

# Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe .....	9
Vorwort des Autors .....	11
1 EINLEITUNG .....	13
1.1 Vorbemerkung .....	13
1.2 Die Ära Stosch in der historischen Forschung .....	14
1.3 Konzeption, Grundlagen und Zielsetzung der Arbeit .....	18
1.4 Quellen- und Archivlage .....	21
1.5 Albrecht von Stosch – Eine einführende Skizze seines Lebensweges .....	22
2 DIE KAISERLICHE MARINE – „DEM REICHE UNMITTELBAR UNTERSTELLT“ .....	31
2.1 Die Berufung Stoschs zum „Chef der Kaiserlichen Admiralität“ .....	31
2.2 Die Position der Admiralität und ihres Chefs in der Reichsverfassung ....	33
2.3 Stoschs Marinekonzeption .....	41
2.4 Der Chef der Admiralität, die Marine und der Reichskanzler .....	44
2.4.1 Die Admiralität als Arbeitgeber .....	44
2.4.2 Stoschs Marinepolitik im Reichstag .....	45
2.4.3 Das Hochverratsverfahren gegen Stosch .....	50
2.4.4 Die „Kanzlerkrise“ von 1877 .....	51
2.4.5 Die „Katastrophe von Folkestone“ .....	57
2.4.6 Der Rücktritt Stoschs – das Ende einer Ära .....	60
3 DIE MARINEFÜHRUNG UND DIE AUSSENPOLITIK BISMARCKS .....	77
3.1 Die Marine als Mittel zur Intervention im Ausland .....	77
3.2 Die Gründung des deutschen Kaiserreiches: Außenpolitische Voraussetzungen und Konsequenzen .....	77
3.3 Grundlagen für den Einsatz der Kaiserlichen Marine im Ausland .....	80
3.4 Ausgewählte Einsätze der Marine im Ausland .....	84
3.4.1 Erste Aktionen der Kaiserlichen Marine im Ausland .....	84
3.4.1.1 Intervention auf Haiti 1872 .....	84
3.4.2 Bismarck, die Marine und die Krisen um Spanien 1873-1875 .....	86
3.4.2.1 Der „Fall Werner“ .....	87
3.4.2.1.1 Schutz des deutschen Handels und der Bürger .....	87
3.4.2.1.2 Deutsch-britische Kooperation .....	91
3.4.2.1.3 Das Kriegsgerichtsverfahren gegen Kapitän Werner .....	93
3.4.2.2 Die Marine als Mittel zur Intervention in der „Carlsten-Krise“ .....	96
3.4.2.2.1 Schiffe zur schnellen Intervention und „Satisfaktion“ .....	97

3.4.2.2.2	Kompetenzgerangel zwischen Auswärtigem Amt und Admiralität .....	98
3.4.2.2.3	Schiffe als Druckmittel für „Genugtuung“ .....	102
3.4.2.3	Das „Versäumnis“ der Marine im „Fall Brigg GUSTAV“ .....	105
3.4.2.3.1	Die Abberufung der Kanonenboote ALBATROSS und NAUTILUS .....	105
3.4.2.3.2	Die Plünderung der Rostocker Brigg GUSTAV .....	107
3.4.2.3.3	Dissonanzen zwischen Reichskanzler und Admiralität über Verantwortlichkeiten .....	112
3.4.3	Der Konsul-Mord in Saloniki – Die Marine als Druckmittel der Diplomaten bei der Forderung nach „Genugtuung“ .....	118
3.4.3.1	Die „Krieg-in-Sicht-Krise“ .....	118
3.4.3.2	Die „Saloniki-Affäre“ .....	119
3.4.4	Die Entsendung deutscher Kriegsschiffe nach Ägypten 1882 .....	126
3.4.4.1	Die Besetzung von Alexandria .....	129
3.4.4.2	Krisenstimmung in Port Said .....	136
3.4.4.3	Der Gedanke einer internationalen „maritimen Suez-Kanal-Polizei“ .....	138
3.4.4.4	Die Auswirkungen der ägyptischen Krise im Nahen Osten .....	143
4	HANDELSVERTRÄGE, ÜBERSEESTATIONEN UND KOLONIALE TENDENZEN IN DER MARINEFÜHRUNG (AUSGEWÄHLTE ASPEKTE) .....	173
4.1	Vorbemerkung .....	173
4.2	Koloniale Gedanken in der Marineführung vor 1872 .....	175
4.3	Kolonien und Flottenstützpunkte als Kriegsentschädigung 1870/71 .....	180
4.4	Handelsschutz, Handelsförderung und der „Flottengründungsplan“ (1872/73) .....	187
4.5	Der Begriff „Flottenstation“, Stationsgebiet und Kolonie .....	196
4.6	Handelsschutz und Flottenstationen im „ostasiatischen Stationsgebiet“ ..	201
4.6.1	Die Suche nach einem handelspolitischen und militärischen „Schlüssel“ ..	201
4.6.2	Das „Marine-Etablissement“ in Amoy .....	207
4.6.3	Die „ANNA-Affäre“ 1875/76 .....	224
4.6.3.1	Die Plünderung des Schoners „ANNA“ .....	226
4.6.3.2	Der Widerstreit zwischen Diplomaten und Marineoffizieren über weitere Maßnahmen .....	227
4.6.3.3	Der Fall „ANNA“ und seine politische Tragweite .....	231
4.6.3.4	Die Verstärkung des deutschen Geschwaders in Ostasien .....	233
4.6.3.5	Die Revision des Handelsvertrages .....	243
4.6.3.6	Das Fazit der „ANNA-Affäre“ .....	245
4.6.4	„Die Unterdrückung der Seeräuberei in den Chinesischen Gewässern“ ..	246
4.6.4.1	Die Piraterie in China im 19. Jahrhundert .....	247
4.6.4.2	Die chinesischen Piraten und die deutsche Handelsschiffahrt .....	250
4.6.4.3	Der Versuch einer deutsch-britischen Kooperation .....	251

4.6.4.4	Die Anwendung der „Vorläufigen Instruktion“ in der Praxis ...	267
4.6.4.4.1	Die Plünderung des Hamburger Handelsschiffes „FIDELIO“ .....	267
4.6.4.4.2	Die Plünderung des deutschen Handelsschiffes „OCCIDENT“ ...	268
4.6.4.4.3	Die Plünderung der deutschen Brigg „AUGUST“ .....	274
4.7	Koloniale Gedanken in der Kaiserlichen Marine .....	275
4.7.1	Koloniale Gedanken in der Marine Mitte der 1870er Jahre .....	275
4.7.1.1	Die Marine, die Hansestädte und die Kolonial- und Außenhandelspolitik .....	287
4.7.1.1.1	Die wirtschaftliche Lage in Deutschland in den 1870er Jahren ..	287
4.7.1.1.2	Der Reichskanzler und die Außenhandelspolitik .....	289
4.7.1.1.3	Der Reichskanzler und die Kolonialpolitik .....	291
4.7.1.1.4	Die Hansestädte und die Freihandelspolitik .....	296
4.7.1.1.5	Die Kolonialagitation in Deutschland am Ende der 1870er Jahre	304
4.7.2	Koloniale Gedanken in der Kaiserlichen Marine zu Beginn der 1880er Jahre .....	307
4.7.2.1	Koloniale Gedanken bei Korvettenkapitän B. v. Werner .....	307
4.7.2.2	„Albrecht von Stosch über die Marine und die Kolonisation“ .	310
4.7.2.3	Koloniale Gedanken bei Admiral von Henk .....	316
4.7.2.4	Koloniale Gedanken bei Eduard von Knorr .....	320
4.8	Das Engagement der Kaiserlichen Marine in der Südsee .....	321
4.8.1	Der Freundschaftsvertrag mit Tonga .....	324
4.8.2	Der Freundschaftsvertrag mit Samoa .....	335
4.8.3	Errichtung von weiteren „Kohlenstationen“ im Pazifik .....	355
4.8.3.1	Die Abkommen mit Funafuti, Vaitupu, Tapituwea und den Marshall-Inseln .....	359
4.8.3.2	Die Anknüpfung von Handelsverträgen durch SMS BISMARCK	370
4.9	Der Abschluss des deutsch-koreanischen Handelsvertrages .....	373
4.10	Die Konzeption einer „Oberseebehörde“ .....	379
4.11	Die Entwicklung des „Hydrographischen Bureaus“ der „Kaiserlichen Admiralität“ und der Seewarte .....	391
4.12	Die Admiralität und Maßnahmen zur Wirtschaftsförderung .....	396
4.12.1	Der „Flottengründungsplan“ und die Förderung der Industrie .....	397
4.12.2	Die Admiralität als „Schrittmacher“ der Schiffbauindustrie .....	402
4.12.3	Die Panzerplatten- und Geschützherstellung als Beispiel für Industrieförderung .....	407
4.12.3.1	Die Firma Krupp und die Marine .....	408
4.12.3.2	Die Dillinger Hüttenwerke .....	414
4.12.4	Die Marine als Werber für die heimische Industrie .....	415
5	ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSBETRACHTUNG .....	487
6	ANHANG .....	497
A	Abkürzungsverzeichnis .....	497

