

# Gerhard Th. Mollin

## "Schlachflottenbau" vor 1914:

### Überlegungen zum Wesen des deutsch-britischen Antagonismus

"Battleships must be regarded as machines  
of which the output is fighting capacity."  
(Reginald McKenna, März 1909)<sup>1</sup>

In dem Vierteljahrhundert vor dem Ersten Weltkrieg wurden die internationalen Militärausgaben in einem bis dahin beispiellosen Ausmaß erhöht. Am vehementesten vollzog sich der Durchbruch der großindustriellen Produktionstechnik in der Rüstung beim Kriegsschiffbau: Von 1889 bis 1914 stieg die Gesamttonnage der schweren Schiffe in den Flotten der acht imperialistischen Mächte von 1,1 auf 5,8 Mio. Tonnen.<sup>2</sup> Im selben Zeitraum wurde die Kampfkraft der Schlachtschiffe maximiert, wie sich dies besonders an der 'Feuerproduktion' veranschaulichen läßt: Das transportierte Geschößgewicht pro Salve der schweren Artillerie erhöhte sich von unter 2 t auf 7 t und die dabei erzielte Gefechtsentfernung von 2 auf 20 km, wobei die ungleich größere Wirkung noch nicht einmal berücksichtigt ist.<sup>3</sup>

Getragen und überwölbt wurde diese Entwicklung von der Ideologie des sogenannten neuen Navalismus, die mit den seekriegshistorischen Schriften des amerikanischen Admirals Mahan seit 1890 ihren weltweiten Siegeszug begann. Die Strategen der sich auf seine Lehren berufenden "Blue-Water-School" behaupteten im wesentlichen den Primat der See- über die Landmacht und die ausschlaggebende Bedeutung des Großkampfschiffes als vermeintlich einzigem Instrument zur Sicherung der Seeherrschaft. Bemerkenswerterweise setzte sich dieses Konzept auch bei den Regierungen der traditionell auf eine kontinentale Machtpolitik orientierten Staaten durch; gerade in zweien dieser Länder, die um die Jahrhundertwende die stürmischste Industrialisierung

- 
1. Vorstellung des Flottenetats für 1909/10 durch den Ersten Lord der Admiralität am 16. März im Unterhaus, in: W. D. Handcock (Hg.), English Historical Documents 1874-1914, London 1977, 414. - Alle folgenden Übersetzungen aus dem Englischen sowie Hervorhebungen in Zitaten stammen von mir, GTM.
  2. Berechnet nach: J. Rohwer, Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende, in: H. Schottelius u. W. Deist (Hg.), Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, Düsseldorf 1972, Abb. 4, 219.
  3. H. Walle, Die Entstehung der modernen Schiffsartillerie, in: W. Hubatsch (Hg.), Navalismus. Wechselwirkungen von Seeinteressen, Politik und Technik im 19. und 20. Jahrhundert, Koblenz 1983, 41 ff.

durchmachten, wurde der Weg der Schlachtflottenstrategie am entschiedensten beschritten, so daß ihr Anteil an der gepanzerten Schiffstonnage von 0 auf 14%, im Fall der USA, und von 7% auf 16%, für das Deutsche Reich, anstieg.<sup>4</sup>

Die Situation eines 'Wettrüstens' war spätestens mit dem Naval Defence Act von 1889 und seiner Erweiterung von 1893 gegeben. Zum erstenmal in der britischen Geschichte wurde die für notwendig erachtete Stärke der eigenen Kriegsflotte von der Stärke anderer, und zwar der beiden nächstplazierten, abhängig gemacht. Während dieser sich bis zur Jahrhundertwende gegen Frankreich richtende "Two-Power-Standard" noch eine marginale Bedeutung besaß, veränderten sich die Verhältnisse in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts grundlegend. Der politische Konflikt, der sich aus der Handelsrivalität mit dem in einem atemberaubenden Aufstieg zur stärksten kontinentalen Wirtschaftsmacht gewordenen Deutschen Reich speiste, nahm infolge des wilhelminischen Flottenbaus immer schärfere Konturen an. Vollends zum Mittelpunkt der bilateralen Beziehungen wurde das "naval race" zwischen beiden Staaten, als die britische Flottenführung der deutschen 'Herausforderung' mit einer radikalen waffentechnischen Neuerung begegnete. Mit dieser war beabsichtigt, die als existentielle Gefährdung der nationalen Sicherheit aufgefaßte Bedrohung durch die deutsche "Hochseeflotte" zu bannen, indem das für überlegen gehaltene finanzielle Potential Britanniens in die Waagschale geworfen wurde. Mit der neuen Schiffsgattung, lange Zeit nach ihrem Prototyp als "Dreadnought" bezeichnet, entstand das moderne Großkampfschiff: das dampfgetriebene, rundum gepanzerte und feuernde "All-Big-Gun-Ship". Da die bisherigen schweren Schiffe gegenüber diesem neuen Waffensystem in allen Belangen weit unterlegen waren - weder vor ihm fliehen noch es bekämpfen konnten - schien plötzlich die Situation einer tabula rasa gegeben zu sein. Bis 1914 waren alle imperialistischen Mächte dem britischen Beispiel gefolgt. Vor diesem Hintergrund konnte der deutsch-britische Gegensatz sein prägendes Kennzeichen annehmen: die Fixierung auf das Verhältnis der Anzahl an "Dreadnoughts", über welche die beiden Seiten zu bestimmten Zeitpunkten verfügen *würden*.

Mit den folgenden Ausführungen wird ein erster, skizzenhafter Versuch unternommen, Bedingungen, Formen und Auswirkungen des Flottenwettrüstens in England und in Deutschland zu vergleichen. Wichtig ist hierbei die Voraussetzung, daß das mögliche Ergebnis, nämlich eine Unterstützung der These, daß beide Fälle eher als unterschiedlich oder eher als ähnlich anzusehen seien, durchaus unabhängig von einer

---

4. Wie Anm. 2.

Bestätigung oder Widerlegung der "Kriegsschuldthese" betrachtet werden kann: So stark sich der deutsch-britische Gegensatz infolge der Flottenrivalität auch verfestigt und aufgeladen haben mag, erklärt diese zwar wohl die Tatsache, daß die beiden Mächte 1914 auf unterschiedlichen Seiten der Front zu finden waren, nicht aber den Krieg selbst.

