1. Februar 1918. Vgl. auch WUA, IX/1, S. 30.
- 71 Ebd.
- 72 BA-MA, F 7635, Bd. 3, Müller an Krosigk, 6. Februar 1918. Eberts Anfrage erfolgte am 1. Februar 1918. Das preußische Kriegsministerium vertrat wie Prinz Heinrich die Auffassung, daß die Vaterlandspartei ein politischer Verein wie der Flottenverein und keine politische Partei sei. Das Ministerium hatte keine Einwände gegen eine Mitgliedschaft von Militärpersonen, empfahl aber den Offizieren, davon abzusehen, ihren Untergebenen die Mitgliedschaft nahezulegen. Capelle hatte dazu beigetragen, den preußischen Kriegsminister von seinem ursprünglichen Standpunkt in dieser Sache abzubringen. Für die Reaktion des Ministers vgl. *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1097 f., 1101 ff.
- 73 BA-MA, RM 2/1733, Müller an Krosigk, 6. Februar 1918. Vgl. ferner

Wilhelms II. Aufzeichnungen für den Reichskanzler Michaelis vom 10. September 1917 in: Wilhelm Michaelis, *Der Reichskanzler Michaelis und die päpstliche Friedensaktion 1917*. Neue Dokumente, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht*, Bd. 12 (1961), S. 433 f. Der Kaiser schrieb, daß Tirpitz der Regierung »außerordentlich unbequem, wenn nicht gefährlich werden« könne, besonders, wenn Deutschland nach dem Kriege nicht die flandrische Küste behalten würde. Er warnte Michaelis, Tirpitz nicht zu unterschätzen: »Er sollte und wollte Kanzler werden, und jeder, der statt seiner es wird, hat ihn zum geschworenen Feind«. Wenn Tirpitz erführe, daß die gegenwärtige Regierung erwäge, die Forderung nach der flandrischen Küste aufzugeben, »wird er einen Sturm loslassen im deutschen Land, gegen den die Julitage und Bethmanns Sturz Kinderspiel sein werden«. Vgl. ferner Herwig, *Admirals versus Generals*, S. 203 ff.

74 WUA, IX/1, S. 80ff.

75 Ebd., S. 86.

76 BA-MA, RM 28/244, Capelle an Prinz Heinrich, 10. September 1917.

77 BA-MA, RM 47/v. 139, Bd. 1, Lösch an Capelle, 9. Oktober 1917.

78 In der Vormittagssitzung am 9. Oktober 1917 hatte Dittmann im Reichstag dem Staatssekretär Capelle die Frage vorgelegt, »ob es wahr ist, daß bei der Marine annähernd 200 Jahre Zuchthaus über die Matrosen verhängt worden sind, weiter, ob es wahr ist, daß mehrere Todesurteile gefällt und auch vollstreckt worden sind, daß man Matrosen erschossen hat wegen Bekundung ihrer politischen Gesinnung«. *Verhandlungen des Reichstages*, Bd. 310, 9. Oktober 1917, 3770 A.

79 Ebd., 3773 B.

80 Ebd., 3775 B.

81 Ebd., 3794 D.

82 Haußmann an Delbrück, 11. Oktober 1917. *Der interfraktionelle Ausschuß 1917/18*, hrsg. von Erich Matthias und Rudolf Morsey, (*Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien*, Bd. 1), Düsseldorf 1959, Teil I, S. 220, Anm. 12.

83 BA-Koblenz, R 1/Bd. 13, Holtzendorffs Notizen für Albert Ballin vom 9. Oktober 1917.

84 »Auch hier ist die Marine nicht etwa die treibende Kraft gewesen, aber sie ist das erregende Moment insofern gewesen, als durch ihre Geschehnisse die politischen Ereignisse im Reiche in Fluß gebracht wurden«. Bredt, *Die Marineunruhen 1917*, S. 15.

85 BA-MA, Nachlaß Müller, N 159, Bd. 6.

86 *Regierte der Kaiser?*, S. 324.

87 Ebd., S. 324 f.

88 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 21, Souchon an seine Frau, 10. Oktober 1917, über ein Gespräch mit Scheer an diesem Tage.

89 BA-MA, RM 28/244, Bd. 1, Boy-Ed an Holtzendorff, 10. Oktober 1917. Vgl. *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1073 ff. Boy-Ed sprach von einem »neuen schwarzen Tag in unserem Vaterland« und nannte die Reichstagsdebatte vom 9. Oktober »nicht nur eine Kanzlerkrise, sondern auch eine

- ganz erhebliche Staatssekretärkrisis».
- 90 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 36, S. 7122, Notizen über die Unterredung mit Capelle am 14. Oktober 1917.
- 91 BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 21, Brief an seine Frau, 17. Oktober 1917.
- 92 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 5.
- 93 Auch führende Offiziere des Heeres kritisierten Capelle und die ganze Reichstagsaffäre. General Hans von Seeckt: »Ich finde das Auftreten von Capelle auch ungeschickt«. The National Archives, Washington: 1949. File Microcopies of Records in the National Archives: Nr. 132, »The Papers of General Hans von Seeckt«, Rolle 27, Nr. 402. Brief an seine Frau, 14. Oktober 1917. General Wilhelm Groener bemerkte, »daß Capelle die Sache erheblich aufgebauscht hat. Was aber das schlimmste ist, daß unsere Feinde aus diesen Dingen neuen Mut schöpfen werden; auch ist nicht ausgeschlossen, daß die beiden sozialdemokratischen Parteien wieder mehr zusammengehen werden«. The National Archives, Washington: 1948. File Microcopies of Records in the National Archives: Nr. 137, »Papers of General Wilhelm Groener«, Rolle 3, Stück 13 – VIII. Tagebucheintragung für den 10. Oktober 1917. General Karl von Einem fand die Angelegenheit »öde und anwidernd«. Er »hätte die Schurken hinter Schloß und Riegel setzen lassen!« Ein Armeeführer erlebt den Weltkrieg. Persönliche Aufzeichnungen des Generalobersten von Einem, hrsg. von Junius Alter, Leipzig 1938, S. 343. Für General Max Hoffmann waren die ganzen Reichstagsverhandlungen »ein kläglicher Sturm im Wasserglas«. Die Aufzeichnungen des Generalmajors Max Hoffmann, hrsg. von Karl Friedrich Nowak, 2 Bde., Berlin 1929, I, S. 180. Eintragung vom 12. Oktober 1917.
- 94 Militär und Innenpolitik, II, S. 1077ff.
- 95 BA-Koblenz, R 1/Bd. 13, Notizen Holtzendorffs für Albert Ballin vom 22. Oktober 1917 über das Gespräch mit seinem Bruder am Vortage.
- 96 Militär und Innenpolitik, II, S. 1077, Anm. 4.
- 97 Zu Erwägungen, Scheer zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes zu ernennen, die Notizen Müllers über sein Gespräch mit Capelle am 22. Oktober 1917. BA-MA, Nachlaß Müller, N 159, Bd. 6.
- 98 BA-MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 2, Capelle an Michaelis, 16. Oktober 1917; abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1080ff. Sogar der energische Marine-Kriegsrichter Dobring sagte Capelle am 24. November 1917, er könne nicht garantieren, daß die drei USPD-Abgeordneten schuldig gesprochen würden, wenn es zu einer Gerichtsverhandlung käme. Ebd., S. 1105ff.
- 99 BA-MA, F 3811/PG 62386, Admiralstab der Marine, Kriegstagebuch I. Geschwader, Bd. 4, Eintragung für den 24. Oktober 1917.
- 100 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 181, Hopman an Tirpitz, 4. Oktober 1917.
- 101 Ebd.
- 102 Ebd., Bd. 279, Mann an Tirpitz, 9. Oktober 1917.
- 103 Unsere Marine im Weltkrieg 1914–1918, hrsg. von Eberhard von Mantey,

- Berlin 1927, und Zwehl, Die Verwendung der deutschen Hochseeflotte, S. 289.
- 104 BA-MA, RM 28/244, Bd. 1, Boy-Ed an Prinz Heinrich, 16. Oktober 1917.
- 105 The National Archives, Washington, Microfilm T-120, Nachlaß Gustav Stresemann, H 132775 - 132777.
- 106 BA-MA, RM 5/v. 906, Bd. 30.
- 107 BA-MA, F 7874 G. X, Bachmann an I. Marineinspektion, 13. September 1917. Zu Ludendorffs Anordnung vom 15. September 1917, den vaterländischen Unterricht fortzusetzen, vgl. Militär und Innenpolitik, II, S. 860ff. Zur Einstellung der Armee zum vaterländischen Unterricht vgl. Reinhard Höhn, Die Armee als Erziehungsschule der Nation. Das Ende einer Idee, Bad Harzburg 1963.
- 108 BA-MA, F 7874 G. X, Seebataillon an I. Marineinspektion, 11. Oktober 1917.
- 109 Mündliche Mitteilung Friedrich Ruges an den Autor.
- 110 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 37, S. 7230ff. Vgl. auch Boy-Ed an Selchow, 9. September 1918, abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 959ff.
- 111 Ebd., S. 7311f., »Lehrgang für den Vaterländischen Unterricht, 26.-29. Februar 1918«.
- 112 BA-MA, F 7874 G. X, Marinestation der Ostsee an I. Marineinspektion, Februar 1918.
- 113 Ebd., Werth an alle Kaiserlichen Werften an der Ostsee, 21. April 1918.
- 114 WUA, X/1, S. 166f. Aussage Alboldt.
- 115 Ebd., S. 168ff.
- 116 WUA, IX/1, S. 417.
- 117 Hans-Joachim Bernhard, Unveröffentlichte Dokumente zum Aufstand in der deutschen Hochseeflotte im Sommer 1917, in: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, Jg. 5 (1957), S. 1069.
- 118 Bredt, Die Marineunruhen 1917, S. 16.
- 119 Admiral von Schröder nannte Müller ganz offen den »größten Schädling« in der Marine und sah in dem Kabinettschef einen Verbündeten des verhassten Auswärtigen Amtes: »Das sind Schweine und Landesverräter. An den Laternenpfahl mit ihnen allen! Sonst geht Deutschland zu Grunde!« BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 5, Tagebucheintragung vom September 1916.

10. Kapitel

- 1 Weizsäcker, Erinnerungen, S. 40.
- 2 Regierte der Kaiser?, S. 343.
- 3 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Müller, 14. Januar 1918.
- 4 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 21, Bd. 5, Denkschrift vom 16. April 1918.