B	Bibliographie .....	500
B.1	Verzeichnis der ungedruckten Quellen .....	500
B.2	Verzeichnis der gedruckten Quellen .....	501
B.3	Verzeichnis der Literatur .....	509
C	Anlagen und Dokumente .....	531
D	Auszug aus den Auslandsaktivitäten der Kaiserlichen Marine in der „Ära Stosch“ 1872-1883 .....	562

# 1 Einleitung

## 1.1 Vorbemerkung

Das Verhältnis<sup>1</sup> zwischen der „Kaiserlichen Marine“ und der Politik bis zum Ersten Weltkrieg scheint untrennbar verknüpft zu sein mit dem alles dominierenden Staatssekretär im Reichsmarineamt, Alfred von Tirpitz, und seinem „Flottenbauplan“, der die letzte Phase der „Kaiserlichen Marine“ prägte.<sup>2</sup> Dieser Zeitabschnitt nach 1897, in der die kaiserliche Flotte im Zeichen des Imperialismus' und Weltmachtstrebens als Machtinstrument ersten Ranges diente und im Rahmen der Sammlungspolitik zu einem innen- und außenpolitischen Kristallisationspunkt des „Neuen Kurses“ unter der Herrschaft Wilhelms II. wurde.<sup>3</sup> Daher ist das erste „Flottengesetz“ von 1898 meist bedeutender Ausgangs- und Orientierungspunkt für die marinesgeschichtlichen Arbeiten über die deutsche Marine bis zum Ersten Weltkrieg.<sup>4</sup>

In der Historiographie stehen im Vergleich dazu fast unscheinbar die Untersuchungen über die Kaiserliche Marine,<sup>5</sup> welche sich mit dem Zeitraum vor Tirpitz' Staatssekretariat befassen, obwohl in diese Phase sowohl die Gründung des deutschen Kaiserreiches (1871) als auch die damit verbundene Gründung und der Aufbau der Kaiserlichen Marine fallen.

Der Zeitabschnitt von 1872 bis 1883, in der die Kaiserliche Marine aufgebaut wurde, war zugleich die Phase, in der die Politik des Kaiserreiches ihre klassische Ausrichtung unter Bismarck erfuhr und der Reichskanzler die europäische Politik mitgestaltete. Es wurden erste Grundlagen für die nachfolgende Entwicklung des Kaiserreiches gelegt.<sup>6</sup>

An die Spitze der Kaiserlichen Marine wurde 1872 als erster Chef der Admiralität der politisch ambitionierte, willensstarke und durchsetzungskräftige aber auch eigensinnige General Albrecht von Stosch berufen. Bereits die Zeitgenossen übten Kritik an seinem autoritären Führungsstil und an der Organisationsform des so genannten „Systems Stosch“ wie auch an einer unter seiner Regie entworfenen Kriegsschiffsklasse. Während Stoschs Amtszeit entwickelte sich ein weit verzweigtes, vielschichtiges Verhältnis zwischen Marine und Politik, das Stosch maßgeblich mitgeprägt hat. Aus diesem Grunde wird die erste Entwicklungsphase der Kaiserlichen Marine, welche Stosch während seiner Dienstzeit als Marinechef (1872-1883) wesentlich beeinflusst und geformt hat, auch als „Ära Stosch“ bezeichnet.<sup>7</sup> Nach dem Rücktritt Stoschs erfolgte unter seinem Amtsnachfolger Leo Graf von Caprivi ein einschneidender Wandel in der Kaiserlichen Marine. Einerseits erhielt die Flotte nun eine neue Ausrichtung nach der Marinekonzeption der „jeune école“<sup>8</sup> und der „Auslandsdienst“ wurde eingeschränkt, andererseits erhielten die Seestreitkräfte mit dem Eintritt des Deutschen Reiches in die Kolonialpolitik (1884/85) ein neues Tätigkeitsfeld.

Die Marine unter dem Chef der Admiralität Albrecht von Stosch versuchte Einfluss auf die Bismarck'sche Außenpolitik zu nehmen, war ein Faktor in der Handels- und Wirtschaftspolitik, baute Beziehungen zu Handelsverbänden und zur Industrie auf. Dadurch geriet die junge Kaiserliche Marine nicht nur wegen der konfliktreichen Be-

ziehung zwischen dem Chef der Admiralität und dem Reichskanzler Otto von Bismarck in das Spannungsfeld der Politik.

Ähnlich dem vorangegangenen Konflikt zwischen Bismarck und Helmuth von Moltke während des deutsch-französischen Krieges 1870/71 – u. a. Folge und Ausdruck der Verfassungsstruktur mit ihrem Dualismus von Staatsverfassung und Wehrverfassung – wuchs dieser Konflikt über die Dimensionen eines gewöhnlichen Kompetenzstreites zwischen zwei Ressorts hinaus.<sup>9</sup> Die Auseinandersetzung fand einen Höhepunkt in der „Kanzlerkrise“ von 1877. Obwohl die Marine unter ihrem Chef der Admiralität in vielfältiger Weise Einfluss über das eigentliche Marineresort auf Bereiche der Politik zu nehmen versuchte, wird diesen Begebenheiten in der historischen Forschung kaum Rechnung getragen. Lediglich auf Stoschs vorgeblich liberale Einstellung und seine Verbindung zum deutschen „Ministerium Gladstone“<sup>10</sup> wird die Ursache für den Konflikt mit Bismarck reduziert.

## 1.2 Die Ära Stosch in der historischen Forschung

Die Historiographie wurde in der Einschätzung der Ära Stosch nachhaltig beeinflusst von den „Gedanken und Erinnerungen“ Otto von Bismarcks.<sup>11</sup> Der Reichskanzler hielt Albrecht von Stosch für ein führendes Mitglied in „dem sog. Ministerium Gladstone (Stosch, Rickert usw.)“, das dem Hauptzweck gedient habe, Bismarcks Nachfolge anzutreten,<sup>12</sup> wie der Kanzler in seinen „Gedanken und Erinnerungen“ selbst wiederholt bekundete. Doch dürfen Bismarcks „Gedanken und Erinnerungen“, wie die Forschung zeigte, nur nach kritischer Überprüfung als Quelle für Fakten und Urteile über Menschen aus seinem Umfeld benutzt werden, da diese oft einseitig und parteiisch sind.<sup>13</sup> Folglich muss jede Tatsachendarstellung verifiziert werden, wie der Historiker G.P. Gooch betonte, jedes Urteil Bismarcks über Menschen und Ereignisse überprüft werden.<sup>14</sup>

Der Schwerpunkt des historiographischen Interesses wird hinsichtlich der kaiserlich-deutschen Außen- und Militär- bzw. Marinepolitik von dem Ersten Weltkrieg oder aber von der „Bismarckschen Politik“ dominiert.<sup>15</sup>

Sofern sich in jüngster Zeit die historische Forschung der Rolle des kaiserlich-deutschen Militärs in der Friedenszeit annimmt, liegt das Augenmerk in der Hauptsache entweder auf dem Verhältnis zwischen Politik und Armee oder auf der Flottenrüstung unter Wilhelm II. als Grund für die Konfrontation mit Großbritannien. Nicht selten wird die Marinepolitik unter Bismarck in Kontinuität als Vorgeschichte des Tirpitz'schen Schlachtflottenbaus interpretiert.<sup>16</sup>

Doch bis zum Ende der Amtszeit Stoschs war Tirpitz lediglich ein unbedeutender Marineoffizier.<sup>17</sup> Folglich kann er nicht als Maßstab für die Ära Stosch dienen, denn – wie es der zeitgenössische Historiker Leopold von Ranke ausdrückte, trägt jede Epoche ihren Wert und Sinn in sich selbst und ist als etwas für sich selbst Gültiges anzusehen.<sup>18</sup> Sicherlich ist es problematisch, im Nachhinein an die Ära Stosch einen Maßstab anzulegen, der aus unserer Kenntnis der gesamten nachfolgenden Geschichte resultiert. Zweifelsohne war es den Zeitgenossen von Bismarck und Stosch nicht

bewusst, die Vorläufer des späteren wilhelminischen Weltmachtstrebens und Schlachtflottenbaus zu sein – Albrecht von Stosch hat sich nicht als der Vorgänger Alfred von Tirpitz' gesehen.