Hier wird vielmehr danach gefragt, in welchem Verhältnis Absichten und Entscheidungen zu den überindividuellen Kräften gestanden haben, die das Denken und Handeln der Politiker, Offiziere, Unternehmer und Publizisten prägten. Im Einzelnen geht es dabei um folgende Aktionen und Reaktionen, die aus *heutiger* Sicht irrational erscheinen: Warum wurde in Deutschland wie in England überhaupt so starr an der Schlachtflottenstrategie festgehalten, daß Alternativen kaum eine Chance auf Berücksichtigung besaßen? Warum reagierten beide Seiten unverhältnismäßig? Die englische Führung antwortete schließlich auf die 'Herausforderung' einer bis zur Jahrhundertwende kaum wahrgenommenen Seemacht mit einer bedeutenden qualitativen Forcierung ihres Flottenbaus, ohne die diplomatischen Alternativen, die das konsequente Abgehen vom Unilateralismus hätte eröffnen können, in Erwägung zu ziehen. Die Reichsregierung wiederum reagierte auf die englische 'Antwort', den Dreadnought-Bau, indem sie diese weitere Beschleunigung der Rüstungsausgaben mitmachte, und dies, obwohl die außenpolitischen Voraussetzungen für den deutschen Schlachtflottenbau seit 1905 nicht mehr gegeben waren: England war bekanntlich nach den Abmachungen mit Japan (1902) und Frankreich (1904) sowie der Vernichtung der russischen Flotte (1905) nicht mehr gezwungen, seine Seestreitkräfte aufzuteilen, sondern konnte sie in den nordwesteuropäischen Gewässern konzentrieren. Warum schließlich zeigte sich die englische Führung - damit sind in erster Linie Asquith, Grey, Churchill und Lloyd George gemeint - seit 1910 intransigent, obwohl sie gerade zu dieser Zeit zu der Schlußfolgerung gelangt war, daß eine mehr als ausreichende, über das Minimum eines "Two-Keels-To-One-Standard" hinausreichende Überlegenheit über die Kaiserliche Marine als gesichert angesehen werden konnte?<sup>5</sup>

---

5. Vgl. G. Schmidt, *Great Britain and Germany in the Age of Imperialism*, in: *War & Society* 4, 1986, 1, 33.

## I.

Der grundsätzliche Konsens über die *militärische* Notwendigkeit überlegener Seemacht als Bedingung des Heimatschutzes, der Sicherung der überseeischen Versorgungslinien sowie der außenpolitischen Handlungsfreiheit stand in England nie in Frage. Nachdem die britische Seeherrschaft in der früh- und mittelviktorianischen Epoche als gegeben angenommen werden konnte, keimte in den 1880er Jahren die navalistische Agitation als Reflex auf das ökonomische Aufholen der Kontinentalmächte auf, wobei allerdings nur die Kombination von Handels- und Flottenstärke, wie sie zu jener Zeit Frankreich aufzuweisen schien, als bedrohlich angesehen wurde.<sup>6</sup> Während die Navalisten in dem Dogma von der allein ausschlaggebenden Bedeutung der Schlachtschiffe übereinstimmten und dieses den eigentlich eher am Schutz ihrer Handelsschiffe durch Kreuzer interessierten Vertretern der "City" suggerierten, waren sie gegenüber der erforderlichen Qualität der neuen Großkampfschiffe uneins: Fisher wurde von seinen Konkurrenten innerhalb und außerhalb der Royal Navy vorgeworfen, er praktiziere mit seiner Dreadnought-Politik einen "Kult des Monster-Schlachtschiffs". Der Erste Seelord setzte sich durch, weil er *innerhalb der Grenzen des Schlachtflottendenkens* die besseren Argumente besaß.<sup>7</sup>

Die deutschen Anstrengungen auf diesem Gebiet wurden dagegen, entsprechend dem berühmten Wort Churchills von der deutschen "Luxusflotte", für eigentlich überflüssig erklärt, da das Interesse des Kaiserreichs am Küstenschutz und der Verhinderung einer Küstenblockade auch mit anderen Mitteln als einer strategischen Offensivstreitmacht habe gewahrt werden können. Auch aus historischer Perspektive erscheint die wilhelminische Schlachtflotte als obsoletes Instrument: In der Tat konnte sie die militärischen Leistungen, die Tirpitz von ihr erwartete, seit 1905 kaum noch erbringen, denn infolge der von Fisher vorgenommenen Neuverteilung der britischen Flotte mußte von zwei Annahmen ausgegangen werden: Erstens war nunmehr mit einer Sperrung der Nordseeausgänge, also einer "weiten Seeblockade", zu rechnen. Die Wirksamkeit

---

6. J.T. Sumida, In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy, 1889-1914, London 1989; A. von Schönberg, Um den Twopowerstandard. Englische Flottenpolitik 1880-1895, Stuttgart 1933.

7. A. J. Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era, 1904-1919, Bd. 1, London 1961, 56-70 und R.K. Massie, Die Schalen des Zorns. Großbritannien, Deutschland und das Heraufziehen des Ersten Weltkrieges, Frankfurt 1993, 407ff. Bei dem Zitat handelt es sich um den Titel eines von Admiral William H. White, dem Generaldirektor der Marinewerften, im Juni 1906 in der Zeitschrift "Nineteenth Century" veröffentlichten Artikels.

einer "strangling blockade" - seit 1908 offizielle Strategie der Royal Navy - wurde dabei auf beiden Seiten weit überschätzt; der Hinweis von Außenseitern auf die Möglichkeit des Ausweichens auf das Eisenbahnnetz, welche die Seekriegsführung gegenüber dem früheren 19. Jahrhundert unterscheiden mußte, blieb deshalb in England ohne Wirkung.<sup>8</sup> Zweitens war es unwahrscheinlich geworden, daß die Hochseeflotte jemals die Gelegenheit erhalten würde, eine numerisch gleichstarke oder sogar schwächere Teilstreitkraft der britischen Home Fleet zu vernichten, dadurch ein günstigeres Kräfteverhältnis herzustellen, die Seeherrschaft zu erringen und womöglich zu einer totalen Seekriegsführung gegen England überzugehen. Deshalb war auch der im Wort von der deutschen "Risikoflotte" zum Ausdruck kommende 'Abschreckungsgedanke' hinfällig geworden.<sup>9</sup>

Diese seit langem vorherrschende Auffassung, die offensichtlich von der britischen Sicht auf die Vorkriegszeit geprägt ist, kann unterschiedlich beurteilt werden: Aus zeitgenössischem Blickwinkel betrachtet befand sich Tirpitz in Übereinstimmung mit dem herrschenden Denken, indem er die kontinental-defensive Strategie - im ausgehenden 19. Jahrhundert vor allem von der sog. "Jeune Ecole" in Frankreich vertreten - nicht als ernsthafte Alternative betrachtete.<sup>10</sup> Denn Schlachtschiffe galten als die einzige Waffe, mit der die Hochseestrategen ihre nicht nur in Deutschland und England vertretenen Forderungen einlösen zu können glaubten. Auch jenseits des Atlantik dominierte die Ansicht, daß die "Kriegsflotte der USA in der Lage sein müsse, die Hauptstreitmacht jedes Gegners zu besiegen, anstatt nur den Handel zu stören und die passive Küstenverteidigung zu unterstützen."<sup>11</sup> Zudem sollte Tirpitz mit seiner Prognose recht behalten, daß die notgedrungen im Ausland stationierten deutschen Kreuzer im Fall eines Krieges gegen England sofort vernichtet werden würden. Was

- 
8. A. Offer, *Morality and Admiralty: 'Jacky' Fisher, Economic Warfare and the Laws of War*, in: *J. of Contemporary Hist.* 23, 1988, 99-108.
  9. Vgl. P. M. Kennedy, *Aufstieg und Verfall der britischen Seemacht*, Herford 1978, 236-41 u. ders., *The Development of German Naval Operations Plans against England, 1896-1914*, in: ders. (Hg.), *The War Plans of the Great Powers 1880-1914*, Boston 1979, 71-98; zu Tirpitz' weitreichenden Vorstellungen siehe: J. Dülffer, *Limitations on Naval Warfare and Germany's Future as a World Power: A German Debate 1904-1906*, in: *War & Society* 3, 1985, 2, 23-43.
  10. Erst in der Anfangsphase des Krieges ließ der auf dem strategischen Denken der deutschen Marineführung liegende Bann nach, und selbst "enge Vertraute" von Tirpitz waren nun der Ansicht: "Mit Großkampfschiffen kann man in wenigen Jahren überhaupt nichts mehr machen [...]." Zitiert nach: M. Epkenhans, *Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration*, München 1991, 414.
  11. E. B. Potter u. C. W. Nimitz, *Sea Power. A Naval History*, Englewood Cliffs 1960, 379.