- 5 Am 21. Mai 1918 berichtete der Verbindungsoffizier des Admiralstabs im Großen Hauptquartier, Kapitän z. See von Bülow, seinem Chef Holtzendorff, Ludendorff habe »das Tischtuch zwischen Euer Exzellenz und ihm zerschnitten« wegen des Widerstandes der Marine gegen seine Pläne und weil Holtzendorff das Auswärtige Amt in seinem Sinne eingeschaltet hatte. BA-MA, RM 5/v. 4168, Band Krim, Bülow an Holtzendorff, 21. Mai 1918. Vgl. auch Winfried Baumgart, Neue Quellen zur Beurteilung Ludendorffs. Der Konflikt mit dem Admiralstabschef über die deutsche Schwarzmeerpolitik im Sommer 1918, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 2/1969, S. 161 ff.
- 6 BA-MA, RM 47/v. 683, Kriegstagebuch 26. 2. 18–26. 9. 18, Eintragung vom 18. Juni 1918.
- 7 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Müller, 26. Juni 1918.
- 8 Regierte der Kaiser?, S. 39f.
- 9 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 11, Tagebucheintragung vom 5. Juli 1918 über sein Gespräch mit Trotha.
- 10 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Levetzow an Scheer, 7. Juli 1918. Vgl. auch Wilhelm Deist, Die Politik der Seekriegsleitung und die Rebellion der Flotte Ende Oktober 1918, in: VjZG, 14 (1966), S. 345.
- 11 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Müller, 8. Juli 1918.
- 12 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 18, Bd. 1, Notizen von dem Gespräch Müller-Restorff über die weitere Verwendung von Holtzendorff vom 15. Juli 1918.
- 13 BA-MA, Nachlaß Capelle, N 170, Bd. 2, Müller an Trotha, 15. Juli 1918.
- 14 Ebd., Müller an Capelle, 15. Juli 1918.
- 15 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Müller, 17. Juli 1918.
- 16 BA-MA, IM 46/2, Personalakte Bachmann, Teil 3, Bachmann an Restorff, 27. Juli 1918.
- 17 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Müller, 17. Juli 1918.
- 18 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 18, Bd. 1, Notizen über die Unterredung mit Holtzendorff und Müller.
- 19 Schulthess' Europäischer Geschichtskalender, N. F., Bd. 34 (1918), S. 247.
- 20 Warburg Institute, Max Warburg Papers, Akte 161 a (1918), Anl. 31, Holtzendorff an Warburg, 5. August 1918. Diese Unterlagen aus dem Warburg Institute wurden mir freundlicherweise von Werner T. Angress zugänglich gemacht, dem ich an dieser Stelle dafür danke.
- 21 Regierte der Kaiser?, S. 399. Vgl. auch Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 345.
- 22 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 18, Bd. 1. Einen Bericht über die »hitze Diskussion« Scheers mit Levetzow gab Korvettenkapitän Meyer-Quittlingen, Admiralstabsoffizier der Hochseestreitkräfte, in einem Brief an Trotha vom 11. August 1918. Er bat Trotha gleichzeitig, den Brief nach Empfang zu vernichten, damit er nicht in falsche Hände käme.
- 23 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 10, Tagebucheintragung vom 11. August 1918.
- 24 Hubatsch, Der Admiralstab, S. 177ff.; Reinhard Scheer, Deutschlands

- Hochseeflotte im Weltkrieg. Persönliche Erinnerungen, Berlin 1937, S. 337ff. Trotha hielt den Sieg für einen Triumph über Müller. Er sah die Ursache dafür, daß bislang eine einheitliche Marineführung nicht zustande gekommen war, in Müllers persönlichem Ehrgeiz. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Trotha an Levetzow, 12. August 1918.
- 25 Ebd., Trotha an Levetzow, 22. August 1918.
- 26 Ebd., Kasten 18, Bd. 1, Scheer an Trotha, 16. August 1918.
- 27 The National Archives, Washington, Microfilm T-120, Nachlaß Gustav Stresemann, H 136083 f., Notizen vom 14. August 1918.
- 28 BA-MA, Nachlaß Keyserlingk, N 161, Bd. 19, Notizen vom August 1918.
- 29 BA-MA, IM 46/2, Personalakte Bachmann, Teil 3, Bachmann an Restorff, 17. August 1918.
- 30 BA-MA, Nachlaß Capelle, N 170, Bd. 2, Müller an Capelle, 19. September 1918.
- 31 Warburg Institute, Max Warburg Papers, Akte 161a, Anl. 33, Müller an Warburg, 28. September 1918.
- 32 Behncke verwies darauf, daß es für die Durchführung eines solchen Bauprogramms nicht genug erfahrene Handwerker und Arbeiter gebe. Scheers Vorschlag, die nötigen Techniker aus dem Personalbestand der Flotte herauszuziehen, lehnte er ab, da dann die Flotte ihren Geleitschutzaufgaben nicht mehr nachkommen könne. Schließlich müsse eine Akzentverschiebung dieser Art auf den U-Bootbau es nahezu unmöglich machen, in absehbarer Zeit zum weiteren Bau von Großkampfschiffen die Zustimmung des Reichstags zu erhalten. Hier stimmte er mit Scheer überein, der einräumte, daß es unmöglich werden würde, »Volk und Reichstag von der Notwendigkeit einer Kampfflotte zu überzeugen«, wenn man weiterhin den U-Bootkrieg so in den Vordergrund stellte. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 22, Bd. 11, Tagebucheintragung vom 14. September 1918.
- 33 37 U-Kreuzer, 27 große, 73 mittlere U-Boote, 118 UB-Boote (550 t), 103 UC-Boote (Minenleger, 450 t) und 92 UF-Boote (350 t). Das gesamte von der Seekriegsleitung eingebrachte Bauprogramm sah vor: 2 Schlachtschiffe, 15 Kreuzer, 116 Torpedoboote und 450 U-Boote. BA-MA, Nachlaß Keyserlingk, N 161, Bd. 19.
- 34 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 12. Scheer nannte das Programm »einen Versuch in zwölfster Stunde, alles zu retten«. Ebd.
- 35 Alfred Niemann, Revolution von oben – Umsturz von unten. Entwicklung und Verlauf der Staatsumwälzung in Deutschland 1914–1918, Berlin 1927, S. 398f.
- 36 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 11, Tagebucheintragungen vom 11. und 12. September 1918. Um die sofort benötigten 1500 qualifizierten Arbeiter bereitstellen zu können, ließ das Reichsmarineamt die Kriegsgefangenenlager nach ausgebildeten Werftarbeitern durchkämmen, deutsche gefangene Werftarbeiter austauschen, in Belgien und in den baltischen Staaten gelernte Arbeiter zwangsweise verpflichten und Frauen mit anwerben. BA-MA, RM 3/v. 4685, Bd. 1, Denkschrift vom 5. August 1918.

- 37 Regierte der Kaiser?, S. 417.
- 38 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 18, Bd. 1, Meyer-Quittlingen an Trotha, 16. September 1918. Nach Stegemann, Deutsche Marinepolitik, S. 138, berechtigt die starke Hervorhebung der psychologischen Momente »zu der Annahme, daß die Seekriegsleitung selbst von der restlosen Durchführbarkeit des Programmes nicht überzeugt war, die Vorbereitungen aber trotzdem betrieb, um den Gegner und die eigene Bevölkerung zu beeindrucken«.
- 39 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 11, Goette an Behncke, 9. Oktober 1918.
- 40 Ebd., Bd. 11, Tagebucheintragung vom 1. Oktober 1918. Behncke schrieb am 30. September 1918, es werde »von Tirpitz nachgesagt, in Händen der Großindustrie« gewesen zu sein. »T[irpitz] ging vielleicht zu häufig zu Krupp, Thyssen, Stinnes, Ballin. Sie tun nichts umsonst«. Ebd., Bd. 10. Der neue Staatssekretär von Mann versuchte seinerseits, wenn auch ziemlich ungeschickt, mit Hilfe der Obersten Heeresleitung Stinnes zum Reichskanzler oder – lieber noch – zum Diktator zu machen. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 21, Bd. 2, Mann an Scheer, 1. Oktober 1918. Dazu ferner ebd., Kasten 5, Bd. 16, Mann an Süddeutsche Monatshefte, 29. April 1924, und Süddeutsche Monatshefte an Mann, 5. Mai 1924. Darin behauptet Mann, er habe am 2. Oktober 1918 mehrere Reichstagsabgeordnete, darunter Payer, Gröber und Fehrenbach, aufgesucht in der Hoffnung, die Ernennung des Prinzen Max von Baden zum Reichskanzler abwenden zu können.
- 41 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 178, Trotha an Tirpitz, 2. Oktober 1918.
- 42 Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 350. Deist enthüllte hier erstmals die Erwägungen, die hinter dem geplanten Flottenunternehmen vom 30. Oktober 1918 standen.
- 43 Die Regierung des Prinzen Max von Baden, hrsg. von Erich Matthias und Rudolf Morsey, (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, 1. Reihe, Bd. 2), Düsseldorf 1962, S. 146.
- 44 Niemann, Revolution von oben, S. 401.
- 45 Ebd., S. 399f.
- 46 Ebd., S. 403f.; Die Regierung des Prinzen Max von Baden, S. 237f.
- 47 Niemann, Revolution von oben, S. 404f.
- 48 Ebd., S. 407f.
- 49 Ursachen und Folgen. Vom deutschen Zusammenbruch 1918 und 1945 bis zur staatlichen Neuordnung Deutschlands in der Gegenwart. Eine Urkunden- und Dokumentensammlung zur Zeitgeschichte, hrsg. von Herbert Michaelis und Ernst Schraepfer, Bd. 2: Der militärische Zusammenbruch und das Ende des Kaiserreichs, Berlin 1958, S. 432.
- 50 Nachlaß Weizsäcker, Denkschrift vom 22. Oktober 1918. Seit August 1918 war Weizsäcker Verbindungsoffizier der Seekriegsleitung bei der Obersten Heeresleitung.
- 51 BA-MA, RM 5/v. 6359, Kriegstagebuch, Eintragung über eine Bespre-

- chung zwischen Holtzendorff, Scheer und Trotha am 6. April 1918.
- 52 BA-MA, RM 5/v. 906, Bd. 31.
- 53 BA-MA, RM 5/v. 6359, Anlage zum Kriegstagebuch der Seekriegsleitung, Eintragung vom 8. April 1918.
- 54 BA-MA, Nachlaß Tirpitz, N 253, Bd. 160, »Bemerkungen zum Seekrieg August 1918«, an Scheer und Trotha geschickt.
- 55 Nachlaß Weizsäcker, Notizen vom 1. Oktober 1918.
- 56 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Michaelis an Levetzow, 5. Oktober 1918; Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 353.
- 57 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 9, Tagebucheintragung vom 7. Oktober 1918.
- 58 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Trotha an Levetzow, 8. Oktober 1918; Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 352 f.
- 59 Ebd., Kasten 18, Bd. 1, Levetzow an Trotha, 11. Oktober 1918; Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 353.
- 60 BA-MA, RM 5/v. 6359. Dazu auch BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 22, Bd. 3. Diese Gedanken wurden zwischen dem 15. und 20. Oktober 1918 vorgebracht.
- 61 In den Tagen des Dolchstoß-Prozesses in München schrieb Levetzow an Trotha: »Sie sprechen jetzt von einer Flügelunterstützung, die wir dem Heere mit der Flotte leisten mußten . . ., daß aber diese Überlegung uns gerade damals [für einen letzten Flottenvorstoß] bestimmend geleitet hätte, kann nicht gesagt werden«. BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 5, Bd. 17, Levetzow an Trotha, 18. August 1924.
- 62 Ritter, Staatskunst und Kriegshandwerk, IV, S. 462. Vgl. auch Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 358.
- 63 BA-MA, RM 5/v. 6359. Dazu auch BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 22, Bd. 1, Eintragung in das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung vom 22. Oktober 1918.
- 64 Groener gibt an, am 31. Oktober 1918 eine Besprechung mit Scheer gehabt zu haben, in der dieser die geplante Operation der Flotte nicht erwähnte. Groener räumt allerdings ein, daß er sich einem solchen Vorstoß nicht widersetzt haben würde, auch wenn davon keine Entlastung des Heeres zu erwarten war; »so sah ich unsere Schiffe doch lieber im Kampf untergehen als in der Hand der Engländer«. Wilhelm Groener, Lebenserinnerungen. Jugend. Generalstab. Weltkrieg, hrsg. von Friedrich Freiherr Hiller von Gaertringen (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 41), Göttingen 1947, S. 442.
- 65 BA-MA, RM 5/v. 6359; dazu auch BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 22, Bd. 3.
- 66 Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 358, Anm. 37. Max von Baden wies Scheers Behauptung zurück, daß er die ganze Bedeutung dieses vagen Hinweises verstanden hätte. Vgl. Max von Baden, Erinnerungen und Dokumente, neu hrsg. von Golo Mann und Andreas Burckhardt, Stuttgart 1968, S. 542 f.
- 67 WUA, IX/2, S. 551, Bemerkungen des Sachverständigen Dr. Herz.