Der Tendenz nach wird vorwiegend dem von Admiral Alfred von Tirpitz in seinen eigenen Publikationen erweckten Anschein gefolgt,<sup>19</sup> in Deutschland sei die Marine bis zu dem Zeitpunkt bedeutungslos gewesen, als er selbst das Amt des Staatssekretärs im Reichsmarineamt übernommen habe.<sup>20</sup>

Das Bild der Ära Stosch verblasst in der historischen Forschung gegenüber den beiden dominierenden Persönlichkeiten Otto von Bismarck und Alfred von Tirpitz.

Studiert man die Bücher und Aufsätze, die sich mit der Ära Stosch befassen, genauer, dann gelangt man schnell zu der Feststellung, dass das Interesse der Zeitgenossen des Kaiserreiches fast ausschließlich den militärischen, den taktischen und strategischen sowie den technischen Fragen oder aber Erlebnisberichten gegolten hat.

Aus dem Nachlass von Albrecht von Stosch ist nur ein einziger Band seiner drei Bände umfassenden „Denkwürdigkeiten“ veröffentlicht worden. Dieser endet mit dem Jahre 1871 und bietet somit keine Erkenntnisse über die Ära Stosch.<sup>21</sup> Jedoch finden sich vereinzelt zeitgenössische Veröffentlichungen und Äußerungen über diesen Zeitraum von Admiral Batsch, dem Weggefährten Stoschs sowie von anderen Marineoffizieren wie z. B. von Reinhold Werner, Ludwig von Henk und Bartholomäus von Werner.<sup>22</sup>

Zwei frühe Publikationen, welche die Ära Stosch betreffen, sind die Darstellungen von Paul Koch und Ulrich von Hassell, die in begrenzter Form das Leben des ersten Chefs der Admiralität und seine militärischen und maritimen Aktivitäten behandeln.<sup>23</sup>

Daneben gibt es zwei Kurzbiographien über Stosch von Hermann von Petersdorff und Kurt von Priesdorff. Sie gehen sowohl auf die maritimen als auch auf die politischen Bezüge der Ära Stosch ein, wenngleich sie aufgrund ihres beschränkten Quellenmaterials teilweise zu unzutreffenden Einschätzungen gelangen.<sup>24</sup>

Die erste ernst zu nehmende wissenschaftliche, inzwischen ältere Forschungsarbeit zur Person Albrecht von Stoschs hatte Ernst Schröder zum Ende der 1930er Jahre vorgelegt,<sup>25</sup> obschon sie zum Teil tendenziös ist.<sup>26</sup> Da er den Nachlass von Stosch nicht in seine Arbeit mit einbeziehen konnte, fehlte ihm für die Zeit nach 1871 das entscheidende persönliche Quellenmaterial des Marinechefs. Zudem gibt er nur wenige Quellenverweise an. Insgesamt gesehen leistet Schröder jedoch einen Beitrag zur Lebensgeschichte von Stosch.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges ist die Historiographie in der Beurteilung der spannungsgeladenen Beziehung zwischen Bismarck und Stosch zunächst maßgeblich beeinflusst worden durch die Arbeit des amerikanischen Historikers Frederic B.M. Hollyday.<sup>27</sup> Zwar konnte Hollyday in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg die Archivquellen der Admiralität und des Auswärtigen Amtes nicht in seinen Untersuchungen mit berücksichtigen, doch hatte er erstmalig die Genehmigung erhalten, den Nachlass von Stosch als Geschichtsquelle auszuwerten. Allerdings benutzte er lediglich einige Teile der beiden unveröffentlichten maschinengeschriebenen Bände der „Denkwürdigkeiten“ von Stosch, wohingegen er die in der alten

## 2 Die Kaiserliche Marine – „dem Reiche unmittelbar unterstellt“

### 2.1 Die Berufung Stoschs zum „Chef der Kaiserlichen Admiralität“

Die deutsch-französischen Friedensverhandlungen ließen Stoschs ehrgeizige Blicke nach einem Posten für die Nachkriegszeit Ausschau halten. Im Februar 1871 hoffte er noch Generalgouverneur des annektierten Elsass zu werden, doch Bismarck wendete ein, er sei zwar „fähig genug, aber ich [Stosch] könne ihm dort nichts nützen“.<sup>1</sup>

Die wiederholten Versuche des Kronprinzen, ihn in sein Gefolge einzureihen, lehnte der General vehement mit der Begründung ab, dass er dienlicher „in einer einflussreichen Stelle au courant der Ereignisse“ sei und bat sowohl Friedrich Wilhelm als auch den Chef des Militärkabinetts Tresckow ihren Einfluss für ihn zu verwenden.<sup>2</sup> Auch sein vertrautester Freund, Major von Normann, der auf Empfehlung Stoschs und Otto von Holtzendorffs den einflussreichen Posten eines Privatsekretärs der Kronprinzessin innehatte, nahm sich des Wunsches an.<sup>3</sup> Über beide Freunde war Stosch Mitte der 1860er Jahre selbst in Verbindung mit dem Kronprinzenpaar getreten.<sup>4</sup>

Durch seinen Freund Holtzendorff, dem Generalbevollmächtigten des Herzogs von Gotha, kam Stosch ebenfalls in Kontakt mit dem so genannten „Holtzendorff-Zirkel“, in dem er mit gleich gesinnten Freunden anregende politische Gespräche führte.<sup>5</sup> Hier trafen sich hochrangige Persönlichkeiten wie Holtzendorffs Schwiegersohn, der britische Diplomat und Publizist Sir Joseph Archer Crowe, die Badener Staatsmänner Karl Samwer und Franz Baron von Roggenbach, des Weiteren die Offiziere von Normann (Sekretär der Kronprinzessin Victoria) und von Janson, der angehende Historiker Heinrich von Treitschke, ebenso wie der Privatsekretär von Herzog Ernst II. von Coburg, Eduard von Tempelty, und nicht zuletzt der Novellenschreiber, Dramaturg, Historiker und Journalist Gustav Freytag, ebenfalls ein vertrauter Freund von Stosch.<sup>6</sup>

Über Freytag entwickelte sich gleichfalls eine lebenslange Freundschaft Stoschs zu Franz Baron von Roggenbach.<sup>7</sup> Dieser, 1865 sehr zum Leidwesen Stoschs pensionierte Badener Staatsmann, war ein Gründer der Liberalen Reichspartei und Ratgeber der Kaiserin Augusta sowie des Großherzogs Friedrich von Baden und dessen Umfeldes.<sup>8</sup> Zusammen mit Stosch und Normann bildeten sie den so genannten „informellen Normann-Stosch-Roggenbach-Zirkel“.<sup>9</sup> Das Trio trat über Stoschs Beziehungen zum „Holtzendorff-Zirkel“ in engen Kontakt zum Kronprinzen.