schließlich die Unterschätzung der Möglichkeiten des U-Bootes als Offensivwaffe angeht, so mag dessen Vernachlässigung in Deutschland vor 1914 besonders kraß ausgefallen sein, die wahren Möglichkeiten des neuen Waffensystems wurden aber auch in England im allgemeinen - mit der wichtigen Ausnahme des auch hier genialen Fisher - nicht erkannt.<sup>12</sup>

In der Rückschau ist es andererseits in der Tat bemerkenswert, wie verletzlich und wenig wirkungsvoll die Großkampfschiffe - im Widerspruch zu den auf sie gerichteten Erwartungen - 1914-1918 erscheinen mußten: Lag die Hochseeflotte nicht die meiste Zeit untätig in ihren Häfen? Wich der Befehlshaber der Home Fleet im Skagerrak nicht einem Angriff deutscher *Torpedoboote* aus und vergab damit die Möglichkeit zur Vernichtung der deutschen Schlachtflotte? Doch resultierte diese scheinbare Ängstlichkeit eben aus der Überzeugung, daß die schweren Schiffe zu wertvoll waren, um sie im Kampf gegen die kleinen des Feindes zu verlieren, weil man sie brauchte, um die gegnerische Hochseeflotte in Schach zu halten. Auch läßt sich kontrafaktisch argumentieren, daß die britische Führung im Fall einer weniger starken - oder gar nicht existenten - deutschen Schlachtflotte durchaus das Risiko hätte eingehen können, gegen deutsche U-Boote, Torpedoboote und Minen einen Teil ihrer großen Schiffe beim offensiven Vorgehen gegen die deutschen Küsten zwecks Unterdrückung der küstennahen Handelsschiffahrt und beim Eindringen in die Ostsee zu verlieren. Ein solches Unternehmen hätte weitreichende Folgen für die deutsche Kriegsführung nach sich ziehen können, da es dann wahrscheinlich zur Abschnürung der Rohstofflieferungen aus Skandinavien und einer Stärkung der russischen Position gekommen wäre.

Die gegenseitige Neutralisierung der beiden Schlachtflotten bedeutet also keinesfalls, daß es sich um *militärisch* nutz- und wirkungslose Waffen gehandelt hätte. Mit dieser Feststellung ist andererseits genauso wenig gesagt, daß der Schlachtflottenbau, zumal in der Hysterie der Jahre 1905-1910, ein *rationales* Verhalten dargestellt habe. Vielmehr muß die Erklärung für das allgemeine Vorwärtshasten auf der Einbahnstraße des maritimen Wettrüstens außerhalb des militärischen Bereichs gesucht werden.

---

12. Marder, 45.

## II.

Der *außenpolitische* Auftrag der englischen Flotte war gemäß ihrer militärischen Funktion klar umrissen und von fundamentaler Bedeutung. Sie hatte durch die Sicherung der Seewege nicht nur den ökonomischen und politischen Zusammenhalt des Empire zu gewährleisten, sondern, im Konfliktfall, auch die Handelsbeziehungen mit Verbündeten und Neutralen abzuschirmen sowie allgemein den internationalen Einfluß der britischen Regierung zu erhalten. Die Flotte besaß daher in gewisser Weise sogar Priorität vor dem Kolonialreich - dessen gesellschaftlicher Nutzen und ökonomischer Ertrag für die Metropolitanmacht in letzter Zeit zunehmend in Frage gestellt wird - denn sie wäre auch dann notwendig gewesen, wenn England keine einzige 'Überseebesitzung' gehabt hätte.<sup>13</sup>

Dagegen sind die außenpolitischen Aspekte des sog. "Tirpitz-Plans" heute kaum noch zu begreifen. Sein zentraler Gedanke war, daß Deutschland erst durch eine Schlachtflotte 'Gleichberechtigung' und 'Bündniswert' für England erlangen und die Londoner Regierung - entsprechend der fixen Idee der wilhelminischen Diplomatie - gezwungen werde, 'zu kommen' und "Euer Majestät ein solches Maß an [?] *Seegeltung zugestehen* und [...] ermöglichen [werde], *eine große überseeische Politik zu führen.*" Was aber war mit all dem eigentlich gemeint? Ein 'Kondominium' mit Britannien in Übersee? Ein Status als 'gleichberechtigter Partner' in der Weltherrschaft? Ein bizarrer Kolonialausgleich mit Dutzenden von "Caprivi-Zipfeln"?<sup>14</sup>

Diese Verschwommenheit der außenpolitischen Zielsetzung hatte schwerwiegende Konsequenzen. Sie mußte auf britischer Seite den Verdacht bestärken, das Kaiserreich baue seine Schlachtflotte eben nicht nur auf, um das deutsche Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen, sondern, um England, wenn schon nicht unmittelbar zu bedrohen, so doch aus seinen angestammten Machtpositionen zu verdrängen. Das Vakuum an präziser außenpolitischer Aufgabenstellung für die Flotte wurde im Verständnis der Handelnden auf deutscher Seite durch das altbekannte Prestigemotiv gefüllt, und die Verfügung über eine Flotte in jeder gewünschten Größe erschien in den Verhandlungen *in erster*

---

13. Vgl. A. Offer, *The British Empire, 1870-1914: a waste of money?*, in: *ECHR* 46, 1993, 230-36.

14. Zu dieser Interpretation vgl. P. M. Kennedy, *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914*, London 1980, besonders 431; Tirpitz zitiert nach: Notizen zum Immediatvortrag am 28. September 1899 über die Vorbereitung und die Zielsetzung der Novelle zum Flottengesetz, abgedruckt in: V. R. Berghahn u. W. Deist (Hg.), *Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914*, Düsseldorf 1988, 161.

*Linie* als Frage der 'nationalen Ehre'. Wenn der politische Auftrag der deutschen Kriegsmarine dagegen auf das militärisch überzeugende Motiv des Schutzes von Außenhandel und Küstengebieten beschränkt worden wäre, hätten sich die Verhandlungsführer der Berliner Regierung flexibel zeigen können, und die 1909 vom Kabinett Asquith unterbreiteten Vorschläge zu einer Kontrolle des Flottenbaus - gegenseitige Inspektionen der Bautätigkeit, ein Baumoratorium - *vielleicht* eine Chance gehabt.

Daß dieses politische Defizit in der deutschen Strategie von ausschlaggebender Bedeutung gewesen ist, legt der Vergleich mit Frankreich nahe. Er zeigt, daß der Faktor der geographischen Nähe allein nicht als Erklärung des Antagonismus ausreicht. Wie die deutsche hatte auch die französische Regierung - selbstverständlich - keine Rücksicht auf die englische Sensibilität in Flottenfragen genommen, doch unterschied sich das deutsch-englische Wettüsten des frühen 20. Jahrhunderts vom Flottengegensatz zwischen Frankreich und England der 1880er Jahre in zwei Punkten: Erstens wurde Deutschland auf der anderen Seite des Kanals als 'Herausforderer' ernster genommen; zweitens, und vor allem, konnte die Vorstellung, der französische Flottenbau müsse als sinnloser Luxus verstanden werden - sofern nicht eben eine feindselige Absicht hinter ihm stände - allein schon deshalb nicht aufkommen, weil die französische Flotte einen ähnlichen imperialen Auftrag wie die englische aufweisen konnte.