- 68 Leonidas E. Hill, der Herausgeber des Weizsäcker-Nachlasses, vertritt sogar die These, der Flottenvorstoß habe innenpolitisch das Ziel gehabt, den Reichskanzler Max von Baden zu stürzen. Der Gedanke ist nicht von der Hand zu weisen. Eine verlorene Seeschlacht in dieser Situation hätte sicher zu einer inneren Krise geführt, die Position bei den Waffenstillstandsverhandlungen geschwächt und wahrscheinlich die Bildung einer neuen, glaubwürdigeren Regierung zur Folge gehabt. Ein großer Seesieg über England hätte das Vertrauen der Nation zur Marine wiederhergestellt, die »defaitistische« Friedenspolitik des Kanzlers in Mißkredit gebracht und so ebenfalls zu einem Kanzlerwechsel geführt.
- 69 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 21, Bd. 3, Eintragung vom 22. Oktober 1918 im Kriegstagebuch der Seekriegsleitung: »Hochseestreitkräfte sollen zum Angriff und Schlagen gegen englische Flotte eingesetzt werden«.
- 70 Levetzow hatte eine besondere Abneigung gegen die parlamentarischen Parteien und ihre Führer. Während einer Besprechung mit dem Reichskanzler im August 1918 verdächtigte er die Unabhängigen Sozialdemokraten und fügte hinzu: »Sie und die Freisinnige Volkspartei sind niederträchtig«. BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 10, Notizen über eine Besprechung des Reichskanzlers mit höheren Seeoffizieren im August 1918. Im Oktober nannte Levetzow den Vizekanzler Friedrich von Payer »einen kleinen jämmerlichen Parteigänger ohne Sinn und Verstand für nationale Würde und Ehre«. BA-MA, RM 5/v. 6359, Eintragung vom 29. Oktober 1918 im Kriegstagebuch der Seekriegsleitung.
- 71 BA-MA, Nachlaß Müller, N 159, Bd. 7. Diese beiden Passagen der Rede wurden für den Druck nicht freigegeben.
- 72 Regierte der Kaiser?, S. 418: »Das Ziel erkannt, die Muskete gespannt, die Flaumacher an die Wand«.
- 73 Nachlaß Weizsäcker, Notizen über ein Gespräch mit Scheer am 22. Oktober 1918.
- 74 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 9, Tagebucheintragen vom 26. Oktober und 2. November 1918.
- 75 Militär und Innenpolitik, II, S. 1321, Anm. 4. Teilnehmer der Besprechung waren außer Selchow Admiral Graf von Baudissin, General z. D. von Liebert und Prinz Karl von Löwenstein-Wertheim. Tirpitz zeigte sich für diesen Gedanken aufgeschlossen, als Selchow ihn in der Angelegenheit ansprach. Selchow hatte Ähnliches schon Anfang Juli mit dem Fregattenkapitän von Gilgenheimb vom Admiralstab erörtert. BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 38, S. 7411. Eintragung vom 13. Juli 1918.
- 76 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 7, Bd. 30, Levetzow an Ehrhardt Schmidt, Frühjahr 1928. Zum ersten Mal erwähnt wurde dieser Vorgang in der englischen Sonntagszeitung »Sunday Chronicle« vom 19. Januar 1919. Am 6. Februar 1919 erfuhren auch die Leser des holländischen »Telegraaf« von der Absicht der Admirale, den Kaiser an der Operation teilnehmen zu lassen. Die Information stammte von der Schwester des Ersten Sekretärs der niederländischen Botschaft in Berlin, Frau Barnard-

Mosselmans, die in der Berliner Gesellschaft eine Rolle spielte und behauptete, ihre Kenntnisse von einem Adjutanten Scheers zu haben. Nach den Angaben von Frau Barnard-Mosselmans hätten die Admirale Scheer, Hertz (?) und Prinz Heinrich Mitte Oktober Wilhelm II. aufgesucht, und Scheer habe erklärt: »Euer Majestät fordern von den Offizieren und Mannschaften der Flotte, daß sie einer fast sicheren Vernichtung entgegenfahren sollen. Wir sind bereit, das um der Ehre unseres Landes willen zu tun. Aber im Namen der ganzen Flotte ersuche ich Eure Majestät als Oberbefehlshaber der Flotte, sie an Bord des Flaggschiffes zu begleiten und den Befehl zu übernehmen«. Der Kaiser habe zugestimmt: »Möge Gott uns den Sieg geben«, sagte er, »aber wenn Er es anders will, so kann ich mir für den Verwalter des Thrones meiner Väter keinen edleren und vortrefflicheren Tod vorstellen, als an der Spitze der Flotte zu sterben beim letzten und ruhmreichen Versuch zur Verteidigung unserer Freiheit und Ehre«. University of Michigan Microfilms, German Foreign Ministry Archives 1867–1920, Rolle 103: Marineangelegenheiten. Deutschland No. 138, Bd. 54, Botschafter Rosen (Den Haag) an das Auswärtige Amt, 8. Februar 1919. Frau Barnard-Mosselmans erklärte nicht, warum der Kaiser dann doch nicht an der Operation teilnehmen wollte. Die Akten der Marine enthalten keinen Hinweis auf das Gespräch der Admirale mit dem Kaiser, auch ist die Episode in der umfangreichen Memoirenliteratur nicht erwähnt. Wahrscheinlich erfuhr Frau Barnard-Mosselmans von den Plänen der Seeoffiziere, den Kaiser an der Operation teilnehmen zu lassen; die Einzelheiten dürften indes erdichtet sein.

- 77 BA-MA, Nachlaß Hipper, N. 162, Bd. 9, Tagebucheintragung vom 22. Oktober 1918.
- 78 Ziekursch, Geschichte, III, S. 434 f.; Payer, Von Bethmann Hollweg bis Ebert, S. 124.
- 79 Niemann, Revolution von oben, S. 413.
- 80 Nachlaß Weizsäcker, Notizen über ein Gespräch mit Scheer am 22. Oktober 1918.
- 81 Ruge, Scapa Flow, S. 44 f. und Czisnik, Die Unruhen in der Marine, S. 652. In einem Gespräch mit dem Autor verwies Friedrich Ruge auf den Vertrag von Breda (Juli 1667), der den zweiten englisch-holländischen Krieg beendete. Nach zwei Niederlagen rafften sich die Holländer im letzten Augenblick auf, schlugen die Engländer in den Medways und setzten Sheerness in Brand; sie erlangten dadurch günstigere Friedensbedingungen.
- 82 Arno Spindler, Der Handelskrieg mit U-Booten. (Der Krieg zur See 1914 bis 1918, Bd. V.) Frankfurt/M. 1966, S. 339 f.
- 83 John Wilber Jenkins, Our Navy's Part in the Great War, New York 1919, S. 27.
- 84 Wülfing von Ditten, Die amerikanischen Waffen- und Truppentransporte im Weltkriege, in: Marine-Rundschau, Jg. 34 (1929), S. 497–509.
- 85 BA-MA, F 3816/PG 62 481, Kriegstagebuch IV. Geschwader, Eintragung vom 26. Oktober 1918; Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 361.
- 86 BA-MA, RM 2/1991, Trotha an Restorff, 29. März 1917.

- 87 BA-MA, RM 2/839, Denkschrift des Marinekabinetts vom 26. Februar 1918.
- 88 BA-MA, F 3682, Inspektion des Bildungswesens der Marine. Ehrengerichtliche Angelegenheiten, Bd. 2, Bachmann an alle Kommandeure, 11. Mai 1918.
- 89 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 37, S. 7329. Eintragung vom 10. Juni 1918.
- 90 Notizen Selchows für seinen Vortrag bei Capelle, 9. Januar 1918, abgedruckt in: *Militär und Innenpolitik*, II, S. 911 ff., bes. 915 f.
- 91 Boy-Ed an Selchow, 9. September 1918, ebd., S. 959 ff.
- 92 BA-MA, F 1685/PG 92 141, S.M.S. Ostfriesland, Akten betr. Politisches, Hippers Bericht vom 10. Oktober 1918.
- 93 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 8, Tagebucheintragung vom 1. August 1918.
- 94 Deist, *Politik der Seekriegsleitung*, S. 348, Anm. 16.
- 95 Ebd., S. 347. Trotha an Levetzow, 22. August 1918.
- 96 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Trotha an Levetzow, 8. Oktober 1918; Deist, *Politik der Seekriegsleitung*, S. 348.
- 97 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 22, Bd. 1, Eintragung vom 16. Oktober 1918 im Kriegstagebuch der Seekriegsleitung; Deist, *Politik der Seekriegsleitung*, S. 356.
- 98 WUA, X/2, S. 295.
- 99 Deist, *Politik der Seekriegsleitung*, S. 365.
- 100 BA-MA, RM 31/v. 2388, Bd. 4.
- 101 Es gibt zahlreiche Berichte von solchen Vorfällen. Kapitän z. See von Schlick, Kommandant des Schlachtkreuzers »Derfflinger«, beschimpfte die Mitglieder der neuen Regierung »vor aller Öffentlichkeit als Idioten usw.« und forderte von seinen Deck- und Unteroffizieren, seine Ansichten zu vertreten. HA-Stuttgart, J 47, Nachlaß Conrad Haußmann, Bd. 21, Notizen vom 18. bis 20. Oktober 1918. Admiral Souchon wurden Schlicks Bemerkungen ebenfalls gemeldet, dazu noch dessen Äußerung, daß die Männer der Regierung »alle gehenkt werden müßten«. Kapitän z. See Darmer, Kommandant des Schulschiffs »Schwaben«, suchte seine Deck- und Unteroffiziere zu einer Ablehnung der neuen politischen Führung zu bewegen. BA-MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 31.
- 102 BA-MA, F 7590, Nachlaß Hollweg, Bd. 2, Bachmann an alle Kommandeure und Inspekture, 18. Oktober 1918, abgedruckt in: *Militär und Innenpolitik*, II, S. 1318 ff.
- 103 BA-MA, IM 46/2, Personalakte Bachmann, Teil 3, Bachmann an Müller, 7. Oktober 1918.
- 104 Deist, *Politik der Seekriegsleitung*, S. 365, Anm. 58.
- 105 BA-Koblenz, Logbuch Bogislav von Selchow, Bd. 37, S. 7368.
- 106 Ebd., Bd. 38. Eintragung vom 24. Oktober 1918. Die Korrespondenz zwischen Trotha und Selchow in diesem Zeitabschnitt fehlt bedauerlicherweise. Selchow schrieb in seinem Brief an Trotha: »Meuterei auf einem Schiff aber kann ich, wenn ich die Augen aufmache, verhindern. Ich

brauche mir nur eine mir treu ergebene Truppe zusammenzustellen, die Offiziere, gute Deck- und Unteroffiziere und Kapitulant^{en} und absolut sichere Leute aus der Mannschaft umfaßt. Und dann möchte ich mal sehen, wie auf meinem Schiff eine Meuterei ausbrechen kann, was allerdings wieder voraussetzt, daß ich den Mut habe, den ersten Meuterer sofort an der Raa aufzuhängen«.