In der „Tradition“ der Hohenzollern geriet Kronprinz Friedrich Wilhelm in einen politischen Konflikt mit seinem Vater Wilhelm I. Des Weiteren kritisierte das kronprinzliche Paar, welches der „Brennpunkt“ der liberalen und fortschrittlichen Hoffnungen war, die Bismarck'sche Politik.<sup>10</sup> Diese Einstellungen, so glaubte Stosch, rührten von der entschlossenen und begabten Kronprinzessin Victoria (Tochter der englischen Queen Victoria) her. Denn Friedrich Wilhelm „... ist vor allen Dingen Mann



seiner Frau. Sie bestimmt seinen Gedankenkreis ...“<sup>11</sup> Der General versuchte die „radikalen“ Ansichten Victorias „zu bekämpfen“. Er erklärte ihr, „lebensfähige [Reformen] erzeuge man nur langsam, doppelt langsam, wenn man dabei nicht Leben zerstören wolle.“<sup>12</sup>

Der Kronprinz liebte die Offenheit, mit der der General immer zu ihm sprach und wusste, dass er auf sein klares Urteil zählen konnte, genau wie auf seine Ergebnisse.<sup>13</sup> Stosch sei „der einzige gewesen, der ihn wirklich unterrichtete“.<sup>14</sup> Sobald er Stosch nur von Ferne sehe, fühle er ein wahres Wohlbehagen, immer sei es ihm eine Freude, Stoschs prächtiges Gesicht zu erblicken.<sup>15</sup>

Stosch versuchte, den Thronfolger aus seiner Lethargie aufzurütteln und sein Interesse in militärische und politische Angelegenheiten zu wecken. Der General hielt die Neigung des Kronprinzen, dessen Fähigkeiten er nicht sonderlich hoch einschätzte, zu den Liberalen für ein Zeichen politischer Schwäche und nicht für eine Übereinstimmung in grundsätzlichen Prinzipien. Im Gegenzug versuchte er unermüdlich, den Kronprinzen in eine Allianz mit Wilhelm I. und Bismarck zu bringen.<sup>16</sup> Sowohl das Verfolgen dieses Zieles als auch seine Bewunderung für Bismarck, kann durchaus als Ausdruck von Stoschs unterschwelliger konservativer sowie patriotischer Einstellung und nicht zuletzt als monarchische Ergebnisheit und Loyalität gedeutet werden. In der Tat gefielen Stosch die politischen Grundlinien des Staatsmannes, mit dem er bereits erste Reibungen gehabt hatte: „... Bismarck ... ist thätig und unermüdlich, das bringt immer Erfolge. Dieses persönliche Eingreifen auf dem richtigen Fleck bekundet großen staatsmännischen Blick.“<sup>17</sup>

Um Stosch einen Posten zu sichern, der die Anwesenheit in der Hauptstadt Berlin garantierte, griff Friedrich Wilhelm zugunsten seines Vertrauten ein. Der Kronprinz merkte zudem, dass der Kanzler auf seine Wünsche einging.<sup>18</sup> Da die Inaktivität der kleinen Preußischen Marine im deutsch-französischen Krieg allgemeine Unzufriedenheit geweckt hatte und ihr kompetente hohe Marineoffiziere fehlten, entschloss sich der König in der Armee nach einem talentierten Organisator zu suchen, so dass Stosch in die engere Wahl kam.<sup>19</sup> In einem Schreiben schlug Friedrich Wilhelm dem Reichskanzler Bismarck den General für den Posten des Chefs der Admiralität vor, der so viel Unabhängigkeit und Autorität wie möglich erhalten sollte. Bismarck begrüßte in seiner Antwort vom 3. Juni 1871 vordergründig den Vorschlag.<sup>20</sup> Selbst der Wunsch, dem neuen Leiter der Marine das erforderliche Maß an Unabhängigkeit zu geben, hatte seine Zustimmung gefunden.<sup>21</sup> Erst bei der Realisierung zeigten sich Schwierigkeiten.

Anfang Juni informierte Tresckow (Chef des Militärkabinetts) den General, dass sowohl Bismarck und der Kronprinz als auch Roon<sup>22</sup> seine Berufung unterstützten. Sodann empfing der Kaiser am 7. Juli 1871 Stosch „außerordentlich gnädig“ und sagte zu ihm: „Warum sind sie auch für alle Sättel gerecht und können überall Gastrollen geben?“ Stosch kommentierte dies im Brief an seine Gattin: „Also die Zukunft lacht.“<sup>23</sup>

Bismarcks „Ja“ zu Roons Vorschlag bewies, wie der Historiker Schröder meint, dass sein Argwohn gegen Stosch zunahm.<sup>24</sup> Selbst Bismarcks Antwortschreiben an den Kronprinzen vom 3. Juni 1871 bezeugte seine persönliche Animosität, wie Morsey

zurecht bemerkt.<sup>25</sup> Hingegen zieht Hollyday aus Bismarcks Befürwortung der Ernennung Stoschs zum Chef der Admiralität den Schluss, dass der Kanzler nicht ernsthaft zu jener Zeit gegen den General und sein Vorgehen bei den Friedensverhandlungen gewesen sei.<sup>26</sup> Mit seltsamer Kühle, seiner Sache sicher, erwog Stosch die Aussichten des Machtkampfes, der ihm drohte. Er verließ sich auf seinen Rückhalt in der kaiserlichen Familie; darin glaubte er sich dem Kanzler nahezu überlegen.

Im Jahre 1872 verschlechterte sich augenscheinlich der Gesundheitszustand des 75-jährigen Kaisers. Es schien sich alles im Ungewissen zu befinden, da mit dem möglichen Thronwechsel zugleich ein Systemwechsel verbunden sein konnte. Für den Fall des Systemwechsels unter Friedrich Wilhelm schrieben verschiedene Zeitgenossen Stosch eine bedeutendere politische Rolle in der künftigen Regierung zu.<sup>27</sup> Bismarck trug sich mit Rücktrittsplänen. Er gab das Ministerpräsidium auf und wählte den gesundheitlich angeschlagenen Roon zum Nachfolger. „Der Kränkere ersetzte den Kranken“.<sup>28</sup> Die Bürde des Kriegsministeriums übertrug Roon einstweilen dem jüngeren General Kameke, den er seit geraumer Zeit gegen Stosch in Bereitschaft hielt. General Kameke eignete sich wohl zu Roons geschmeidigem Vertreter, zum Kriegsminister fehlte ihm das Durchsetzungsvermögen. Die Rechnung derjenigen, welche die Trennung von Heer und Marine für eine vorläufige Notlösung hielten und Stosch als künftigen Kriegsminister oder gar Kanzler sahen, war falsch. Bismarck versuchte Stosch zunächst zu instrumentalisieren, indem er mit der Zustimmung zur Berufung zum Marinechef sowohl dem Kronprinzen eine Gefälligkeit erweisen als auch den Thronfolger mit Stoschs Hilfe indirekt in die Staatsgeschäfte einarbeiten und dadurch für seine Politik gewinnen konnte.<sup>29</sup> Denn der „Eiserne Kanzler“ war gemäß der Reichsverfassung kein allmächtiger „Cäsar“, sondern konnte vom deutschen Kaiser nach Belieben entlassen werden. Die Spannung zwischen Bismarck und dem König, die im Vorjahr begonnen hatte, war seit dem Verzicht des Kanzlers auf sein preußisches Ministerpräsidium noch gewachsen. Charakteristisch war, dass Bismarck sich von neuem dem Kronprinzen näherte und dessen Begeisterung für das wiedererstandene deutsche Kaisertum gegen König Wilhelms altpreußische Starrheit auszuspielen gedachte. Anfang Juli 1873 reifte sein Entschluss, auf seinen preußischen Posten und damit in den Vollbesitz der politischen Macht zurückzukehren.<sup>30</sup> Stosch sah, dass er auf die „unpolitische“ Leitung der Marine beschränkt werden sollte. Allerdings erkannte er ebenfalls, dass die mit dem Amt verbundenen verfassungsmäßigen Kompetenzen eine Auslegungssache waren, wodurch freilich Konflikte vorprogrammiert schienen.