Stellte daher letztlich die Spannung zwischen einer imperialistischen "Have-Nation" und einer imperialistischen "Have-Not-Nation", also die Tatsache, daß Deutschland als kolonialistischer Nachzügler über keine bedeutenderen Überseebesitzungen verfügte, die Ursache des deutsch-britischen Widerstreits dar? Kann dieser nur mit der Annahme erklärt werden, daß den "Weltpolitik"-Phrasen auf deutscher Seite ein gesellschaftlicher Konsens über eine positiv formulierte Strategie zur global angelegten, gewaltsamen Expansion zugrundelag? Oder kann der deutsche Schlachtflottenbau auch ohne die Voraussetzung eines solchen imperialistischen 'Großen Planes' aus anderen Motiven und Interessen überzeugend abgeleitet werden?

### III.

Daß Rüstungspolitik immer auch eine Funktion *ökonomischer* Interessen ist, kann als banal gelten. Die diesbezüglichen Übereinstimmungen zwischen dem Schlachtflottenbau in England und in Deutschland dagegen sind schon eher bemerkenswert.

In England nahm die navalistische Agitation 1884 ihren Ausgang vom Zusammenwirken 'nationaler' Publizisten, Londoner Finanz- und Handelshäuser und Flotten-Technokraten. Dabei stellte das neuartige Gefährdungsbewußtsein der City-Interessen das entscheidende Moment dar.<sup>15</sup> Die 1880er Jahre waren der Zeitraum, in dem der britische Anteil am Welthandel von 23,2% auf 18,1% sank und kontinentaleuropäische Mächte als imperialistische Konkurrenten Englands bei der Aufteilung Afrikas in Erscheinung traten.<sup>16</sup>

Auch in Deutschland, bei der hanseatischen Kaufmannschaft, führte ein neues Bewußtsein von der Schutzbedürftigkeit der gewachsenen westafrikanischen Handelsinteressen zur Orientierung auf die Flotte. Ganz so, wie es Admiral Beresford gelang, die Londoner Geschäftsleute vom Vorrang des Schlachtschiffs zu überzeugen, konnte Tirpitz die Kaufleute der Hansestädte für Mahans Lehre einnehmen. Zwar kann für Deutschland wohl kaum davon gesprochen werden, daß das Bündnis zwischen Finanzkapital und Marine eine bedeutende Rolle bei der Aufrüstung zur See gespielt habe, so wie dies im Fall der Allianz von "City" und "Navy" der Fall war. Auch steht das Hofieren des großen Kapitalbesitzes der Hauptstadt durch die britische Regierung, die sich ihrer Abhängigkeit bei der Durchführung der Flottenrüstung von der Ergiebigkeit des Londoner Kapitalmarktes für die notwendigen Anleihen vollauf bewußt war, genauso im Gegensatz zu den Verhältnissen in Deutschland wie die jeweilige Behandlung der gesellschaftlichen Führungsschichten: Denn während Goschen als Schatzkanzler im zweiten Kabinett Salisbury 1889 unter dem Druck des Finanzbedarfs für den Flottenbau den Grundbesitz mit einem Jahreseinkommen über 10000 Pfund mit einer prozentualen Grundsteuer belegte, während die Börse weiter von einer Besteuerung verschont blieb, stellte sich der Handel in Deutschland gegenüber Industrie und Landwirtschaft als der Verlierer des 'nationalen Unternehmens' Flottenbau heraus: Anstatt den hanseatischen Großkaufleuten die erhoffte liberale Außenhandelspolitik zu bescheren, führte die Bewilligung der Schlachtflotte zu der von den Agrariern gewünschten Hochzollpolitik.<sup>17</sup> Trotz diesem, durch die jeweilige Sozialstruktur bedingten Unterschied können in der identischen, 'kolonialpolitischen' Ausgangs-

---

15. Vgl. S. R. B. Smith, *Public Opinion, the Navy and the City of London: The Drive for British Naval Expansion in the Late Nineteenth Century*, in: *War & Society* 9, 1991, 1, 29-50.

16. Zahlenangabe nach: Kennedy, *Aufstieg*, 210.

17. Vgl. Smith, besonders 41 und E. Böhme, *Überseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879-1902*, Düsseldorf 1972, 64f., 127ff., 264f.

motivation wie in der von Anfang an richtunggebenden Rolle der Flotten-Technokraten wichtige Momente der Übereinstimmung erblickt werden.

Von größerer Bedeutung als der Zusammenschluß der Interessen von Handel und Flotte in den 1880er Jahren erscheint der Einstieg der Schwerindustrie in den Kriegsschiffbau in den ausgehenden 1880er und vor allem während der 1890er Jahre, ein Vorgang, der für England, Deutschland sowie die USA untersucht worden ist. Das übereinstimmende Merkmal der drei Vorgänge liegt in der Motivation der Unternehmensführungen: Als sich Vickers 1888 entschloß, zu einem Konzernaufbau überzugehen, in dem eine Produktpalette vom Maschinengewehr bis zum fertigen Schlachtschiff erzeugt werden konnte, erfolgte diese Entscheidung als Reaktion auf den Umsatzrückgang vor allem bei Eisenbahnmaterial. Krupp entschied sich 1890/91 zwar erst "auf Drängen des Reichsmarineamtes" zur Inbetriebnahme eines neuen Panzerplattenwerkes, diese anfängliche Zurückhaltung ist aber wohl weniger mit einer Geringschätzung der Möglichkeiten der Seerüstung zu erklären als mit der Tatsache, daß die Aussicht auf "eine lange Zeit dauernde, regelmäßige und erhebliche Beschäftigung des Walzwerks" erst gesichert erschien, nachdem der Schlachtflottenbau mit der Annahme der Flottenvorlage von 1900 endgültig durchgesetzt war. Den führenden Stahlherzeugern in Nordamerika, Bethlehem und Carnegie, schließlich half nur die Aufnahme der Panzerplattenproduktion über die schwere Depression von 1893-1894 auf den Märkten für Eisenbahn- und Baustahl hinweg.<sup>18</sup> Kurzum: In den drei am weitesten entwickelten industriekapitalistischen Gesellschaften war der konjunkturelle Motor der Stahlindustrie - welche immer noch einen Leitsektor bildete, obwohl sie sich im relativen Abstieg befand - ins Stottern geraten, so daß der aus dem imperialistischen Denken hervorgegangene Flottenbauwahn den Unternehmen eine willkommene, wenn nicht sogar ersehnte Alternative bot.