11. Kapitel

- 1 Zu den Ereignissen in Kiel und Wilhelmshaven vgl. WUA, IX und X; Der Dolchstoß-Prozeß in München, Oktober–November 1925. Eine Ehrenrettung des deutschen Volkes, München 1925; Neu, Die revolutionäre Bewegung auf der deutschen Flotte; Kutscher, Admiralsrebellion oder Matrosenrevolte; Dittmann, Die Marine-Justizmorde von 1917 und die Admirals-Rebellion von 1918; Fikentscher, Die Wahrheit über den Zusammenbruch der Marine; Kurt Zeisler, Die revolutionäre Matrosenbewegung in Deutschland im Oktober/November 1918, in: Revolutionäre Ereignisse und Probleme, S. 187–228; Niemann, Revolution von oben; Magnus von Levetzow, Der letzte Akt, in: Süddeutsche Monatshefte, Jg. 21 (1923/24), S. 55–71; Horn, German Naval Mutinies.
- 2 Abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1348 ff.
- 3 Vgl. dazu Militär und Innenpolitik, II, S. 1349. Anm. 3.
- 4 Fernschreiben Trothas an Seekriegsleitung, 2. November 1918, abgedruckt in: Militär und Innenpolitik, II, S. 1358 ff.
- 5 Ebd., S. 1359, Anm. 13. Am 4. November veröffentlichte die Regierung in diesem Sinne einen Aufruf im »Vorwärts«: Die Offiziere der Marine gehorchten der Regierung; die gegen sie erhobenen Beschuldigungen seien unbegründet. Der Aufruf war von Prinz Max von Baden, Scheidemann und Vizeadmiral Mann unterzeichnet. WUA, IX/1, S. 439.
- 6 BA–MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 9, Tagebucheintragung vom 31. Oktober 1918.
- 7 Deist, Politik der Seekriegsleitung, S. 367.
- 8 BA–MA, RM 3/v. 2612, Bd. 2.
- 9 Horn, German Naval Mutinies, S. 245.
- 10 BA–MA, Nachlaß Souchon, N 156, Bd. 31.
- 11 BA–MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 9, Prinz Heinrich an Levetzow, 8. Dezember 1918.
- 12 Niemann, Revolution von oben, S. 386 f. Scheer bemerkte nach dem Kriege: »Es erscheint mir überhaupt als die größte Unbegreiflichkeit: dieser Umschlag von Siegeszuversicht zu völligem Zusammenbruch, und besonders niederziehend dabei, daß sich die Revolution unter unseren Augen in der Marine in aller Gründlichkeit und Gemächlichkeit vorbereitet«. BA–MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 4, Bd. 10, Scheer an Levetzow, 26. Januar 1919.

- 13 Deist, Die Unruhen in der Marine, S. 342.
- 14 Nachlaß Weizsäcker, Notizen vom 2. November 1918.
- 15 Weizsäcker, Erinnerungen, S. 50.
- 16 WUA, X/1, S. 216; Aussage Alboldt.
- 17 Ebd., S. 215.
- 18 Ebd., S. 213 ff.; Horn, German Naval Mutinies, S. 224 ff.
- 19 WUA, X/1, S. 206 ff.
- 20 Niemann, Revolution von oben, S. 414.
- 21 BA-MA, Nachlaß Levetzow, N 239, Kasten 16, Bd. 2, Bericht Restorffs, Mai 1919. Dazu auch ebd., Kasten 16, Bd. 1, Bericht des Grafen Dohna.
- 22 Niemann, Revolution von oben, S. 385.
- 23 Die Regierung des Prinzen Max von Baden, S. 470, S. 542, S. 563.
- 24 Niemann, Revolution von oben, S. 391 f.
- 25 WUA, IX/2, S. 77 ff. Während der folgenden Verhandlungen des Ausschusses leugnete Trotha, daß er jemals an Kuhnt mit einem solchen Ersuchen herangetreten sei. Auf hartnäckiges Befragen gab er jedoch am Ende zu, daß sich die Sache so zugetragen habe. Ebd., S. 422.
- 26 BA-MA, IM 46/2, Personalakte Bachmann, Teil 3, Bachmann an Trotha, 28. November 1918.
- 27 BA-MA, Nachlaß Behncke, N 173, Bd. 5, Bachmann an Behncke, 3. Dezember 1918.
- 28 BA-MA, Nachlaß Müller, N 159, Bd. 7.
- 29 BA-MA, Nachlaß Michaelis, N 164, Bd. 6.
- 30 Papke, Offizierkorps und Anciennität, S. 198.
- 31 Völlig verboten waren Deutschland der Bau und der Besitz von U-Booten. Zahlreiche Küstengebiete durften nicht befestigt, neue Küstenbatterien nicht errichtet werden. Die Insel Helgoland war zu demilitarisieren. Das Deutsche Reich hatte alle überseeischen Kolonien und Marinestützpunkte abzutreten und den freien Zugang zur Ostsee sowie die ungehinderte Durchfahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu garantieren.
- 32 BA-MA, F 3831/PG 62618. Archiv der Marine, Kriegstagebuch Internierungsverband, Tagebuch des Oberleutnants z. See Fritz von Twardowski. Der Verband bestand aus den Großkampfschiffen »Bayern«, »Baden«, »König«, »Großer Kurfürst«, »Kronprinz Wilhelm« und »Markgraf« vom III. Geschwader, »Friedrich der Große«, »Prinzregent Luitpold«, »Kaiser«, »Kaiserin« und »König Albert« vom IV. Geschwader, den Schlachtkreuzern »Seydlitz«, »Moltke«, »Hindenburg«, »von der Tann« und »Derfflinger«, den Kleinen Kreuzern »Frankfurt«, »Köln«, »Karlsruhe«, »Nürnberg«, »Emden«, »Dresden«, »Brummer« und »Bremse« sowie 50 Torpedobooten. BA-MA, RM 3/v. 5435. Vgl. auch Ludwig von Reuter, Scapa Flow. Das Grab der deutschen Flotte, Leipzig 1921, S. 154 f.
- 33 BA-MA, Nachlaß Hipper, N 162, Bd. 9, Tagebucheintragung vom 19. November 1918. Hipper hielt Levetzow für den richtigen Mann, den Internierungsverband zu führen. Da diese Funktion jedoch einen Flaggenoffizier erforderte und der Staatssekretär Mann es ablehnte, Levetzow zum

- Admiral zu befördern, fiel die Wahl schließlich auf Vizeadmiral von Reuter.
- 34 Reuter, Scapa Flow, S. 32 f.
- 35 Zur Internierung vgl. Reuter, Scapa Flow, passim; Ruge, Scapa Flow, S. 56 ff. Es gab nur einen Fluchtweg für die deutschen Schiffe, den Holmsund, der von britischen Zerstörern ständig bewacht wurde. Siehe BA-MA, IM (A) 1. Kleiner Kreuzer »Bremse«. Bericht über Revolution 1918 und englische Internierungszeit.
- 36 BA-MA, F 4080/PG 64936. Oberkommando der Kriegsmarine. Akten betr. Scapa Flow, Bd. 2, Bericht vom Mai 1919.
- 37 BA-MA, F 7634. Akten Internierung, Bd. 2.
- 38 Die für die Besatzungen bestimmte Post wurde von den britischen Stellen nur langsam zensiert, deutsche Zeitungen wurden zurückgehalten, die Vorführung deutscher Filme war nicht gestattet. Ebenso waren Besuche von Schiff zu Schiff verboten, ebenso Schwimmen und jede Art von Landgang.
- 39 BA-MA, F 4080/PG 64936, Bd. 2, Reuter an Trotha, 10. Juni 1919.
- 40 Nachlaß Weizsäcker, Notizen vom 10. November 1918.
- 41 Vizeadmiral von Reuter erörterte diese Frage in erster Linie mit dem Chef seines Stabes, Fregattenkapitän Iwan Oldekop, und am 18. April auch mit Korvettenkapitän Stapenhorst, einem Mitarbeiter aus dem Stabe Trothas, der ihn in Scapa Flow besuchte. Die Akten enthalten keinerlei Aufzeichnungen über diese Gespräche; merkwürdigerweise fehlen auch alle Unterlagen über die Vorbereitung der Fahrt in die Internierung ebenso wie die Befehle, die Trotha Reuter beim Auslaufen erteilt hat.
- 42 Trotha hoffte noch, die Flotte oder wenigstens Teile von ihr am Ende nach Deutschland zurückführen zu können. Jede Entscheidung über die Flotte, die ohne Deutschlands Zustimmung getroffen wurde, lehnte er völlig ab. BA-MA, RM 3/v. 5435, Bd. 3, Trotha an Reuter, 9. Mai 1919.
- 43 Reuter, Scapa Flow, S. 78 ff., S. 99 ff. Er erklärte, daß die Schiffe den Engländern nur dann übergeben würden, wenn die deutschen Unterhändler in Versailles dem zustimmten. Versenkt werde sofort, wenn die Engländer versuchten, die Schiffe zu besetzen, oder wenn die deutschen Unterhändler bei der Friedenskonferenz die Auslieferung der Flotte ablehnten. BA-MA, RM 3/v. 5435, Bd. 3, Reuter an alle Kommandanten, 17. Juni 1919.
- 44 Reuter ging davon aus, daß der Waffenstillstand, wie vereinbart, am Mittag des 21. Juni 1919 ablief. Da die ihm zugänglichen englischen Zeitungen sehr veraltet waren und er zudem seine Funkstation nicht benutzen durfte, wurde er in dem Glauben gelassen, daß zu diesem Zeitpunkt die Feindseligkeiten wieder eröffnet würden. Seine Schiffe hatten weder Munition noch genügend Kohlen; an eine Verteidigung war daher nicht zu denken. Reuter, Scapa Flow, S. 105 f., S. 115.
- 45 BA-MA, F 7536, Scapa Flow, Bd. 1; Reuter, Scapa Flow, S. 153. Nur das Linienschiff »Baden«, die Kleinen Kreuzer »Nürnberg«, »Emden«, »Frankfurt« und vier Torpedoboote konnten von den Engländern vor dem

Versinken bewahrt werden.