## **2.2 Die Position der Admiralität und ihres Chefs in der Reichsverfassung**

Mit der Gründung des deutschen Kaiserreiches (21. Januar 1871) und der Einrichtung der Reichsverfassung (16. April 1871) ging auch die Neugliederung der nunmehr kaiserlichen Marine einher.

# 3 Die Marineführung und die Außenpolitik Bismarcks

## 3.1 Die Marine als Mittel zur Intervention im Ausland

Mit der Gründung des deutschen Kaiserreiches 1871 durch Otto von Bismarck ist untrennbar auch der Beginn der Kaiserlichen Marine verbunden. War das neue Deutsche Reich auch ein Bund souveräner Fürsten, kein Zusammenschluss des deutschen Volkes, wurde dessen ungeachtet die Reichsgründung von der überwältigenden Mehrheit der Deutschen begrüßt. Der Traum vom Nationalstaat der Deutschen schien endlich durch Bismarcks Politik verwirklicht zu sein.<sup>1</sup> Anders als die Heereseinheiten, die weiterhin ihren Landesfürsten unterstanden, unterstellte Kaiser Wilhelm I. mit „Allerhöchstem Erlaß“ vom 1. Januar 1872 die Kaiserliche Marine unmittelbar dem Reich.<sup>2</sup>

Demgemäß konnte die Regierung des Reiches die Marine direkt für ihre politischen Belange einsetzen. Ein Mittel, das vor der Phase der Reichseinigung in Deutschland in dieser Weise nicht existierte.

Natürlich stellten sich mit dieser neuen Möglichkeit an die politisch (jedoch auch an die militärisch) handelnden Personen neue Fragen: Welche konkreten Aussichten boten sich für den außenpolitischen Einsatz der jungen Kaiserlichen Marine? Welchen politischen Zielen und Zwecken sollte sie dienen – und in welcher Art und Weise sollte dies geschehen? Wie reagierte die Marineführung darauf? Akzeptierte die Marineführung den Primat der Politik? Musste nicht der neu geschaffene deutsche Machtstaat im Herzen Europas auch in den angrenzenden Ländern und in Übersee mehr Verantwortung übernehmen und „Flagge zeigen“? Oder aber konnte ein unüberlegter Einsatz der Marine gar das labile europäische Gleichgewicht ins Wanken bringen?

Schließlich hatte das Auftreten von Schiffen des neuen Deutschen Reiches im Ausland eine ganz andere Wirkung als zum Beispiel das von Schiffen des kleinen Preußens.

Der Auslandseinsatz der Kaiserlichen Marine in Krisenregionen im Rahmen der Außenpolitik Bismarcks wird Gegenstand des vorliegenden Abschnittes sein.

## 3.2 Die Gründung des deutschen Kaiserreiches: Außenpolitische Voraussetzungen und Konsequenzen

Mit der Gründung des Deutschen Reiches und dem Sieg über Frankreich hatte sich das Kräfteverhältnis im europäischen Staatensystem verschoben. Unter Führung Preußens, dem seit seinem Aufstieg in den Kreis der Großmächte schwächsten Mitglied der europäischen Pentarchie, schloss sich der größte Teil Deutschlands zusammen. Statt des „locker gefügten, machtmächtig nicht“ mobilisierbaren „Staatengebildes“<sup>3</sup> entstand in der Mitte der Alten Welt ein neues politisches „Gravitationszent-

rum“.<sup>4</sup> Der Erfolg der Politik Bismarcks wurde bald in London und St. Petersburg als „allzu vollständig“ empfunden.<sup>5</sup> So wuchs das „Mißtrauen der anderen Mächte in dem Maße, in dem der Neuling Erfolg hatte.“<sup>6</sup> Hervorgegangen aus den Siegen der Einigungskriege, schien das neu gegründete Deutsche Reich zu Beginn der 1870er Jahre in seiner ihm zugefallenen „halbhegemonialen“, „vorwaltenden Stellung“ auf dem europäischen Kontinent im Urteil seiner Nachbarn eher die Balance Europas zu gefährden als zu stärken.<sup>7</sup>

Eindrucksvoll hatte die preußische Armee ihre Schlagkraft in den drei siegreichen Kriegen veranschaulicht. Ein Ansehreißen der vollständigen Hegemonie über Europa durch das Deutsche Reich und damit die völlige Revolution des europäischen Gleichgewichts schien den Nachbarstaaten nicht mehr ausgeschlossen.

Das tief verwurzelte Misstrauen sowie die Furcht der europäischen Nachbarn gegenüber der in ihrer Mitte entstandenen Machtkonzentration und gegenüber dem mit dem Odium des Revolutionärs behafteten Reichskanzler Bismarck brachte eindringlich der britische Oppositionsführer Benjamin Disraeli in seiner Unterhausrede am 9. Februar 1871 zum Ausdruck: „This war represents the German revolution ... I don't say a greater, or as great a social event. What its social consequences may be are in the future. Not a single principle in the management of our foreign affairs, accepted by all statesmen for guidance up to six months ago, any longer exists. There is not a diplomatic tradition which has not been swept away. You have a new world.“<sup>8</sup>

Bereits im Dezember 1870 befürchtete der englische Sonderbotschafter Odo Russell, der Bismarck im preußischen Hauptquartier besuchte, „viele unangenehme Überraschungen“ und war von dem künftigen Reichskanzler überzeugt: „Da ich ihn nun kenne, werde ich nicht länger überrascht sein, ihn die Landkarte Europas weit mehr ändern zu sehen, als von Kaiser Napoleon erwartet wurde.“<sup>9</sup>

Ganz ähnlich sah der russische Reichskanzler Alexander Michailowitsch Gortschakow Europa durch den Ausgang des deutsch-französischen Krieges „aus den Angeln gehoben“<sup>10</sup> und drückte damit die sich „für Deutschland sehr ungünstige“ gewandelte Stimmung in St. Petersburg aus, wo befürchtet wurde, „daß nach einigen Jahren deutscherseits die Eroberung der baltischen Provinzen angestrebt werden“ könnte.<sup>11</sup> Für Russland bestand die Gefahr, dass das Kaiserreich bald auch nach dem Baltikum ausgriff, wo ebenfalls Deutsche lebten.

Hinzu gewann die deutsch-französische „Erbfeindschaft“ nach der französischen „Schmach von Sedan“ und der Annexion Elsass-Lothringens eine zunehmende Bedeutung.<sup>12</sup>

Im Grunde genommen stand das junge Deutsche Reich in der neuen europäischen Ordnung zunächst noch „nicht unter der völkerrechtlichen Garantie und einer mehr oder minder effektiven Absicherung durch das ‚Konzert der Mächte‘“.<sup>13</sup>

Nach der Beurteilung der internationalen Lage erkannte der deutsche Reichskanzler, dass eine zur Stützung der aus geopolitischen Gründen nur als fragil zu bezeichnenden „halbhegemonialen“ Stellung des Kaiserreiches fortgesetzte Expansionspolitik den Widerstand der übrigen Staaten hervorrufen und den Status quo, insbesondere für Deutschland, gefährden musste: Es schien, als hätten „Millionen Bajonette ihre polare Richtung doch im ganzen in der Hauptsache nach dem Zentrum Europas“

gerichtet, in dem das Deutsche Reich lag. Deutschland war infolge seiner „geographischen Lage, außerdem infolge der ganzen europäischen Geschichte den Koalitionen anderer Mächte vorzugsweise ausgesetzt“. Nicht zuletzt war allem Anschein nach mit der Reichsgründung die Toleranzgrenze der europäischen Staaten im Hinblick auf eine Machtverschiebung in ihrer Mitte erreicht, womöglich schon überschritten. Hieraus ergab sich für den Reichskanzler als Resümee die Notwendigkeit zu einer „Gleichgewichtspolitik“, deren Akzent „nicht in erster Linie auf der ‚Friedenspolitik‘ ..., sondern auf dem, was Bismarck selber zunächst nüchtern ‚Sicherheitspolitik‘ genannt hat“, lag.<sup>14</sup>