Am stärksten prägte der Rüstungsboom in diesen Ländern die Schiffbauindustrie. Die Werften der Stahlindustrie - wie die 1897 von Vickers erworbene Barrow- und die

---

18. C. Trebilcock, *The Vickers Brothers. Armaments and Enterprise 1854-1914*, London 1977, 35 ff.; Zitat aus einer Denkschrift Direktor H. Jehnckes an F. A. Krupp vom 31. März 1900, abgedruckt in: M. Epkenhans, *Großindustrie und Schlachtflottenbau 1897-1914* (Dokumentation), in: *Militärgeschichtliche Mitteilungen* 43, 1988, 97; zu der Überbetonung der 'nationalen' Grundeinstellung des wichtigsten Rüstungsindustriellen im Kaiserreich durch diesen Forscher siehe: ders., *Zwischen Patriotismus und Geschäftsinteresse. F. A. Krupp und die Anfänge des deutschen Schlachtflottenbaus 1897-1902*, in: GG 15, 1989, 196-226; B. F. Cooling, *Gray Steel and Blue Water Navy. The Formative Years of America's Military Industrial Complex*, Hamden 1979, 119.

1896 von Krupp erworbene Germaniawerft - wurden zu Vorreitern einer Dynamik, die eine ganze Branche innerhalb weniger Jahre zu einem Rüstungssektor verwandelte, denn auch der privatwirtschaftliche Schiffbau wurde in England wie in Deutschland von der Kriegsschiffproduktion abhängig. Die Krisenerscheinungen, welche in den beiden Jahrzehnten vor 1914 von der Staatsnachfrage verdeckt wurden, erfaßten die Branche nach 1918 dann mit voller Wucht.<sup>19</sup>

Auf diese Weise entstand in den drei Ländern ein Gefüge von gegenseitigen Beziehungen und Abhängigkeiten zwischen der Marineführung und der Stahlindustrie, das als klassisches Beispiel für einen Militär-Industrie-Komplex bezeichnet werden kann. Abgesehen von einzelnen, weniger wesentlichen Unterschieden - die jeweilige Intensität, Effizienz und Folgen der Staatsintervention, das Kräfteverhältnis zwischen Industriellen und Marinetechnokraten und die Höhe der Gewinne betreffend - läßt sich jedoch ein identisches Muster nachzeichnen, das in England in fast idealtypischer Form gegeben war: Als Admiral William H. White 1885 von Armstrong's - dem führenden britischen Geschützproduzenten, bei dem er sechs Jahre lang als Cheffingenieur gearbeitet hatte - zur Flotte zurückkehrte, um bis 1902 als ihr Director of Naval Construction tätig zu sein, begann er ein engmaschiges Netz von persönlichen und finanziellen Beziehungen zwischen Privatfirmen und Regierungsangestellten zu knüpfen. Trotz allen selbstverständlich vorkommenden Konflikten verfolgten beide Seiten dasselbe Interesse: Die Marineführung war bestrebt, ihre privatindustriellen Partner mit einem möglichst stetigen Strom von Aufträgen zu versorgen, um dem Abbau von Kapazitäten vorzubeugen, und diese wiederum, möglichst große Aufträge zu erhalten.<sup>20</sup>

Auch hier sprechen die Tatsachen für alles andere als dafür, daß in der Art des deutschen Schlachtflottenbaus eine Abnormität zu sehen wäre. Erklärungsbedürftig ist etwas anderes: Die naheliegende Erwartung nämlich, die Gewinne seien beim Verkauf der schweren, gepanzerten Schiffe relativ am höchsten gewesen, weil der Wettlauf zwischen Stärke der Panzerung und Geschoßwirkung einen idealen Nährboden für die Profitsteigerung abgegeben haben müßte, scheint sich nicht zu bestätigen: Vickers hat

---

19. S. Pollard u. P. Robertson, *The British Shipbuilding Industry 1870-1914*, Cambridge, Mass. 1979, 200-34; H. B. Peebles, *Warshipbuilding on the Clyde: Naval Orders and the Prosperity of the Clyde Shipbuilding Industry, 1889-1913*, Edinburgh 1987; W. Kresse, *Der Schiffbau*, in: V. Plagemann (Hg.), *Übersee. Seefahrt und Seemacht im Deutschen Kaiserreich*, München 1988, 126-30.

20. Pollard u. Robertson, 214.

die größten Gewinne im U-Bootbau gemacht, und auch bei Krupp schlugen kleinere Schiffe mehrfach günstiger zu Buche. Diese 'Unstimmigkeit' ergab sich wahrscheinlich aus der langen Bauzeit der Schlachtschiffe, die im frühen 20. Jahrhundert immer noch zwei bis drei Jahre betrug und während der es immer wieder zu nur schwer kalkulierbaren und in ihren Kosten nicht vollständig auf den Abnehmer abwälzbaren Änderungen infolge eben jener rüstungstechnischen Weiterentwicklung kam.<sup>21</sup> Wenn der Maximalisierungstrend im Kriegsschiffbau folglich nicht aus dem Interesse der Unternehmen resultierte, reicht auch die Logik des 'Rüstungskapitalismus' alleine nicht zur Erklärung des Phänomens hin.

#### IV.

Nach heutigem Kenntnisstand sollten durch das *innenpolitische* Konzept, das mit dem Schlachtflottenbau in Deutschland verknüpft war, drei Funktionen erfüllt werden: die "Sammlung" der drei wirtschaftlichen Führungsgruppen in Handel, Industrie und Landwirtschaft; die Ablenkung des Klassengegensatzes zur Industriearbeiterschaft durch deren sozialimperialistische Integration; die Stärkung des "persönlichen Regimentes" des Kaisers gegen das Parlament. Dabei sollte der Monarch als Patron einer der bedeutendsten Institutionen des Reiches - der Marine als "Schmelztiegel des Deutschtums" (Tirpitz) - die Möglichkeit erhalten, seine Herrschaft im Rahmen eines "plebiszitär untermauerten Flottenkaisertums" (Berghahn) zu legitimieren und zu stabilisieren. Dieser "Tirpitz-Plan" ist als klassisches Beispiel einer Strategie bezeichnet worden, die zwar eine außenpolitische Gestalt besaß, aber eigentlich von der Innenpolitik bestimmt worden sei.<sup>22</sup>

Die Unterschiede zu den innenpolitischen Bedingungen in England liegen auf der Hand, so daß sie nur kurz benannt werden müssen: ein festgefügtes und ernsthaft nie herausgefordertes parlamentarisches System; eine lange nationalstaatliche Tradition ohne Legitimationsbedarf; eine Arbeiterbewegung, deren politischer Einfluß nicht an denjenigen der deutschen heranreichte; schließlich Grundbesitzerinteressen, die nicht im entferntesten mit der sozialen und politischen Macht des neufeudalen Groß-

---

21. Vgl. Trebilcock, 105ff. und Epkenhans, Flottenrüstung, 242-45.

22. V. R. Berghahn hat in seiner grundlegenden Studie: Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II., Düsseldorf 1971, allerdings die Frage nach der "Rangfolge [von] Innen- und Außenpolitik" letztlich offengelassen (597, Anm. 1).

agrariertums in Preußen und seinem vormodernen Bewußtsein vergleichbar sind. Dieser letzte Kontrast wird in der jeweiligen Antwort auf das Problem der Finanzierung des Flottenbaus deutlich: Während die englische Regierung schon gegen Ende der 1880er Jahre einen ersten Schritt zur Besteuerung des größeren Grundbesitzes tat, dauerte es im Deutschen Reich bis 1913, ehe die konservativ-agrarische Vetogewalt im Reichstag durchbrochen und durch die 'Reichsvermögenszusatzsteuer' der "Lex Bassermann-Erzberger" ein Anfang mit der Zentralisierung und Demokratisierung des Steuerwesens gemacht wurde.<sup>23</sup> Fundamentalere jedoch als diese Phasenverschiebung zwischen der deutschen und der englischen Entwicklung erscheint die Tatsache, daß die maritime Hochrüstung in *beiden* Ländern "auf dem Umweg über die Finanzierungsfrage" - selbstverständlich wider den Willen ihrer Initiatoren - quasi zum "Motor" der Modernisierung wurde.