- 46 Nach Reuters Auffassung war im Waffenstillstands-Abkommen lediglich bestimmt worden, daß die Schiffe im guten Zustand zu überführen seien. Was nach der Überführung und der Internierung mit ihnen von deutscher Seite zu geschehen habe, sei in dem Abkommen nicht geregelt gewesen, vor allem nicht im Hinblick auf das Ende des Waffenstillstands. Damit rechtfertigte Reuter seine Tat. Reuter, Scapa Flow, S. 127f.
- 47 Am 24. Februar 1920 wurde Reuter von J. G. Segras von der »Daily Mail« interviewt. Segras berichtet, daß Reuter während des Interviews außerordentlich offen war; als er jedoch gefragt wurde, ob er beim Auslaufen aus Deutschland schon überzeugt gewesen sei, daß es seine Pflicht sei, die Flotte zu versenken, erwiderte er: »Ich muß es ablehnen, die Frage zu beantworten«. BA-MA, F 4080/PG 64936, Bd. 2.
- 48 Deutschland wurde gezwungen, als Ersatz fünf Kleine Kreuzer sowie Docks, Schlepper, Bagger und ähnliches Material auszuliefern. Ruge, Scapa Flow, S. 188.
- 49 BA-MA, RM 3/v. 5435, Bd. 3, Anhang 9. Reuter, Scapa Flow, S. 107f.
- 50 Die 1860 Offiziere und Mannschaften wurden zunächst nach Nigg, dann nach Oswestry und schließlich nach Donnington Hall gebracht. Reuter, Scapa Flow, S. 118, S. 121, S. 123.
- 51 Ruge, Scapa Flow, S. 195.
- 52 BA-MA, F 4080/PG 64936, Bd. 2, Stresemann und Andere an den Reichskanzler, 9. Dezember 1919.

Quellen- und Literaturverzeichnis

I. UNVERÖFFENTLICHTE QUELLEN

Bundesarchiv – Militärarchiv Freiburg/Br.

- RM 1 Kaiserliche Admiralität
- RM 2 Kaiserliches Marinekabinett
- RM 3 Reichsmarineamt
- RM 5 Admiralstab der Marine
- RM 28 Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte
- RM 31 Marinestation der Ostsee
- RM 33 Marinestation der Nordsee
- RM 47 Kommando der Hochseestreitkräfte

Einzelakten:

- IM 46/2 Personalakte Gustav Bachmann
- IM (A) 1 Kleiner Kreuzer »Bremse«, Bericht über Revolution 1918 und englische Internierungszeit
- III M (A) 50 Karl Peter, Seemoffizieranwärter-Ausbildung in Preußen/ Deutschland von 1848–1945

Dienstliche Nachlässe:

- F 7585 Paul Behncke
- F 7589/90 Karl Hollweg
- F 7614 Ernst Vanselow
- F 7631/33 Harald Dähnhardt

Allgemeine Nachlässe:

- N 156 Wilhelm Souchon

- N 159 Georg Alexander von Müller
 N 161 Walther von Keyserlingk
 N 162 Franz von Hipper
 N 164 William Michaelis
 N 165 Otto Groos
 N 170 Eduard von Capelle
 N 173 Paul Behncke
 N 225 Theodor Eschenburg
 N 239 Magnus von Levetzow
 N 253 Alfred von Tirpitz
- Bundesarchiv Koblenz
 R 1 Reichsinstitut für die Geschichte des neuen Deutschlands
 Nachlaß Bogislav von Selchow
- Hauptstaatsarchiv Stuttgart
 E 130 I Staatsministerium
 J 47 Nachlaß Conrad Haußmann
- Nachlaß Ernst von Weizsäcker
- Warburg Institute
 Max Warburg Papers
- National Archives Washington, Mikrofilme
 1948. File Microcopies of Records in the National Archives: No. 137:
 Papers of General Wilhelm Groener.
 1949. File Microcopies of Records in the National Archives: No. 132:
 Papers of General Hans von Seeckt.
 T 120 Nachlaß Gustav Stresemann
- University of Michigan, Microfilms
 German Foreign Ministry Archives 1867–1920

II. VERÖFFENTLICHTE QUELLEN UND LITERATUR

- Alboldt, Emil, Die Tragödie der alten deutschen Marine. Amtliches Gutachten, erstattet vor dem Untersuchungsausschuß des Deutschen Reichstages, Berlin 1928.
- Die Alkoholfrage in der deutschen Marine, in: *Marine-Rundschau*, Jg. 12/T. 1, Berlin 1901.
- Angress, Werner T., Prussia's Army and the Jewish Reserve Officer Controversy before World War I, in: *Year Book of the Leo Baeck Institute* 17 (1972), S. 19–42.
- Angress, Werner T., Das deutsche Militär und die Juden im Ersten Weltkrieg, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen*, Heft 1/1976, S. 77–146.
- Ein Armeeführer erlebt den Weltkrieg. Persönliche Aufzeichnungen des Generalobersten von Einem, hrsg. von Junius Alter, Leipzig 1938.
- Die Aufzeichnungen des Generalmajors Max Hoffmann, hrsg. von Karl Friedrich Nowak, Bd. 1.2, Berlin 1929.

- Der interfraktionelle Ausschuß 1917/18, hrsg. von Erich Matthias und Rudolf Morsey, Düsseldorf 1959. (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, 1. Reihe, Bd. 1).
- Balfour, Michael, *Der Kaiser. Wilhelm II. und seine Zeit*, Berlin 1973.
- Baden, Max von, *Erinnerungen und Dokumente*, neu hrsg. von Golo Mann und Andreas Burckhardt, Stuttgart (1968).
- Bauer, Hermann, *Reichsleitung und U-Booteinsatz 1914-1918*, (Lippoldsberg 1956).
- Baumgart, Winfried, *Neue Quellen zur Beurteilung Ludendorffs. Der Konflikt mit dem Admiralstabschef über die deutsche Schwarzmeerpolitik im Sommer 1918*, in: *Militär-geschichtliche Mitteilungen*, Heft 2/1969, S. 161-177.
- Berghahn, Volker R., *Zu den Zielen des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II.*, in: *HZ*, Bd. 210 (1970), S. 34-100.
- Berghahn, Volker R., *Flottenrüstung und Machtgefüge*, in: *Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870-1918*, hrsg. von Michael Stürmer, Düsseldorf 1970, S. 378-396.
- Berghahn, Volker R., *Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf (1971).
- Berghahn, Volker R./Deist, Wilhelm, *Kaiserliche Marine und Kriegsausbruch 1914. Neue Dokumente zur Juli-Krise*, in: *Militär-geschichtliche Mitteilungen*, Heft 1/1970, S. 37-58.
- Bernhard, Hans-Joachim, *Die Entstehung einer revolutionären Friedensbewegung in der deutschen Hochseeflotte im Jahre 1917*, in: *Revolutionäre Ereignisse und Probleme in Deutschland während der Periode der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917/1918*, Ost-Berlin 1957, S. 89-140.
- Bernhard, Hans-Joachim, *Unveröffentlichte Dokumente zum Aufstand in der deutschen Hochseeflotte im Sommer 1917*, in: *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, Bd. 5 (1957).
- Bernhardi, Friedrich von, *Denkwürdigkeiten aus meinem Leben*, Berlin 1927.
- Bertram, K., *Die deutschen Admirale von 1872-1939. Militärische Verwendung und Laufbahn*, Koblenz 1964.
- Birnbaum, Karl, *Peace Moves and U-Boat-Warfare. A Study of Imperial Germany's Policy towards the United States April 18, 1916 - January 19, 1917*, Stockholm (1958).
- Black, Hans, *Die Grundzüge der Beförderungsordnungen*, in: *Untersuchungen zur Geschichte des Offizierkorps*, S. 65-151.
- Blücher, Evelyn, *An English Wife in Berlin. A Private Memoir of Events, Politics, and Daily Life in Germany throughout the War and the Social Revolution of 1918*, London 1920.
- Born, Karl Erich, *Der soziale und wirtschaftliche Strukturwandel Deutschlands am Ende des 19. Jahrhunderts*, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, Köln, Berlin (1966), S. 271-284.
- Bräckow, Werner, *Die Geschichte des deutschen Marine-Ingenieuroffizierkorps*, Oldenburg, Hamburg 1974.
- Braunthal, Julius, *Geschichte der Internationale*, Bd. 1-3, Hannover 1961, 1963, 1971.

- Bredt, Johann Victor, Die Marineunruhen 1917, in: Preußische Jahrbücher, Bd. 208 (1927), S. 1–17.
- Bry, Gerhard, Wages in Germany 1871–1945, Princeton 1960.
- Bueb, Volkmar, Die »Junge Schule« der französischen Marine. Strategie und Politik 1875–1900, Boppard (1971). (Wehrwissenschaftliche Forschungen. Abt. Militärgeschichtliche Studien, 12.)
- Bülow, Bernhard von, Deutsche Politik, Berlin 1916.
- Bülow, G. von, Wie wird man Seeoffizier? Berlin 1912.
- Cecil, Lamar, The German Diplomatic Service 1871–1914, Princeton 1976.
- Cowles, Virginia, Wilhelm der Kaiser, Frankfurt/M. (1965).
- Craig, Gordon A., The Politics of the Prussian Army 1640–1945, Oxford 1955.
- Czisznik, Ulrich, Die Unruhen in der Marine 1917/18, in: Marine-Rundschau, Jg. 67/T. 2, Berlin 1970.
- Deckoffiziere der Deutschen Marine. Ihre Geschichte 1848–1933, hrsg. vom Bund der Deckoffiziere, Berlin 1933.
- Dehio, Ludwig, Deutschland und die Weltpolitik im 20. Jahrhundert, München 1955.
- Deist, Wilhelm, Die Politik der Seekriegsleitung und die Rebellion der Flotte Ende Oktober 1918, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte, Jg. 14 (1966), S. 341–368.
- Deist, Wilhelm, Die Armee in Staat und Gesellschaft 1890–1914, in: Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870–1918, Düsseldorf 1970, S. 312–339.
- Deist, Wilhelm, Die Unruhen in der Marine 1917/18, in: Marine-Rundschau, Jg. 68 (1971).
- Deist, Wilhelm, Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897–1914, Stuttgart 1976. (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 17).
- Demeter, Karl, Das deutsche Offizierkorps in Gesellschaft und Staat 1650 bis 1945, Frankfurt/M. 1965.
- Deutschland und Westeuropa, Laupheim 1948.
- Das kaiserliche Deutschland. Politik und Gesellschaft 1870–1918, hrsg. von Michael Stürmer, Düsseldorf 1970.
- Vollständige Dienstaltersliste der Offiziere der Königlich Preussischen Armee, des XIII. (Königl. Württembg.) Armeekorps und der Kaiserlichen Schutztruppen, Burg 1914.
- Ditten, Wülfing von, Die amerikanischen Waffen- und Truppentransporte im Weltkrieg, in: Marine-Rundschau, Jg. 34 (1929).
- Dittmann, Wilhelm, Die Marine-Justizmorde von 1917 und die Admirals-Rebellion von 1918, Berlin 1926.
- Dönitz, Karl, Mein wechselvolles Leben, Göttingen, Zürich, Berlin, Frankfurt/M. (1968).
- Der Dolchstoß-Prozeß in München, Oktober–November 1925. Eine Ehrenrettung des deutschen Volkes, München (1925).
- Drascher, Wahrhold, Zur Soziologie des deutschen Seeoffizierkorps, in: Wehrwissenschaftliche Rundschau, Bd. 12 (1962).