Diesen Überlegungen Rechnung tragend, entwickelte Kaiser Wilhelm I. in seiner Rede zur Eröffnung des Ersten Deutschen Reichstages – zu den Abgeordneten gewandt, zweifellos auch mit Blick auf das interessierte Europa – mit gleichsam programmatischen Zügen die Staatsräson des entstehenden Reiches: „Das neue Deutschland ... wird ein zuverlässiger Bürge des europäischen Friedens sein, weil es stark und selbstbewusst genug ist, um sich die Ordnung seiner eigenen Angelegenheiten als ein ausschließliches, aber auch ausreichendes und zufriedenstellendes Erbteil zu bewahren.“<sup>15</sup> Unter ausdrücklicher Lossagung von allen mittelalterlich-universalen Erinnerungen und der Verwerfung nationalistisch-hegemonialer Pläne<sup>16</sup> musste es im Sinne der vom System Metternich praktizierten Politik der beweglichen Mitte in Europa darum gehen,<sup>17</sup> ein europäisches Gleichgewichtskonstrukt aufzubauen, in dem sich das Reich freie Hand zu bewahren und so weit neutral zu bleiben suchte, „daß sich keine der Weltmächte ... zur militärischen Intervention gegen Deutschland herausgefordert fühlte. Auch ein Gegeneinanderauspielen der beiden Flügelmächte ... durfte nicht zum casus belli zwischen England und Rußland führen, da er wiederum nur zu leicht die für die Existenz Deutschlands so maßgebliche bestehende Staatenordnung Europas fundamental gefährden konnte“.<sup>18</sup>

Um das junge deutsche Kaiserreich vor den bedrohlichen Folgen seiner Gründung zu bewahren und seine labile Stellung im Mächtesystem zu festigen, ließen sich auf den ersten Blick zu Beginn der 1870er Jahre unter den Grundbedingungen der Großmachtspolitik vereinfachend folgende drei Wege denken, die die Bildung einer gegen das Reich gerichteten „Kaunitz’schen“ Koalition der bedeutendsten Kontinentalmächte unwahrscheinlich machten<sup>19</sup>:

Zum einen die Konvenienz, die als Regelung des Gleichgewichts zwischen den europäischen Großmächten seit dem 18. Jh. wirksam war, wobei auf Kosten der Kleinstaaten Interessenräume und Kompensationen mit anderen Großmächten abgesteckt wurden, um Kollisionen zu vermeiden.<sup>20</sup>

Zum anderen das Präventivkriegsdenken, also durch überfallartige Schläge gegen potenzielle Gegner die eigene Handlungsfreiheit bestätigen und das Heranwachsen einer starken Gegenkoalition verhindern. Auf diese Konzeption als Alternative wies insbesondere die oberste Heeresführung unter Feldmarschall Helmuth von Moltke hin.<sup>21</sup> Sie barg allerdings die Gefahr, dass die abzuwendende antideutsche Koalition erst durch das „Praevenire“, ähnlich wie unter Friedrich dem Großen 1756, zusammengefügt würde.<sup>22</sup>

Schließlich bot sich als dritte Möglichkeit noch ein virtuoses diplomatisches Spiel an, in dem die Interessen der übrigen Großmächte gegeneinander gelenkt und die Spannungen von der Mitte an die Peripherie Europas dirigiert werden sollten, was die eigene deutsche „Saturiertheit“ (die Selbstbeschränkung in Europa und bei kolonialen Erwerbungen) erforderte. Dies bedeutete aber zugleich – gegen den Zug der Zeit des 19. Jahrhunderts und die eigene Staatsräson – ein relatives Absinken der eigenen Position auf den 1871 erst verlassenen Status quo ante zu akzeptieren und damit erneut und auf Dauer eine gleichsam atavistisch anmutende Mittelmachtstellung einzunehmen.<sup>23</sup>

Bei letzterer Möglichkeit, die sich bald durchsetzen sollte, kam es darauf an, die anderen europäischen Großmächte zu überzeugen, dass die erweiterte Großmacht Preußen/Deutschland keine Bedrohung darstellte und dass das neue Deutsche Reich keine Ansprüche erhob, die europäische Vormacht zu erringen.

Zu Beginn der 1870er Jahre konnten die Nachbarstaaten nicht ohne weiteres annehmen, „Preußens furchterregende, wirtschaftlich, militärisch und machtpolitisch fundierte Dynamik würde nun auf einmal von eben demjenigen Staatsmann, Otto von Bismarck, gezügelt, der für die siegreiche Kriegführung Preußens ... verantwortlich gewesen war. Den entsprechenden Versicherungen mußten erst noch Taten folgen, die Deutschlands ‚Saturiertheit‘ unter Beweis stellten.“<sup>24</sup>

Würde die Marineführung Bismarcks Wendung von einer Politik, die das europäische Staatensystem revolutioniert hatte, hin zu einer konservativen Politik der Bewahrung des Gewonnenen sowie Aufrechterhaltung des Friedens erkennen, verstehen und mittragen? Konnte sie dessen Übergewicht als notwendiges Element deutscher Sicherheitsinteressen hinnehmen und sich mit dem Primat der Politik zurecht finden?

### **3.3 Grundlagen für den Einsatz der Kaiserlichen Marine im Ausland**

Die neue Großmacht Deutschland hatte einerseits ihrem Gewicht entsprechende Aufgaben auch außerhalb ihres Territoriums zu übernehmen. Andererseits musste die politische Leitung des Reiches dem misstrauischen Ausland gegenüber außenpolitische Rücksichten nehmen. Es galt, Vertrauen zu erwerben; dazu gehörte, dass jedes übermäßige Hervortreten der militärischen Stärke Deutschlands vermieden werden musste. Daneben versuchte der Reichskanzler, Marineeinsätze im amerikanischen Seeraum mit der „Monroe-Doktrin“ in Einklang zu bringen, um Konflikte mit den USA zu vermeiden.<sup>25</sup> Ein geradliniger, für die anderen Großmächte gut berechenbarer Kurs musste das Deutsche Reich in seiner Außenpolitik steuern.

Genau in diesem Punkt trat ein Spannungsverhältnis, zwischen den vom Reichskanzler Bismarck geforderten politischen Rücksichten zum einen und dem, was die Admiralität und nicht zuletzt was den im Ausland vor Ort befindlichen Marinegeschwadern (fernab von Berlin und ohne schnelle Nachrichtenübermittlung) zum anderen militärisch geboten erschien.

# 4 Handelsverträge, Überseestationen und koloniale Tendenzen in der Marineführung (ausgewählte Aspekte)

## 4.1 Vorbemerkung

Seit Mitte des 19. Jh. bewirkte die industrielle Revolution in einem immer schneller werdenden Tempo eine totale Veränderung in nahezu allen Lebensbereichen in den meisten westlichen Ländern. Es vollzog sich eine Umwandlung von der bisherigen Agrargesellschaft in die Industriegesellschaft. Der rasche Ausbau eines Eisenbahnnetzes u. a. zu den Häfen und die beginnende Dampfschiffahrt revolutionierten zugleich das Verkehrswesen. Jetzt erst wurde ein lohnender, umfangreicher Gütertransport möglich. Das Außenhandelsvolumen und die Wirtschaftskraft der Industrienationen wuchsen. Mit diesem Wachstum war ebenfalls die Zunahme des Handelsverkehrs und der Handelsflotten verbunden.<sup>1</sup>

Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der „Pax Britannica“, in dem sowohl die Royal Navy als auch der Umfang der Handelsflotte eine unangefochtene Stellung auf den Weltmeeren einnahm. Seit 1815 wuchs „die Wohlfahrt, der Reichtum und die politische Kraft Englands“ beständig.<sup>2</sup> Die britische Handelsschiffahrt stand weltweit unangefochten an der Spitze. Seit Mitte des 19. Jh. wuchs jedoch auch der Anteil der deutschen Kauffahrteischiffe am Handelsverkehr. Bereits zur Reichsgründung zählte die deutsche Handelsflotte mit rund 1 Million Registertonnen zu den vier größten der Welt, obwohl die englische Handelsschiffahrt mit einem Bruttoreumgehalt von 21 Millionen Tonnen den unangefochtenen ersten Rang einnahm.<sup>3</sup>