Gegenüber dieser für sich betrachtet positiven Wirkung treten die fatalen Konsequenzen des Flottenbaus jedoch stärker hervor: Die Entscheidungsautonomie auch der Londoner Regierung wurde seit 1909 durch den Navalismus immer weiter eingeschränkt. Denn die Marinetechnokraten mit ihrer vermeintlich überlegenen Kompetenz und ihren Desinformationen blockierten, wie im Deutschen Reich, den Ausgleich, und das Verhältnis Fishers zum Marineminister McKenna gleicht in dieser Hinsicht dem Verhältnis zwischen Tirpitz und dem zivilen Zweig der Reichsregierung. Wie im Deutschen Reich die "Flottenmenschen" (Bethmann Hollweg) und andere Extremisten die Aufrüstung und die Machtpolitik vorantrieben, sorgten in England die rechtsradikalen Demagogen der Navy League, der 'Navier' League (Imperial Maritime League) und anderer Agitationsverbände für die große "Invasionspanik", die nach den Worten eines der führenden Navalisten die "Mühle Gottes" darstellte, die Fisher seine "Flotte von Dreadnoughts ausmahlen" sollte.<sup>24</sup> Rüstungsindustrielle begannen das Kabinett mit einem Erfolg zu beeinflussen, der den Unterschied zwischen dem Militarismus in einem parlamentarischen und dem Militarismus in einem autoritären System ver-

---

23. R. Kroboth, Die Finanzpolitik des Deutschen Reiches während der Reichskanzlerschaft Bethmann Hollwegs und die Geld- und Kapitalverhältnisse (1909-1913/14), Frankfurt a.M. 1986, 112-22, 195ff., 272-79, 488f.

24. Lord Esher zu Fisher, zitiert nach: W. Fest, Jingoism and Xenophobia in the Electioneering Strategies of British Ruling Elites before 1914, in: P. M. Kennedy u. A. Nicholls (Hg.), Nationalist and Racialist Movements in Britain and Germany before 1914, Oxford 1981, 180. Einschlägig: W. M. Hamilton, The Nation and the Navy: Methods and Organization of British Navalist Propaganda 1889-1914, unveröffentlichte Ph. D., University of London 1977 sowie W. Deist, Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamtes 1897-1914, Stuttgart 1976.

wischte.<sup>25</sup> Kurzum: In Deutschland wie in England zogen die Regierungen schließlich die Erstarrung der beiderseitigen Beziehungen der Auseinandersetzung mit ihren "Jingos" vor.<sup>26</sup>

Das auf Eckart Kehr zurückgehende Erklärungsmodell für den deutschen Schlachtflottenbau: die Ermöglichung eines Interessenausgleichs zwischen "Roggen" und "Eisen" zwecks Absicherung gegen die proletarische Bedrohung, läßt sich selbstverständlich nicht einfach auf England übertragen. Aber die Hypothese erscheint durchaus plausibel, daß auch die dortige Überreaktion bei der maritimen Aufrüstung - wie die Bedeutung ihres sozialpsychologischen Substrats, der "Germanophobie" - aus einem Bedarf für die Einigung divergierender gesellschaftlicher Interessen, derjenigen der "City" und der Industrie eben, besser verstehbar sind: So wie der "Englandhaß" in Deutschland als kleinster ideologischer Nenner den Kitt zwischen Industrie und Agrariern abgab, scheinen "Big Navy"-Propaganda und Deutschlandfeindschaft einer 'Sammlung' der englischen Gesellschaft gedient zu haben. Daß die deutsche Führung den Scare von 1909 als Attacke der Konservativen auf das liberale Kabinett mit dem Ziel, dieses zu stürzen, auffaßte, mag vordergründig den Tatsachen entsprochen haben; ungleich wichtiger war jedoch die zunehmende Bedeutung, welche der Navalismus in England als "essentielle Basis für die Restaurierung der Überparteilichkeit [bi-partisanship]"<sup>27</sup> gewann. Gegenüber dem nationalen Zusammenschluß durch den Konsens über den Primat des Schlachtflottenbaus traten die traditionellen Identifizierungen entlang der parteipolitischen Linien von Freihandel/Protektionismus in den Hintergrund, vor allem aber nahm dadurch auch der Liberalismus sozialimperialistische Züge an. Die Radikalen mußten zwar von ihren Reformbestrebungen keine wesentlichen Abstriche machen, aber ihr Pazifismus schmolz dahin. Während die radikale Presse noch Ende 1907 darauf hingewiesen hatte, daß nicht Deutschland die erste Dreadnought gebaut und damit das Wettrüsten begonnen habe, verkündete Lloyd George 1911, "die Nationale Ehre [sei] keine Frage der Parteizugehörigkeit", und setzte die Führer der Nördlichen Eisenbahngewerkschaft mit dem Hinweis unter Druck, ihr

---

25. Siehe hierzu insbesondere den Fall des Generaldirektors der Coventry Ordinance Works, Mulliner, der den Sekretär des Committee of Imperial Defence Ende Februar 1909, auf dem Höhepunkt der großen Flottenpanik in England, mit bedrohlichen 'Informationen' über den angeblich gewaltigen Vorsprung Krupps vor der englischen Rüstungsindustrie 'versorgte'. Vgl. Marder, 156-59, der allerdings dazu neigt, die Bedeutung dieser Einflußnahme zu unterschätzen.

26. Dies ist die m.E. zutreffende Schlußfolgerung, zu der Schmidt, Great Britain, 46 gelangt.

27. Ebd., 47.

Streik nütze nur dem deutschen Interesse an der Schwächung Englands. Churchill brachte 1912 als Erster Lord der Admiralität einen Flottenetat ein, der um 12 Millionen Pfund über dem zuvor so stark wegen seiner Höhe von ihm kritisierten von 1909/10 lag.<sup>28</sup>

Die herrschende Meinung, daß die stabile englische Demokratie dem sozialimperialistischen Ansturm der Flotteanagitation ohne Schaden zu nehmen standgehalten habe - während die deutsche Regierung zum Spielball dieser Bewegung wurde -, sollte zumindest überdacht werden. In den Jahren zwischen 1909 und 1914 appellierten Konservative und Liberale zunehmend an die rassistischen und sozialdarwinistischen Instinkte der Wähler, zu denen seit dem III. Wahlrechtsreformgesetz von 1886 ein bedeutender Teil der Arbeiterschaft gehörte. Zwar war die Jingo-Presse letztlich immer nur dann dabei erfolgreich, den Mob gegen pazifistische Äußerungen zu mobilisieren, wenn die Empire-Ideologie durch Ängste vor der vermeintlichen existentiellen Bedrohung durch Einwanderer - zumal Juden und 'Fremdvölkische' aus Osteuropa - genährt wurde, aber die sozialimperialistische Hetze nahm ein Ausmaß an, das mit jeder rechtsradikalen Propaganda im wilhelminischen Reich leicht mithalten konnte: 1912 äußerte ein konservatives Parteimitglied auf einer Wahlversammlung: "A good big war might do a lot of good in killing socialist nonsense and would probably put a stop to all this labour unrest."<sup>29</sup>