- Endres, Franz Carl, Soziologische Struktur und ihr entsprechende Ideologien des deutschen Offizierkorps vor dem Weltkriege, in: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik, Bd. 58 (1927), S. 282-319.
- Revolutionäre Ereignisse und Probleme in Deutschland während der Periode der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917/1918, Ost-Berlin 1957.
- Etue jr., George E., The German Fatherland Party 1917-1918, Phil. Diss. Berkeley (Cal.), 1959.
- Evans, D. C., Officer Recruitment in the German and Japanese Navies 1870 to 1914, Phil. Diss. Stanford, 1971.
- Feldman, Gerald D., Army, Industry and Labor in Germany 1914-1918, Princeton 1966.
- Ferber, Konstantin (Bearb.), Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich deutschen Marine. Auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine als Leitfaden für den Unterricht in Dienstkenntnis, Berlin 1901.
- Fernis, Hansgeorg, Die Flottenovellen im Reichstag 1906-1912, Stuttgart 1934, (Beiträge zur Geschichte der nachbismarckschen Zeit und des Weltkriegs, H. 27 = N. F., H. 7).
- Fikentscher, Friedrich, Die Wahrheit über den Zusammenbruch der Marine, in: Politische und Militärische Zeitfragen, Bd. 29, 1929.
- Fischer, Fritz, Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/18, Düsseldorf 1964.
- Forstmeier, Friedrich, Probleme der Erziehung und Ausbildung in der Kaiserlichen Marine in Abhängigkeit von geistiger Situation und sozialer Struktur, in: Marine-Rundschau, Jg. 63 (1960).
- Forstmeier, Friedrich, Stellung und Disziplinarbefugnisse des I. Offiziers an Bord von Kriegsschiffen der deutschen Marine 1847-1945, in: Marine-Rundschau, Jg. 66 (1969), S. 34-50.
- Gibson, R. H./Prendergast, Maurice, The German Submarine War 1914 to 1918, London 1931.
- Groener, Wilhelm, Lebenserinnerungen. Jugend. Generalstab. Weltkrieg, hrsg. von Friedrich Frh. Hiller von Gaertringen, Göttingen 1957 (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 41).
- Groos, Otto/Gladisch, Walter, Der Krieg in der Nordsee, Bd. I-VII (Der Krieg zur See 1914-1918, hrsg. vom Marine-Archiv), Berlin 1920-1965.
- Hallgarten, George W. F., Imperialismus vor 1914, Bd. 1-2, München 1963.
- Hallmann, Hans, Krügerdespesche und Flottenfrage. Aktenmäßiges zur Vorgeschichte des deutschen Schlachtflottenbaus, Stuttgart 1927. (Beiträge zur Geschichte der nachbismarckschen Zeit und des Weltkriegs. H. 1.)
- Helfferrich, Karl, Der Weltkrieg, Berlin 1920.
- Herwig, Holger H./Trask, David F., The Failure of Imperial Germany's Undersea Offensive Against World Shipping, February 1917-October 1918, in: The Historian, Bd. 33 (1971).
- Herwig, Holger H., Soziale Herkunft und wissenschaftliche Vorbildung des Seeoffizierkorps der Kaiserlichen Marine vor 1914, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, H. 2/1971, S. 81-111.
- Herwig, Holger H., Zur Soziologie des kaiserlichen Seeoffizierkorps vor 1914,

- in: *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871–1914*, S. 73–88.
- Herwig, Holger H., *Admirals versus Generals: The War Aims of the Imperial German Navy, 1914–1918*, in: *Central European History* 5 (1972), S. 208–233.
- Herzfeld, Hans, *Johannes von Miquel, Detmold 1938*.
- Herzfeld, Hans, *Die deutsche Rüstungspolitik vor dem Weltkrieg*, Bonn 1923.
- Hillgruber, Andreas, *Kontinuität und Diskontinuität in der deutschen Außenpolitik von Bismarck bis Hitler*, Düsseldorf (1969).
- Höhn, Reinhard, *Die Armee als Erziehungsschule der Nation. Das Ende einer Idee*, Bad Harzburg 1963.
- Höhne, Heinz, *Canaris. Patriot im Zwielicht*, München 1976.
- Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig zu, *Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit*, hrsg. von Karl Alexander von Müller, Neudr. der Ausg. 1931, Osnabrück 1967 (*Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts*, Bd. 28).
- Hopman, Albert, *Das Logbuch eines deutschen Seeoffiziers*, Berlin 1924.
- Hopman, Albert, *Das Kriegstagebuch eines deutschen Seeoffiziers*, Berlin (1925).
- Horn, Daniel, *The German Naval Mutinies of World War I*, New Brunswick; New Jersey (1969).
- Howe, Günter, *Gedanken zur deutschen Wehrpolitik zwischen 1871 und 1914*, in: *Weltmachtstreben und Flottenbau*, hrsg. von Wilhelm Schüssler, Witten 1956.
- Hubatsch, Walther, *Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918*, Göttingen (1955) (*Göttinger Bausteine zur Geschichtswissenschaft*, Bd. 21).
- Hubatsch, Walther, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945*, Frankfurt/M. 1958.
- Hubatsch, Walther, *Kaiserliche Marine. Aufgaben und Leistungen*, München 1975.
- Jenkins, John Wilber, *Our Navy's Part in the Great War*, New York 1919.
- Jonas, Klaus W., *Der Kronprinz Wilhelm*, Frankfurt/M. (1962).
- Kaelble, Hartmut, *Industrielle Interessenpolitik in der Wilhelminischen Gesellschaft. Centralverband deutscher Industrieller 1895–1914*, Berlin 1967.
- Kässner, Paul, *Zur Geschichte der Deckoffizierbewegung, des Deckoffizierbundes und des Bundes der Deckoffiziere*, Altona 1932.
- Der Kaiser und die Marine. Marine-Rundschau*, Jg. 24 (1913).
- Der Kaiser . . . Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander von Müller über die Ära Wilhelms II.*, hrsg. von Walter Görnitz, Göttingen 1965.
- Karsten, Peter, *The Naval Aristocracy. The Golden Age of Annapolis and the Emergence of Modern American Navalism*, New York (1972).
- Kehr, Eckart, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894–1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*, Berlin 1930. (*Historische Studien*,

- Bd. 197)
- Kehr, Eckart, Der Primat der Innenpolitik. Gesammelte Aufsätze zur preußisch-deutschen Sozialgeschichte im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Hans-Ulrich Wehler, Berlin 1965.
- Kehr, Eckart, Soziale und finanzielle Grundlagen der Tirpitzschen Flottenpropaganda, in: Der Primat der Innenpolitik, S. 130-148.
- Kennedy, Paul M., Tirpitz, England and the Second Navy Law of 1900: A Strategic Critique, in: Militärgeschichtliche Mitteilungen, Heft 2/1970, S. 33-57.
- Kitchen, Martin, The German Officer Corps 1890-1914, Oxford 1968.
- Klein, Albert, Der Zusammenbruch der Flotte von innen gesehen, in: Süddeutsche Monatshefte, 16. Jg. (1918/19), S. 446-454.
- Kriegsausbruch 1914, hrsg. von Walter Laqueur und George L. Mosse, München 1967.
- Das Kriegstagebuch des Reichstagsabgeordneten Eduard David 1914 bis 1918, hrsg. von Erich Matthias und Susanne Miller, Düsseldorf 1966. (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien. 1. Reihe, Bd. 4).
- Kühlwetter, Friedrich von, The Personnel of the German Navy, in: Brassey's Naval Annual 1913.
- Kutscher, Hans, Admiralsrebellion oder Matrosenrevolte? Der Flotteneinsatz in den letzten Tagen des Weltkriegs, Stuttgart 1933.
- Laurens, Adolphe, Histoire de la guerre sousmarine allemande (1914-1918), Paris 1930.
- Lavarrenz, Victor, Deutschlands Kriegsflotte, Erfurt, Leipzig 1906.
- Levetzow, Magnus von, Der letzte Akt, in: Süddeutsche Monatshefte, 21. Jg. (1923/24), S. 55-71.
- Lewinsohn, R., Das Geld in der Politik, Berlin 1930.
- Mantey, Eberhard von, Deutsche Marinegeschichte, Charlottenburg 1926.
- Marder, Arthur J., From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era 1904-1919, Bd. 1-5, London 1961-1970.
- Marienfeld, Wolfgang, Wissenschaft und Schlachtfloottenbau in Deutschland 1897-1906, Frankfurt/M. 1957.
- Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, hrsg. von Herbert Schottelius und Wilhelm Deist, Düsseldorf 1972.
- Unsere Marine im Weltkrieg 1914-1918, hrsg. von Eberhard von Mantey, Berlin 1927.
- Marine-Rundschau, Jg. 11 ff., (1900)ff.
- Marine-Taschenbuch, Jg. 3 ff., Berlin 1905 ff.
- Meyer, Jürg, Die Propaganda der deutschen Flottenbewegung 1877-1900, Bern 1967.
- Michaelis, Wilhelm, Der Reichskanzler Michaelis und die päpstliche Friedensaktion 1917, Neue Dokumente, in: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht, Bd. 12 (1961).
- Michelsen, Andreas, Der U-Bootkrieg 1914-1918, Leipzig (1925).
- Militär und Innenpolitik im Weltkrieg 1914-1918, hrsg. von Wilhelm Deist,

- Düsseldorf 1970. (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, Reihe 2, Bd. 1, 1.2.)
- Muncy, L. W., *The Junker in the Prussian Administration under William II 1888-1914*, Princeton 1944.
- Naudé, Kurt, *Der Kampf um den uneingeschränkten U-Boot-Krieg 1914-1917. Ein Beitrag zu dem Problem »Politik und Kriegführung«*, Hamburg (1941).
- Nauticus. *Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, Berlin 1911.
- Neu, Heinrich, *Die revolutionäre Bewegung auf der deutschen Flotte 1917 bis 1918*, Stuttgart 1930.
- Niemann, Alfred, *Revolution von oben - Umsturz von unten. Entwicklung und Verlauf der Staatsumwälzung in Deutschland 1914-1918*, Berlin 1928.
- Die geheimen Papiere Friedrich von Holsteins*, hrsg. von Norman Rich und M. H. Fisher, Deutsche Ausgabe von Werner Frauendienst, Bd. 1-4, Göttingen, Berlin, Frankfurt/M. 1956-1963.
- Papke, Gerhard, *Offizierkorps und Anciennität*, in: *Untersuchungen zur Geschichte des Offizierkorps*, S. 177-206.
- Payer, Friedrich von, *Von Bethmann Hollweg bis Ebert. Erinnerungen und Bilder*, Frankfurt/M. 1923.
- Persius, Lothar, *Der Seekrieg*, Charlottenburg 1919.
- Persius, Lothar, *Menschen und Schiffe in der kaiserlichen Flotte*, Berlin 1925.
- Prager, Eugen, *Geschichte der USPD*, Berlin 1921.
- Puhle, Hans-Jürgen, *Agrarische Interessenpolitik und preußischer Konservatismus im wilhelminischen Reich (1893-1914). Ein Beitrag zur Analyse des Nationalismus in Deutschland am Beispiel des Bundes der Landwirte und der Deutsch-Konservativen Partei*, Hannover 1966.
- Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1914*, Berlin 1914.
- Regierte der Kaiser? Kriegstagebücher, Aufzeichnungen und Briefe des Chefs des Marine-Kabinetts Admiral Georg Alexander von Müller 1914-1918*, hrsg. von Walter Görlitz, Göttingen, Berlin, Frankfurt/M. (1959).
- Die Regierung des Prinzen Max von Baden*, hrsg. von Erich Matthias und Rudolf Morsey, Düsseldorf 1962 (Quellen zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien. 1. Reihe, Bd. 2).
- Reuter, Ludwig von, *Scapa Flow. Das Grab der deutschen Flotte*, Leipzig 1921.
- Reventlow, Ernst Graf zu, *Deutschland zur See. Ein Buch von der deutschen Kriegsflotte*, Leipzig 1914.
- Ritter, Gerhard, *Staatskunst und Kriegshandwerk. Das Problem des »Militarismus« in Deutschland*, Bd. 1-4, München 1965-1968.
- Röhl, John C. G., *Deutschland ohne Bismarck. Die Regierungskrise im zweiten Kaiserreich 1890-1900*, Tübingen (1969).
- Röhr, Albert, *Handbuch der deutschen Marinegeschichte*, Oldenburg, Hamburg (1963).
- Rosenberg, Arthur, *Entstehung und Geschichte der Weimarer Republik*, hrsg. von Kurt Kersten, Frankfurt/M. 1955.
- Rosenberg, Hans, *Die Pseudodemokratisierung der Rittergutsbesitzerklasse*, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, S. 287-308.
- Rosenberg, Hans, *Wirtschaftskonjunktur, Gesellschaft und Politik in Mitteleu-*