Nach der Gründung des Deutschen Reiches 1871 kam es in Deutschland zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Der folgende Konjunkturverlauf war indessen nicht gänzlich frei von Wachstumsstörungen und so setzte mit dem „Gründerkrach“ 1873 eine „Wirtschaftskrise“ ein.<sup>4</sup> Da das System der Großbetriebe eine qualitativ neue Stufe der industriewirtschaftlichen Entwicklung darstellte, war die seit 1873 anhaltende „Depression“ eine Art „Ausreifungsprozess“. Das industrielle System musste sich auf die neuen globalen Dimensionen der „Weltwirtschaft“ erst einspielen.<sup>5</sup> Gleichwohl nahm in Deutschland langfristig gesehen die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse zwischen 1873 und 1896 fast doppelt so schnell zu wie die Industrieproduktion. Seit 1880 belegte Deutschland in der Weltrangliste der Exportländer, dicht hinter den Vereinigten Staaten, den dritten Platz. Damit verbunden war eine sich ständig vergrößernde Handelsflotte. Sie ermöglichte einerseits die notwendige Einfuhr zum einen von Rohstoffen für die sich vergrößernde Zahl der Industriebetriebe und zum anderen von Nahrungsmitteln für die stetig wachsende Bevölkerung.<sup>6</sup> Andererseits übernahm die Handelsflotte den Export von Industrieerzeugnissen.<sup>7</sup>

In dem Maße, wie der deutsche Außenhandel nach Übersee wuchs, nahm die Erkenntnis in der Marineführung zu, dass die Größe der Flotte von dem Ausmaß der

wirtschaftlichen Tätigkeit abhing. Insbesondere im Zuge der „Einigungskriege“ verstand die Marineleitung die maritimen Operationen immer mehr in volkswirtschaftlichen Dimensionen, wobei dem Überseehandel vermehrt Beachtung geschenkt wurde. So entstand der Gedanke in Marinekreisen, überseeische Flottenstationen zu errichten, nicht erst in der Ära Stosch. Bereits der Oberbefehlshaber der Norddeutschen Bundesmarine und spätere Generalinspekteur der Kaiserlichen Marine, Prinz Adalbert von Preußen, plädierte vor der Gründung des Deutschen Kaiserreiches 1871 für den Erwerb von Kolonien und Flottenstationen für Deutschland.

In der Ära Stosch, während der Friedenszeit in Europa, erlangte der Schutz des deutschen Handels im Aufgabenspektrum der Marine eine herausgehobene Bedeutung neben dem Schutz der heimatischen Gewässer in eventuellen Kriegszeiten. Die Sicherung der überseeischen Handelsbeziehungen und der Schutz der Handelsschiffahrt war ein wesentlicher Aufgabenbestandteil der Kaiserlichen Marine in dem 1873 von Stosch vorgelegten und vom Reichstag gebilligten „Flottengründungsplan“.

Nicht zuletzt hatten der Reichskanzler und das Auswärtige Amt erkannt, dass die Seestreitkräfte einerseits zum Schutz der überseeischen Handelsinteressen und andererseits als Faktor einer außenpolitisch handlungsfähigen Reichsregierung eingesetzt werden konnten.

Im „Flottengründungsplan“ von 1873 waren zahlreiche Kriegsschiffe für den Handelsschutz vorgesehen. Der immens hohe Kohlenbedarf dieser Schiffe war das Hauptproblem für den Einsatz in Übersee. Um zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Seeausdauer zu gewährleisten, musste die Flotte auf eine Anzahl entsprechender Kohlenstationen bzw. Flottenstationen zurückgreifen können. In Ermangelung eigener Stationen versicherte man sich auch weiterhin der Nutzungsrechte des weltumspannenden britischen Netzes von Flottenbasen. Zumal Stoschs Wunsch abgelehnt worden war, in den „Flottengründungsplan“ auch die Erwerbung einiger Flottenbasen im Ausland mit aufzunehmen. Dennoch gab es während seiner Amtszeit wiederholt Versuche, ähnliche Stationen zu erwerben, wie sie andere Marinen (z. B. die Royal Navy) bereits besaßen.

Bedingt durch die geographische Lage Deutschlands als ein Staatengebilde in der Mitte des europäischen Kontinents mit wenigen unzulänglichen Ausgangspositionen zum offenen Weltmeer war der Aufbau einer kostspieligen Flotte in der Ära Stosch immer mit der Frage nach dem Nutzen und dem Sinn und Zweck verbunden.<sup>8</sup>

Eine gewisse Parallelität von Handelsinteressen und Marinepolitik konnte sich als vorteilhaft für die weitere Entwicklung der Flotte erweisen. Denn mit dem industriellen und wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands folgten die Erweiterung des Interessengebietes und die Suche nach neuen Absatzmärkten. Seit Mitte der 1870er Jahre suchten die Industriemächte verstärkt nach möglichen neuen Wirtschaftsgebieten und Absatzmärkten.<sup>9</sup> Dies war zum einen bedingt durch das stetig anwachsende industrielle Produktionsvolumen, was zu erhöhten Ausfuhren führte. Zum anderen war u. a. auch das Gefühl der anhaltenden wirtschaftlichen „Depression“ dafür ausschlaggebend.<sup>10</sup> Die Flotte hatte daher nicht nur den Schutz des Überseehandels zu gewährleisten, sondern darüber hinaus die heikle Aufgabe der indirekten Wirtschaftsförde-



nung zu erfüllen, ohne die politischen Beziehungen zu den übrigen Staaten zu beeinträchtigen.

Im „Flottengründungsplan“ von 1873 wurde dem Handelsschutz eine zentrale Bedeutung im Aufgabenspektrum der Kaiserlichen Marine beigemessen. Deshalb wird im Nachfolgenden anhand von Fallbeispielen untersucht, auf welche Art und Weise in der Ära Stosch versucht wurde, den Handel zu schützen und zu fördern. Des Weiteren soll u. a. das Zusammenspiel zwischen den Vertretern der Marine und der Politik beleuchtet werden. Daneben wird untersucht, welche Intentionen die politischen Vertreter verfolgten und welche die Admiralität. Ferner wird betrachtet, ob es koloniale Tendenzen in der Marine vor dem eigentlichen Beginn der deutschen Kolonialpolitik 1884/85 gegeben hat und was die Admiralität im Gegensatz zur politischen Leitung des Reiches unter „Flottenstationen“ bzw. „Kohlenstationen“ verstanden hat.

## 4.2 Koloniale Gedanken in der Marineführung vor 1872

Der Schutz des Handels war bereits 1865 ein Aufgabenbestandteil im neuen Flottenplan zur Gründung und Erweiterung der preußischen Kriegsmarine. Danach sollte im Frieden mit hölzernen Segelfregatten und -korvetten der Handelsschutz in Übersee gewährt werden, während im Krieg ein Verband mit zehn Panzerfregatten die Zufahrtsroute zu den eigenen Häfen sichern sollte.<sup>11</sup>

Gleichfalls stellte im nachfolgenden „Flottengründungsplan“ von 1867 der Handelsschutz einen Aufgabenbereich der Norddeutschen Bundesmarine. Neben der Verteidigung der eigenen Küste sollte die Flotte den norddeutschen Seehandel auf allen Meeren schützen und erweitern und im Kriegsfall den gegnerischen stören. „Zum Schutze des Seehandels, der Schifffahrt und zur Wahrnehmung der deutschen Interessen überseeischen Ländern“, sollte kontinuierlich in überseeischen Regionen ein Verband aus neun größeren Korvetten und acht kleineren Kriegsschiffen stationiert werden. Wo die Schiffe genau stationiert, wie sie versorgt werden sollten, ob in eignen noch aufzubauenden Stützpunkten mit Kohlen- und Materialdepots – über diese Infrastruktur schwieg der Gründungsplan von 1867. Auch in den Debatten des Reichstages des Norddeutschen Bundes, der die Gelder für den Bau der Flotten zu genehmigen hatte, merkte Admiral Jachmann nur nebenbei an, dass die Marine beabsichtige, eine Marinestation in chinesischen Gewässern zu errichten.<sup>12</sup> Denn einerseits hielt die Fortschrittspartei den Bau einer Flotte im geplanten Umfang ohnehin für überflüssig.<sup>13</sup> Andererseits wollte der Bundeskanzler Otto von Bismarck überseeischen, kolonialen Phantastereien keinen Auftrieb geben, die Anlässe für Konflikte mit den europäischen Nachbarn zur Folge geben konnten. Aus diesem Grund lehnte Bismarck sogar die Unterhaltung von norddeutschen Schiffen in Räumen ab, in denen noch keine andere europäische Macht eine überseeische Station eröffnet hatte.<sup>14</sup>

Hingegen führten in Deutschland verschiedene Vorschläge zum Erwerb überseeischer Besitzungen lebhafte Erörterungen in Tagesblättern. U. a. plädierte Lothar Bucher, ein Mitglied des preußischen Außenministeriums und Mitarbeiter Bismarcks, in seinem Artikel in der offiziellen „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ im Februar

# 5 Zusammenfassende Schlussbetrachtung

Marine und Politik oder – im engeren Sinne – Seestreitkräfte und Außen- sowie Handelspolitik sind Begriffe und Bereiche, die seit jeher stets in enger Wechselbeziehung zueinander gestanden haben.