Bei aller Parallelität der Phänomene bleibt der Unterschied festzuhalten, der sich aus den gegensätzlichen Ausgangspositionen der beiden 'Mächte' ergab: Deshalb hat in Deutschland das sozialimperialistische Kalkül notwendig *am Anfang* des Schlachtflottenbaus gestanden, wie Tirpitz' oft zitierte und überbewertete briefliche Äußerung von 1895 zeigt, die "allgemeinen Seeinteressen" Deutschlands müßten "nicht zu geringem Grade *auch* deshalb" durchgesetzt werden, "weil in der neuen großen nationalen Aufgabe und dem damit verbundenen Wirtschaftsgewinn ein starkes Palliativ gegen gebildete und ungebildete Sozialdemokraten" zu sehen wäre.<sup>30</sup> Dagegen konnte die interessenpolitische Ausbeutung von Imperialismus und Navalismus in England

---

28. Ebd., 33; G. H. S. Jordan, *Pensions Not Dreadnoughts: The Radicals and Naval Retrenchement*, in: A. J. A. Morris (Hg.), *Edwardian Radicalism 1900-1914*, London 1974, 173, 177 sowie C. Trebilcock, *Radicalism and the Armament Trust*, ebd., 180-201.

29. Zitiert nach Fest, 186.

30. Tirpitz an Stosch, 21. Dezember 1895, abgedruckt in: Berghahn u. Deist, 103ff.

ursprünglich nur mit einer objektiv gegebenen Verschlechterung der internationalen Position des Landes *einhergehen*.

## V.

Weder die Erwägung der vermeintlichen außenpolitischen Bedürfnisse noch der Bezug auf die gesellschaftlichen Interessen führt zu einer hinreichenden Erklärung der Eigenart des Flottenwettüstens: des zwanghaften und engstirnigen Beharrens auf der maximalistischen 'Logik' des Schlachtschiffbaus und der Fixierung auf das bilaterale Kräfteverhältnis. Der globale Siegeszug der Lehre Mahans kann wohl aus der ungewöhnlich starken Anziehungskraft des britischen 'Erfolgsmodells' abgeleitet werden; der Navalismus gehörte, wie auch die Wunschvorstellung eines "deutschen Indien" in Afrika, zu dem ideologischen Apparat, durch den die Eliten in der deutschen Nachzüglergesellschaft das erfolgreiche Vorbild zu kopieren suchten. Es ist von daher erklärlich, warum sich Tirpitz nicht von der fixen Idee lösen konnte, England mit dessen eigenen Machtmitteln zu schlagen, zumal die Kaiserliche Marine geradezu als 'Zögling' der britischen entstanden war.<sup>31</sup>

Was nun die englische Seite angeht, so ist festzuhalten, daß Fishers Rechnung, auf den ersten Blick betrachtet, aufging: Schließlich besaß das Deutsche Reich nicht das soziale und ökonomische Potential, das notwendig gewesen wäre, um eine der englischen Schlachtflotte gleichwertige Armada aufzubauen. Im Hinblick auf ihre Abschreckungsintention scheiterte die Dreadnought-Politik jedoch, denn das Demonstrieren der eigenen Überlegenheit durch Kriegsschiffe, die vermeintlich alleine die englische Wirtschaft in annähernd gleicher Güte und Bauzeit herzustellen in der Lage war, hatte ja genau die gegenteilige Wirkung und animierte nicht nur die deutsche Marine zum Bau von Dreadnoughts.

Das Problem löst sich, wenn davon ausgegangen wird, daß das 'moderne' Schlachtschiff nicht nur eine (zweck-)rationale, sondern auch eine mythische Qualität besaß. Diese speiste sich aus dem bedingungslosen Vertrauen in die vermeintlich grenzenlose Wirksamkeit industrieller Technik, die das Bürgertum des Jahrhunderts vor 1914 kennzeichnete. Das Großkampfschiff stellte nicht nur eine schwimmende *Zerstörungs-*

---

31. Hierzu einschlägig, wenn auch in der These überzogen: J. Duppler, *Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der deutschen Marine 1848-1890*, Herford 1985.

*fabrik* dar und repräsentierte dadurch auf besondere Weise den "technischen Entwicklungsstand und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Industrienation" (Walle), es schien diese ökonomische Stärke auch direkt in 'Macht' umzusetzen. Bethmann Hollweg sagte zu Lord Granville im Oktober 1912, Deutschland sehe den Zweck seiner Flotte "nicht nur darin, seinen Handel zu verteidigen", sie sei vor allem ein "Zeichen seiner Größe".<sup>32</sup> Noch deutlicher wird diese Geisteshaltung aber in den Äußerungen Fishers: Als der Erste Seelord sich zu Beginn seiner Amtszeit dazu entschloß, Dutzende von alten Kanonenbooten zu verschrotten, begründete er diesen Schritt damit, daß diese "nur ein Symbol, nicht aber eine *wirkliche Verkörperung* der Macht der Nation" waren.<sup>33</sup> Von dieser Denkweise her wird verständlich, daß und wie eine aus heutiger Sicht geradezu naive und kaum noch nachvollziehbare Vorstellung der 'Produzierbarkeit' von Sicherheit und Macht durch industriell erzeugte Waffen entstehen konnte: Wenn man nur über die stärksten Maschinen verfügte, war einem alles möglich. Dieser Maschinen-Glaube verschmolz mit dem Chauvinismus und der sozialdarwinistisch begründeten Machtanbetung zu der das Zeitalter des Imperialismus bestimmenden *Mentalität*. Sie stellt einen der wesentlichen Unterschiede zwischen dem "trockenen" Krieg (Hans Delbrück) von 1905-1914 und dem "kalten" Krieg nach 1947 dar.

Daß der Organisator der britischen Schlachtflotte die Dreadnoughts als "Old Testament Ships" und die gleichzeitig eingeführten "Schlachtskreuzer" - weniger schwer gepanzerte, dafür jedoch schnellere Schiffe - als "New Testament Ships" bezeichnete, ist meines Erachtens weniger bemerkenswert als Hinweis auf die 'Bibelfestigkeit' Fishers (Marder), denn als Indiz für eben jenen *Glauben* an die quasi-gottgewollte Unüberwindlichkeit und Unwiderstehlichkeit der neuen Waffe. Wenn auch von anderer Art, so doch auf derselben Ebene imperialistischer Mentalität lag die starke Wechselwirkung, in welcher das Bild gerade der Schlachtflotte als "Faszinosum für die Massen" (Stürmer) mit der nationalistischen Propaganda stand, denn im Verband potenzierte sich nicht nur die Zerstörungskapazität, sondern auch die mythische Qualität dieser Schiffe. Obwohl wir auf diesem Gebiet noch zu wenig wissen, spricht doch einiges dafür, daß die "vordergründige Begeisterung für stählerne Giganten", der das im Deutschen Flottenverein, mit um die Jahrhundertwende rund einer Million Mitgliedern, organisierte deutsche Bildungsbürgertum anhing, eine außergewöhnliche Erscheinung

---

32. Zitiert nach: E. L. Woodward, *Great Britain and the War 1914-1918*, London 1967, 167.

33. Zitiert nach: Kennedy, *Aufstieg*, 239.

darstellt. Auch scheint es keine internationale Parallele zu der navalistischen Malerei der Bergen, Bohrdt und Stöwer gegeben zu haben.<sup>34</sup>