- ropa, 1873-1896, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, S. 225-253.
- Rost, Alexander, Als die Matrosen meuterten, in: *Die Zeit*, Jg. 23 (1968), Nr. 42.
- Roth, Guenther, *The Social Democrats in Imperial Germany. A Study in Working-Class Isolation and National Integration*, Totowa, New Jersey 1963.
- Rumschöttel, Hermann, *Bildung und Herkunft der bayerischen Offiziere 1866 bis 1914*, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen*, Heft 2/1970, S. 81-131.
- Ruge, Friedrich, *Scapa Flow 1919. Das Ende der deutschen Flotte*, Oldenburg, Hamburg (1969).
- Sandhofer, Gert, *Dokumente zum militärischen Werdegang des Großadmirals Dönitz*, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen*, Heft 1/1967, S. 59-81.
- Sauer, Wolfgang, *Das Problem des deutschen Nationalstaates*, in: *Moderne deutsche Sozialgeschichte*, S. 407-436.
- Saul, Klaus, *Der »Deutsche Kriegerbund«. Zur innenpolitischen Funktion eines »nationalen« Verbandes im kaiserlichen Deutschland*, in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen*, Heft 2/1969, S. 95-159.
- Schäfer, Theobald von, *Generalstab und Admiralstab. Die Zusammenarbeit von Heer und Flotte im Weltkrieg*, Berlin 1931.
- Scheer, Reinhard, *Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg. Persönliche Erinnerungen*, Berlin 1937.
- Schoeps, Hans Joachim, *Das Wilhelminische Zeitalter in geistesgeschichtlicher Sicht*, in: *Zeitgeist im Wandel*, hrsg. von Hans Joachim Schoeps, Bd. I: *Das Wilhelminische Zeitalter*, Stuttgart (1967), S. 11-39.
- Schorke, Carl E., *German Social Democracy 1905-1917. The Development of the Great Schism*, Cambridge/Mass. 1955.
- Schulbildung und Seeoffizierlaufbahn. Von einem Seeoffizier*, in: *Marine-Rundschau*, Jg. 16, (1905).
- Schulthess' Europäischer Geschichtskalender. N. F., Bd. 33 ff., 1917 ff.*
- Moderne deutsche Sozialgeschichte*, hrsg. von Hans-Ulrich Wehler, Köln, Berlin 1966 (Neue Wissenschaftliche Bibliothek, Bd. 10).
- Spindler, Arno, *Wie es zu dem Entschluß zum uneingeschränkten U-Boot-Krieg 1917 gekommen ist*, Göttingen (1960).
- Spindler, Arno, *Der Handelskrieg mit U-Booten*, (Der Krieg zur See 1914-1918, Bd. V), Frankfurt/M. 1966.
- Stadelmann, Rudolf, *Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität, in: Deutschland und Westeuropa*, Laupheim 1948.
- Stegemann, Bernd, *Die Deutsche Marinepolitik 1916-1918*, Berlin (1970).
- Steglich, Wolfgang, *Die Friedenspolitik der Mittelmächte 1917/18*, Wiesbaden 1964.
- Steinberg, Jonathan, *The Kaiser's Navy and German Society*, in: *Past and Present*, Bd. 28 (1964).
- Steinberg, Jonathan, *Yesterday's Deterrent. Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet*, London 1965.
- Steinberg, Jonathan, *Der Kopenhagen-Komplex*, in: *Kriegsausbruch 1914*, München 1967, S. 31-59.
- Stolberg-Wernigerode, Otto Graf zu, *Die unentschiedene Generation*.

- Deutschlands konservative Führungsschichten am Vorabend des Ersten Weltkrieges, München (1968).
- Sutton, James E., *The Imperial German Navy 1910-1914*, Phil. Diss. Indiana University, 1953.
- Das Tagebuch der Baronin Spitzemberg. Aufzeichnungen aus der Hofgesellschaft des Hohenzollernreiches, hrsg. von Rudolf Vierhaus, Göttingen 1976. (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 43.)
- Tirpitz, Alfred von, *Erinnerungen*, Leipzig 1919.
- Tirpitz, Alfred von, *Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, Stuttgart/Berlin 1924. (Politische Dokumente, 1.)
- Trotha, Adolf von, Großadmiral von Tirpitz. Flottenbau- und Reichsgedanke, Breslau (1933).
- Unsere Zeitgenossen. Wer ist's?, hrsg. von Hermann A. L. Degener, Leipzig 1914.
- Untersuchungen zur Geschichte des Offizierkorps. Anciennität und Beförderung nach Leistung, hrsg. von Hans Meier-Welcker, Stuttgart 1962 (Beiträge zur Militär- und Kriegsgeschichte, Bd. 4).
- Ursachen und Folgen. Vom deutschen Zusammenbruch 1918 und 1945 bis zur staatlichen Neuordnung Deutschlands in der Gegenwart. Eine Urkunden- und Dokumentensammlung zur Zeitgeschichte, hrsg. von Herbert Michaelis u. Ernst Schraepfer, Bd. 2: Der militärische Zusammenbruch und das Ende des Kaiserreichs, Berlin 1958.
- Valentini, Rudolf von, Kaiser und Kabinettschef. Nach eigenen Aufzeichnungen und dem Briefwechsel des Rudolf von Valentini, dargestellt von Bernhard Schwertfeger, Oldenburg i. O. 1931.
- Verhandlungen des Reichstages. Stenographische Berichte, Bd. 159ff. Berlin 1897ff.
- Volkman, Erich Otto, *Der Marxismus und das deutsche Heer im Weltkriege*, Berlin 1925.
- Waldeyer-Hartz, Hugo von, Admiral von Hipper, Leipzig 1930.
- Wehler, Hans-Ulrich, *Bismarck und der Imperialismus*, Köln, Berlin (1969).
- Weizsäcker, Ernst von, *Erinnerungen*, München, Leipzig, Freiburg (1950).
- Die Weizsäcker-Papiere 1933-1950. Hrsg. von Leonidas E. Hill, Frankfurt/M., Berlin, Wien 1974.
- Weltmachtstreben und Flottenbau, hrsg. von Wilhelm Schüssler, Witten-Ruhr (1956) (Glaube und Forschung, 12).
- Das Werk des Untersuchungsausschusses der Verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung und des Deutschen Reichstages 1919-1930. Vierte Reihe. Die Ursachen des Deutschen Zusammenbruches im Jahre 1918. Bd. 1-12. 2. Abt. Der Innere Zusammenbruch, Berlin 1919-1931.
- Werner, Reinhold, *Das Buch von der Deutschen Flotte*, Bielefeld, Leipzig 1893.
- Wortmann, Karl, *Geschichte der Deutschen Vaterlandspartei 1917-1918*, Halle 1926.
- Zedlitz-Trützschler, Robert von, *Zwölf Jahre am deutschen Kaiserhof*, Berlin, Stuttgart, Leipzig 1923.
- Zeisler, Kurt, *Die revolutionäre Matrosenbewegung in Deutschland im Okto-*

- ber/November 1918, in: Revolutionäre Ereignisse und Probleme in Deutschland während der Periode der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917/1918, Ost-Berlin 1957, S. 185–228.
- Zeitgeist im Wandel, hrsg. von Hans Joachim Schoeps, Bd. I: Das Wilhelminische Zeitalter, Stuttgart 1967.
- Ziekursch, Johannes, Politische Geschichte des neuen deutschen Kaiserreichs, 3 Bde., Frankfurt 1930.
- Zwehl, Hans von, Die Verwendung der deutschen Hochseeflotte im Weltkriege, in: Deutsche Rundschau, Bd. 50 (1924).

Personenregister

- Adalbert von Preußen 14, 85, 111–112
Adalbert von Preußen 142–143
Adelung, Wilhelm 131
Ahlfeld, Hunold von 82
Alboldt, Emil 119–120, 234
Ammon, von 184
Arnim, Volkmar von 31, 50–51, 66, 222

Bachmann, Gustav 62, 70, 79, 127, 147, 158, 163, 166–167, 170, 176, 182, 184, 193, 196, 202–203, 240
Baden, Max von 187, 189, 191, 196, 200, 254–255, 259
Balfour, Arthur James 27
Ballin, Albert 27, 59, 68, 79, 103, 173, 254
Bary, de 162
Batsch, Ferdinand 42
Baudissin, Friedrich von 30, 65–66, 119, 190, 256
Baumgarten, Hermann 23
Behncke, Paul 75, 79, 127, 138, 181, 185–186, 253

Bendemann, Felix 65
Benedikt XV. 245
Bernhardi, Friedrich von 212
Bernstein, Eduard 244
Bethmann Hollweg, Theobald von 79, 133, 142, 160, 211, 241, 249
Bielfeld, Heinz 225
Bismarck, Otto von 14–15, 22, 28–29, 147, 154
Boedecker, Friedrich 127
Born, Karl Erich 64
Boy-Ed, Karl 99, 149, 166–167, 173, 175, 194
Brassey, Thomas 22
Brentano, Lujo 209
Büchsel, Wilhelm 30, 240
Bülow, Bernhard von 16, 19, 213
Bülow, Friedrich von 190, 252
Büsing, Wilhelm 106–107, 124

Calmus, Paul 171
Canaris, Wilhelm 54
Capelle, Eduard von 65, 80, 127, 135–138, 147, 149–150, 152–155, 160–