Am Ende der so genannten „Einigungskriege“ war Deutschland unter der Leitung Otto von Bismarck zu einem der einflussreichsten europäischen Staaten aufgestiegen. Nach der Gründung des Deutschen Reiches entwickelte sich die erste gesamtdeutsche Marine. Zu ihrem ersten Chef der Admiralität wurde 1872 Albrecht von Stosch ernannt, ein Armeegeneral, der sich in den „Einigungskriegen“ als Quartiermeister und Organisator ausgezeichnet hatte.

Für Reichstag und Regierung bestand 1872 die Wahlmöglichkeit zwischen drei Marinekonzeptionen: die Flottenausrüstung zu einer Seemacht ersten Ranges, der Aufbau einer Marine zweiten Ranges zur offensiven Verteidigung und zum Handelschutz oder die Schaffung einer Marine dritten Ranges für die rein defensive Küstenverteidigung.

Sowohl die Abgeordneten des Reichstages und des Bundesrates als auch die Regierung und die Admiralität stimmten darüber überein, das Deutsche Reich bedürfe einer Flotte, welche die Aufgaben einer Marine „zweiten Ranges“ erfüllen könne.

Der voranschreitenden Industrialisierung und dem wirtschaftlichen Aufstieg Deutschlands folgte die Ausdehnung des deutschen Überseehandels sowie des außenpolitischen Engagements des Reiches.

Der von Stosch ausgearbeitete „Flottengründungsplan“, der dem Reichstag 1873 vorgelegt wurde, bezog diese Anforderungen in das Aufgabenspektrum der Kaiserlichen Marine mit ein. Neben dem Schutz der heimatlichen Küstengewässer im Kriegsfall zählten zu den Aufgaben der Marinestreitkräfte in Friedenszeiten der so genannte „Auslandsdienst“: der Schutz der deutschen Staatsangehörigen und des Handels sowie der deutschen Interessen im Ausland.

Obwohl der Flottengründungsplan eine 10-jährige Aufbauzeit veranschlagte, versuchte die Kaiserliche Marine bereits von Anbeginn das gesamte Aufgabenspektrum wahrzunehmen.

Die Marinekonzeption, die Stosch seinem „Flottengründungsplan“ zugrunde legte, zielte keineswegs auf Seeschlachten um die Weltherrschaft. Damit befand sich der Marinechef in Übereinstimmung mit der Regierung und dem Reichstag. Sein Plan berücksichtigte die begrenzten personellen, materiellen, technischen und nicht zuletzt finanziellen Voraussetzungen ebenso wie die militärischen Anforderungen und die politischen Gegebenheiten. Stosch war der Ansicht: „Die großen Schlachtschiffe aber halte ich für unsere Verhältnisse noch für fehlerhaft oder überflüssig, denn wir können noch lange nicht berufen sein, eine Seeschlacht zu schlagen.“ Dem Marinechef kam es darauf an, während seiner Amtszeit mit Hilfe des „Flottengründungsplans“ zunächst die Grundlagen für eine schlagkräftige Seestreitmacht zu schaffen – allerdings mit der Option für einen weiteren Ausbau in fernerer Zukunft, um das Deutsche Reich im

Ausland „angemessen“ repräsentieren zu können. Stoschs Zielsetzung war weniger strategischer, sondern vielmehr wirtschaftspolitischer Natur.

Gemäß dem „Flottengründungsplan“ fiel der Marine in einem Kriegsfall eine unter rein kontinentalen Gesichtspunkten gestellte Verteidigungsaufgabe zu. Die Hauptlast der Landesverteidigung wurde der Armee zugewiesen. Sie sollte auf dem Festland der gegen Deutschland gerichteten möglichen Koalition von Frankreich und Russland entgegentreten. Aus diesem Grunde wurden der Armee vorrangig alle notwendigen etatmäßigen Förderungen zugebilligt.

Die Kriegsschiffe stellten für Stosch den verlängerten Arm des Landheeres über See dar: „Die Flotte soll dahin unsere Macht tragen, wo wir nur kleine Interessen zu vertreten haben, und wo wir die eigentliche Macht unseres Staates, die Landmacht, nicht anders hinbringen können“. Im Kriegsfall könne der Handelschutz jedoch nur indirekt durch die Landmacht erfolgen, da die Kaiserliche Marine dazu gegenwärtig nicht konzipiert sei. Die in der Ära Stosch gebauten so genannten „Ausfallkorvetten“ versinnbildlichten die Übertragung der Konzeption des Landkrieges auf die Seestreitkräfte.

In der Ära Stosch bestand die Marine im Grunde aus einer „Zwei-Klassen-Flotte“. Im Winter war der Hauptteil der großen, personalintensiven und im Unterhalt kostspieligen Panzerschiffe sowie der Küstenschutzfahrzeuge in den Häfen „eingemottet“, die Besatzungen absolvierten Lehrgänge und wurden einem „landmilitärischen“ Drill unterzogen. Daneben war die eigentliche kaiserliche Flotte im „Auslandsdienst“ eingesetzt. Die dazu abgeordneten Korvetten und Kanonenboote erfüllten im Gebiet ihrer „Auslandsstation“ die Requisitionen der diplomatischen Vertreter.

Im Sommer wurden die in den heimischen Gewässern befindlichen Kriegsschiffe reaktiviert und zu Übungsgeschwadern zusammengefasst, die zur Ausbildung verschiedene Seemanöver durchführten. Weiterhin versahen zahlreiche Schiffe ihren „Auslandsdienst“ auf den Überseestationen. Dieses so genannte „System Stosch“ half die Unterhaltskosten für den inaktiven Teil der Flotte zu senken. Zudem trug es der Personalknappheit Rechnung. Doch kritisierten bereits zeitgenössische Marinefachleute, dass durch die Inaktivierung eines Großteils der Flotte die Schiffsbesatzungen eine nur unzureichend seemännische Ausbildungspraxis erhielten und stattdessen übermäßig in landmilitärischem Drill geschult wurden.

Sicherlich wirkten sich Stoschs organisatorische Begabung positiv auf die Weiterentwicklung der Kaiserlichen Marine aus. Er schuf z. B. neue Marineorganisationsstrukturen und wissenschaftliche Institute.

Im Unterschied zur Königlich Preussischen Armee wurde die Kaiserliche Marine, in der die Preussische bzw. Norddeutsche Bundesmarine aufgegangen war, direkt dem Reich unterstellt und diente auch nach außen hin als Symbol der neu gewonnenen Einheit.

Das Amt des „Chefs der Kaiserlichen Admiralität“ wurde neu eingerichtet und aus dem Zuständigkeitsbereich des preussischen Kriegsministers herausgelöst. Infolge der Neuorganisation des Dienstpostens des Marinechefs bot sich die Gelegenheit sowohl für eine ambitionierte Persönlichkeit wie Stosch als auch für Bismarck, den eigenen Kompetenzbereich so weit wie möglich auszudehnen. Denn aufgrund des beste-