Der Bau von zum "Geschwaderkrieg" (Tirpitz) bestimmten, immer kampfstärkeren und zahlreicheren Großkampfschiffen stellte eine *notwendige* Ausdrucksform des auf überseeische Expansion und auf gleichzeitige Konfrontation angelegten Systems der großen Industriestaaten der Epoche zwischen 1884 und 1914 dar. In Tirpitz' Credo der "nationalen Macht auf den Meeren [als] Rückgrat der Weltinteressen"<sup>35</sup> kam die herrschende Geisteshaltung einer *Epoche* zum Ausdruck. Diese im Denken der bürgerlichen Machteliten verwurzelte und als selbstverständlich geltende Einstellung reicht zur Erklärung der internationalen Antagonismen und des Zusammenbruches des Machtgleichgewichtes durchaus hin; der Rückgriff auf einen *besonders* ausgeprägten, organisierten deutschen 'Willen zur Weltmacht' ist hierzu nicht nötig. Der allgemeinen Verfaßtheit der imperialistischen Staaten gegenüber erscheinen die Besonderheiten des Kaiserreichs von eher akzidentieller Bedeutung: Auch ein fortgeschrittener deutscher Industriestaat, der *nicht* von den autoritären und reaktionären Zügen gekennzeichnet gewesen wäre, die das Kaiserreich im Vergleich zu England, Frankreich und den USA aufwies, hätte sich dieses Machtinstrument verschafft. Vielleicht wären die Integrationsfunktion des Schlachtflottenbaus und seine - damit zusammenhängende - affektive Beschaffenheit nicht ganz so stark ausgefallen.

Weder für Deutschland noch für England deuten die Fakten auf eine klare Priorität der Außen- oder der Innenpolitik; es erscheint kaum möglich, im Einzelfall die Ausbeutung außenpolitisch-strategischer Forderungen für gesellschaftliche Interessen von dem Vorantreiben der Macht- und Expansionspolitik aus innenpolitischen Motiven sauber zu trennen. So wie sich die navalistischen Interessenten in Marine, Finanzkapital, Schwerindustrie und Bildungselite in beiden Ländern entsprachen, stimmten auch die Methoden der Durchsetzung des Programms überein. Die Massenmobilisierung - in England an die Erfahrungen der Reformbewegungen des 19. Jahrhunderts anknüpfend, in Deutschland eine neuartige Erscheinung bildend - weist auf die Ambivalenz des Schlachtflottenbaus hin: Den modernen Erscheinungen wie dem Aufstieg der Techno-

---

34. Zu Deutschland: H. Walle, Schlachtflottenbau und Flottenenthusiasmus, in: Plagemann, 210-15 (Zitat); H. R. Leppien, Marinemalerei zu Kaisers Zeiten, ebd., 338-51. Als prägnanten Ausdruck dieses Aggregats von Einstellungen, dessen fundamentale Bedeutung für den antagonistischen Charakter des imperialistischen Staatensystems hier behauptet wird, siehe die beiden Gemälde von H. Bohrdt, "Wilhelm II. auf der Kommandobrücke der Yacht 'Hohenzollern'" (1901), ebd., 10f. und von C. Bergen, "Das Linienschiff 'Thüringen' versenkt den englischen Panzerkreuzer 'Black Prince'" (1916), ebd., 346.

35. 'Dienstschriften' Nr. IX, 16. Juni 1894, abgedruckt in: Berghahn u. Deist, 89.

kratenherrschaft, der Verstärkung der Staatsintervention, dem Übergang zum Steuerstaat und der Durchsetzung des organisierten Kapitalismus steht die Verfestigung starrer und unproduktiver Vorstellungen von der internationalen Politik und die allgemeine Aggressionssteigerung gegenüber. Nach außen hin stellte der Navalismus eine Katastrophenstrategie dar, im Innern erbrachte er - wenn überhaupt - einen kurzlebigen Scheinerfolg bei der Verteidigung des gesellschaftlichen status quo.

Die in der wechselseitigen Intransigenz zum Ausdruck kommende Unvernunft ist gerade aus der Ähnlichkeit, ja Wesensverwandtschaft, der deutschen und der englischen imperialistischen Gesellschaft, wie sie sich in der gegenseitigen Hochachtung ausdrückte, zu verstehen.<sup>36</sup> In diesem Sinn scheinen die Unterschiede in Rationalität/Irrationalität wohl eher gradueller Natur gewesen zu sein und die Einflußnahme der Entscheidungsträger von geringerer Bedeutung als allgemein angenommen wird.<sup>37</sup> Deshalb kann die Situation, die ehrlich als Gefährdung auf der einen und - genauso überzeugt - als legitimes Eintreten für die eigene Gleichberechtigung auf der anderen Seite aufgefaßt worden ist, keinesfalls auf die Pläne und Absichten von Tirpitz und den anderen weltpolitischen Strategen und Interessenten in Deutschland reduziert werden. So unbefriedigend ein Ergebnis, das einem rückwärtsgewandten Fatalismus nahekommt, auch erscheinen mag, wird man kaum an der Schlußfolgerung vorbeikommen können, daß Genese wie Dynamik des deutsch-britischen Antagonismus in der international vergleichenden Perspektive als praktisch auswegloser Vorgang zu deuten sind.<sup>38</sup>

---

36. Zu der jenseits der politischen Ablehnung des Kaiserreichs seitens englischer Eliten vorhandenen Bewunderung der Modernität Deutschlands vgl. K. Rohe, *The British Imperialist Intelligentsia and the Kaiserreich*, in: Kennedy u. Nicholls, 141.

37. Zu optimistisch ist m.E. die von V. R. Berghahn, *Rüstung und Machtpolitik. Zur Anatomie des "Kalten Krieges" vor 1914*, Düsseldorf 1973, 89 vertretene Ansicht, daß in England "eine ganze Reihe von Faktoren gegen einen starken (?) Realitätsverlust wirkten und sich die britische Regierung immer wieder bemühte, die unruhige deutsche Politik zu 'verstehen' und womöglich zu beschwichtigen [...]". Demgegenüber möchte ich der Auslegung G. Schmidts, *Rationalismus und Irrationalismus in der englischen Flottenpolitik*, in: Schottelius u. Deist, die Berghahn zu Unrecht zur Unterstützung seiner These heranzieht, folgen: Danach überwogen die irrationalen Momente auch in der englischen Haltung: "die Flottenpolitik war keine 'rationale' Antwort auf die deutsche Gefahr" (292); die realistische Alternative zu der "kosten-was-es-wolle Aufrüstungspolitik", ein "arbeitsteiliges Bündnisabkommen mit Frankreich", wurde von den Konservativen abgelehnt, obwohl sie in der "Logik" ihrer eigenen Politik lag (288, 295); letztlich wollte auch die englische Führung keinen "Rüstungsbegrenzungsvertrag" und "bei jeder, Sondierungen vorausgehenden innerenglischen Kraftprobe zogen die Verständigungspolitiker den Kürzeren" (284, 288, 291).

38. Nicht anzuschließen vermag ich mich der Ansicht G. Schmidts, ebd., 291, Anm. 17, "daß das Ziel der Wiederherstellung des Concert of Europe [für 1912 nicht] als unerreichbar betrachtet werden" muß.