- 161, 163, 166–168, 171–175, 178–182, 184, 192, 194, 215, 237, 240, 248–250
- Caprivi, Leo von 15, 113
- Carls, Rolf 204
- Chamberlain, Houston Stewart 81
- Chamberlain, Joseph 27
- Ciliax, Otto 204
- Coerper, Carl von 51, 65, 103–104, 106, 118–119, 121
- Corbett, Julian 22
- Dähnhardt, Harald 154
- Dambrowski, Hans von 47–48, 54, 57, 61, 66, 76, 78, 103, 120
- Darmer, Joachim 258
- Dehn, Kurt 79
- Delbrück, Hans 209
- Demeter, Karl 42
- Dilke, Charles Wentworth 22
- Dittmann, Wilhelm 162, 171–172, 176, 244, 246, 249
- Dittrich, Otto 49, 93
- Dobring 161–162, 250
- Dönitz, Karl 53, 79, 204
- Dohna-Schlodien, Nikolaus zu 75
- Drascher, Wahrhold 59, 107
- Dworack, Walter 50–52, 221
- Ebert, Friedrich 161, 170, 172, 244
- Eggert, Franz 94
- Eichstädt, Franz 101, 231
- Einem, Karl von 42
- Erzberger, Matthias 118, 154, 161, 167, 232, 234, 244
- Eulenburg, August zu 99
- Falkenhayn, Erich von 120–121
- Fehrenbach, Constantin 161, 254
- Felisch, Paul 138, 161
- Fischel, Max von 65
- Fischer, Alfred 65
- Fisher, John 91–92
- Friedrich der Große 32
- Friedrich von Holstein 27
- Friedrich Wilhelm I. 13, 83
- Friedrich Wilhelm III. 14
- Friedrich Wilhelm IV. 73, 111, 227
- Fürstenberg, Karl 59
- Galster, Karl 30
- Gobineau, Arthur 81
- Goltz, Max von der 89, 113
- Goschen, William Edward 211
- Gothein, Georg 103, 106
- Graefe, Albrecht von 137
- Grey, Edward 27
- Gröber, Adolf 254
- Groener, Wilhelm 189, 255
- Groos, Otto 56
- Grumme, Ferdinand von 65
- Haase, Hugo 162, 171–172, 244, 246
- Harden, Maximilian 76, 81
- Harthern 80
- Hase, Georg von 80
- Haußmann, Conrad 172
- Hebbinghaus, Georg 135–136, 158, 160, 169, 180, 184
- Heeringen, August von 66, 101, 119, 121
- Heeringen, Josias von 116–117
- Heine, Wilhelm 129
- Heinrich, Paul 131
- Heinrich von Preußen 35, 46, 54, 56, 66, 75, 98–99, 101, 145–146, 166–169, 171, 175, 199, 220, 227, 248, 257
- Helfferrich, Karl 79, 163
- Henkel-Gebhardi, Konrad von 62, 65
- Herre, Alfred 166
- Hertling, Georg von 151, 187, 200, 242
- Heusner, Eduard 15
- Hilmers, Hans 73
- Hindenburg, Paul von 149, 180–181, 184, 199
- Hintze, Otto 209
- Hintze, Paul von 65
- Hintzmann, Ernst 198
- Hipper, Franz von 53, 62, 65, 73, 80, 126–127, 144, 160, 162, 183, 188–

- 192, 194-196, 198-199, 201-202, 205, 222, 260
 Hitler, Adolf 204
 Hoffmann, Max 81, 175
 Hoffmannsegg 66
 Hohenlohe-Schillingsfürst, Chlodwig zu 24
 Hollmann, Friedrich 15, 65, 77, 89
 Hollweg, Karl 168
 Holtzendorff, Henning von 27, 56, 66, 101, 119, 141-143, 146-147, 149-150, 153, 173, 175, 179-183, 187, 192-194, 240-241
 Hopman, Albert 53, 86, 165, 174-175
 Hubrich, Friedrich 136-137, 238
 Humann, Hans 79
 Ingenohl, Friedrich von 66, 99, 101, 119, 121, 142-143, 146, 240, 244
 Jacobsen, Hermann 184
 Jane, Frederick Thomas 22
 Johann von Österreich 13
 Kaehlert, Karl 93-94, 99
 Kanaris, Konstantin 54
 Karpf, Johannes von 65
 Kautsky, Karl 244
 Kehr, Eckart 16
 Keyserlingk, Walter von 80, 184
 Knorr, Eduard von 41, 65
 Koch, Reinhard 62, 184
 Köbis, Albin 162-163
 Koester, Hans 44, 65-66, 77, 83, 168, 213
 Kosciol-Koscielski, Joseph Stanislaus von 14
 Krosigk, Günther von 62, 133, 135, 158, 169-170, 181
 Krupp, Alfred 17, 59, 103, 254
 Kühlwetter, Friedrich von 102, 125
 Kuhnt, Bernhard 202, 260
 Lagarde, Paul de 81
 Landsberg, Otto 158, 169, 248
 Lans, Wilhelm von 65
 Ledebour, Georg 172, 244, 246
 Lee of Fareham, Arthur 211
 Legien, Carl 244
 Lenin, Wladimir Iljitsch 80
 Lenz, Max 209
 Levetzow, Magnus von 63, 138, 142, 145, 147, 149, 178-179, 181, 183-184, 186-191, 195, 197, 199-201, 240, 256, 260
 Liebert, Eduard von 256
 Liebknecht, Karl 244
 Löhlein, Heinrich 151
 Lösch 161, 171
 Löwenstein-Wertheim, Karl von 256
 Luckner, Felix von 43
 Ludendorff, Erich 31, 149, 165, 180-181, 184, 186-187, 189, 200, 215, 225, 251-252
 Lütjens, Günther 204
 Luxemburg, Rosa 244
 Mackensen, August von 50
 Mahan, Alfred Thayer 17, 21, 24-25
 Maltzahn, von 144
 Mann, Johann-Bernhard von 175
 Mann-Tiechler, Ernst von 128, 185-186, 199, 202, 254, 259
 Manteuffel 35, 216
 Mantey, Eberhard von 82-83
 Marcks, Erich 209
 Marryat, Frederick 53
 Mauve, Franz 128, 158, 160, 164
 Meurer, Hugo 162, 165, 195
 Michaelis, Georg 161, 172-174, 200, 249
 Michaelis, William 173, 188, 204
 Michelsen, Andreas 131
 Miquel, Johannes von 15-16
 Moltke, Helmut von (d. J.) 31, 35, 141, 211-212
 Moltke, Helmuth von (d. Ä.) 30
 Monts, Anton von 15
 Müller, Georg Alexander von 30, 35, 40, 44-52, 56, 64-67, 69, 72-74, 80, 93-106, 132, 142, 147, 149-150, 173, 178-184, 192, 194, 196, 211, 219-220, 240, 251, 253
 Musing 177

- Naumann, Friedrich 172
 Nelson, Horatio 91
 Niedermaier, Franz 72
 Niemöller, Martin 79, 215, 218, 225,
 228, 236
 Nikolaus II. 25
 Noske, Gustav 106, 120, 122
- Oldekop, Iwan 30, 261
 Oncken, Hermann 209
- Pacelli, Eugenio 245
 Payer, Friedrich von 149, 161, 254,
 256
 Persius, Lothar 53, 66
 Philipp 99
 Plessen, Hans von 240
 Pohl, Hugo von 30, 65–66, 141, 146,
 240
 Prittwitz, Kurt von 35, 101
 Pustau, Eduard von 65, 106–107
- Raeder, Erich 204
 Rebur-Paschwitz, Hubert von 41,
 135
 Reichpietsch, Max 162–163
 Restorff, Karl von 40, 130–131, 134,
 181–182, 189, 201
 Reuter, Ludwig von 205–207,
 261–262
 Reventlow, Ernst zu 54, 76
 Richter, Eugen 154
 Richthofen, Manfred von 215
 Ritter, Gerhard 20, 30
 Rössing, Kurt von 51
 Rohardt, Heinrich 57
 Roon, Albrecht von 14, 112
 Rosenberg, Arthur 243
 Ruge, Friedrich 176, 218, 236
- Sack, Hans 82
 Sandhofer, Gert 40
 Sauer, Wolfgang 15
 Schäfer, Dietrich 209
 Scheer, Reinhard 88, 105, 107, 126–
 131, 138, 147–150, 153, 160–164,
 166–167, 171, 173, 178–181, 183–
 191, 193–195, 199–201, 220, 231,
 240–241, 246, 253, 255, 257
 Scheidemann, Philipp 161, 167, 244,
 259
 Schlick, Hans-Carl von 258
 Schlieffen, Alfred von 35, 212
 Schmidt, Erhard 162
 Schmidt von Schwind, Herwarth 48,
 54
 Schmoller, Gustav 209
 Schoen, Wilhelm von 211
 Schönaich, von 66
 Schrader 107
 Schröder, Ludwig 55, 65–66, 72–73,
 75, 251
 Selborne, William 91
 Selchow, Bogislav von 63–65, 78, 80–
 81, 126, 134, 150, 173, 176, 190,
 194, 197, 256
 Senden-Bibran, Gustav von 67, 73,
 92, 221
 Seydlitz, Paul von 50
 Solf, Wilhelm 186
 Sombart, Werner 209
 Souchon, Wilhelm 42, 48, 57, 62, 79,
 131, 160, 162, 180, 258
 Spee, Maximilian von 66
 Stapenhorst, Günther 261
 Stauß, Georg von 65
 Stein, Hermann von 170
 Steinberg, Jonathan 59, 70, 79
 Steinhäuser 199
 Stinnes, Hugo 185–186, 254
 Stosch, Albrecht von 14, 16, 36, 38,
 119
 Stresemann, Gustav 151, 161, 175,
 184, 207
 Struve, Wilhelm 58, 104–107, 118–
 120, 122, 133, 135–136, 232
 Stumpf, Richard 151, 162, 165, 195
 Sybel, Heinrich von 23
- Thomsen, August 65, 82, 99
 Thyssen, August 254
 Tirpitz, Alfred von 13, 15–22, 25–27,

- 29-32, 41, 44-45, 47, 53, 56-57, 60, 65-66, 70, 74, 76-77, 79, 92, 95-100, 102-107, 115-123, 130, 132-133, 136, 138-139, 141, 144-149, 153-154, 168, 170-171, 174-175, 180, 183, 186-187, 193-194, 211-214, 223, 227, 230, 232, 234, 237, 240, 248-249, 254, 256
- Trotha, Adolf von 137-138, 142, 146-147, 149, 162-163, 168, 171, 178-184, 186, 188-189, 192-193, 195-199, 202-204, 206-207, 238, 241, 253, 260-261
- Truppel 65
- Viktoria von England 34
- Viktoria von Preußen 27
- Vogtherr, Ewald 162, 171-172, 246
- Wagner, Richard 81
- Waldersee, Alfred von 35, 212
- Washington, George 70
- Weber, Max 209
- Weizsäcker, Carl von 57, 148, 242
- Weizsäcker, Ernst von 33, 54, 57, 73, 142, 145, 148-149, 159-160, 180, 187-188, 190-191, 200-201
- Werth, Alexander 196
- Werner, Reinhold 53
- Westarp, Kuno von 161
- White, William 22
- Wied, Wilhelm zu 17
- Wilbrandt, Karl 103
- Wilhelm I. 24, 27, 38, 70
- Wilhelm II. 15, 18-19, 24-37, 39, 41, 43-45, 47, 50-52, 56, 58, 64, 68, 70-71, 74-75, 77, 79-80, 83, 92-93, 96, 98-102, 114, 117, 122, 127, 133, 140-148, 150, 162-164, 167, 170-175, 180, 182-187, 189-191, 193, 199, 201, 203, 206, 211, 213, 216, 218, 220, 222, 228, 230, 236, 240, 257
- Wilhelm von Preußen 147, 241
- Wilson, Thomas Woodrow 187-188
- Woermann, Karl 59
- Wolff-Metternich, Paul von 27, 211
- Wurmbach, Otto 51
- Zedlitz-Trützschler, Robert von 34
- Zietz, Luise 246