

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe	11
Vorwort des Autors	13
1 EINLEITUNG	17
2 SOZIALISATION DER MARINEOFFIZIERE	37
2.1 Einstellungsbedingungen	37
2.2 Kosten der Ausbildung für Seeoffiziere und Marine-Ingenieure etc.	39
2.3 Herkunft des Ersatzes	43
2.3.1 Seeoffiziere	43
2.3.2 Marine-Ingenieure	49
2.3.3 Zusammenfassung	50
2.4 Wissenschaftliche Vorbildung	51
2.4.1 Seeoffiziere	51
2.4.2 Marine-Ingenieure	57
2.5 Ausbildungsgänge	58
2.5.1 Ausbildungsgang der Seeoffiziere	58
2.5.1.1 Prägendes in Ausbildung und Alltag	66
2.5.1.2 Das Marineschuljahr, Anspruch und Wirklichkeit	71
2.5.1.3 Spezialkurse	74
2.5.1.4 (Säbel-)Fähnrichszeit	76
2.5.2 Ausbildungsgang der Marine-Ingenieure	78
2.5.2.1 Lebensbedingungen der Marine-Ingenieure	82
2.5.3 Zusammenfassung	83
2.6 Die Ausbildung im Kriege	87
2.6.1 Seeoffiziersausbildung im Kriege	87
2.6.1.1 Die Qualität des Kriegersatzes und der Ausbildung	91
2.6.1.2 Führung und Disziplin	92
2.6.2 Kriegsausbildung der Marine-Ingenieure	93
2.7 Admiralstabsausbildung	94
2.8 Der Heiratskonsens	97
2.8.1 Heiratskonsens und Marine-Ingenieure	100
2.9 Personalinterne	101
2.9.1 Stellenbesetzung, Beförderung und Qualifikationsberichte	101
2.9.2 Personalbogen und Personalnachweise	107
2.9.3 Kriegsstellenbesetzung	108

2.9.4	Beförderungsverhältnisse	109
2.9.5	Zusammenfassung	110
2.10	Uniformen	113
2.11	Orden und Ehrenzeichen	119
2.12	Sozialisation der Marineoffiziere – Resümee	122
2.12.1	Einstellungsbedingungen und Personalvermehrungen	123
2.12.2	Rekrutierungskriterien des Ersatzes: Herkunft, Bildung, Kosten der Laufbahn	123
2.12.3	Ausbildung	127
2.12.4	Admiralstabsausbildung	129
2.12.5	Heiratskonsens	130
2.12.6	Personalinterna	131
2.12.7	Uniformen, Orden und Ehrenzeichen	132
3	AUSGEWÄHLTE KONFLIKTE	159
3.1	Konfliktverdrängung und Loyalität	159
3.2	Die Frage der Vorpatentierung	160
3.2.1	Organisationsstruktur und oberste Entscheidungsfindung	160
3.2.2	Die Frage der Vorpatentierung in den Jahren 1900-1902	160
3.2.3	Die Frage der Vorpatentierung vom Jahre 1906 an	169
3.2.4	Vorpatentierung im Kriege	193
3.2.5	Zusammenfassung	195
3.3	Die Vorrangstellung der Seeoffiziere gegenüber den Marine-Ingenieuren in der Marinehierarchie	196
3.3.1	Beschwerde des Marine-Stabsingenieurs Schmidt	197
3.4	Die Flottenchef-Frage von 1912	202
3.4.1	Der Abgang des Flottenchefs von Holtzendorff (1909-1912) und seine Gründe	202
3.4.2	Die Nachfolge v. Holtzendorffs als Flottenchef	209
3.4.3	Zusammenfassung.	214
4	SCHLUSS	227
5	QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	237
5.1	Ungedruckte Quellen	237
5.2	Gedruckte Quellen	239
5.3	Literatur	241
6	PERSONENREGISTER	251

7	ANLAGEN	255
7.1	Anlage 1: Kosten der Ausbildung zum Seeoffizier vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zu See	255
7.2	Anlage 2: Einkommensübersicht vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See pro Monat	256
7.3	Anlage 3: Kosten der Ausbildung vom Anwärter bis zum Marine-Ingenieur	257
7.4	Anlage 4: Kosten der Laufbahn zum Torpedo-Ingenieur	258
7.5	Anlage 5: Kosten der Ausbildung zum Marinezahlmeister	259
7.6	Anlage 6.1 Übersicht über alle Offizierkorps und Mannschaften von 1902-1918	260
	Anlage 6.2.1: Seeoffizierkorps und Chargenverhältnis von 1900-1918	261
	Anlage 6.2.2: Seeoffiziere im Kriege und Chargen 1914-1918 (zusätzlich Matrosen-Artillerie und Marineinfanterie)	262
	Anlage 6.2.3: Seeoffizierkorps nach Jugend und Alter von 1900-1918	264
	Anlage 6.2.4: Die Entwicklung des Seeoffizierkorps und der Chargen Leutnant zur See, Oberleutnant zur See, Kapitänleutnant und Korvettenkapitän von 1900 bis 1918.	264
	Anlage 6.3: Offizierkorps der Marine-Infanterie und Chargen von 1900-1918	265
	Anlage 6.4.1: Marine-Ingenieurkorps und Chargen von 1900-1918	266
	Anlage 6.4.2: Torpedo-Ingenieurkorps und Chargen von 1900-1918	267
	Anlage 6.4.3: Marine-Ingenieure und Torpedo-Ingenieure im Kriege und Chargen 1914-1918	268
	Anlage 6.4.4: Die Entwicklung des Marine-Ingenieurkorps und der Chargen Marine-Ingenieur, Marine-Oberingenieur, Marine-Stabsingenieur und Marine-Oberstabsingenieur von 1900 bis 1918	270
	Anlage 6.5.1: Marine-Sanitätsoffizierkorps und Chargen von 1900-1918	271
	Anlage 6.5.2: Marine-Sanitätsoffizierkorps und Chargen im Kriege 1914-1918	272
	Anlage 6.6.1: Feuerwerks-, Zeug- und Torpedo-Offizierkorps und Chargen von 1900-1918	273
	Anlage 6.6.2: Feuerwerks- und Torpedo-Offizierkorps im Kriege und Chargen von 1914-1918	274
	Anlage 6.7: Marine-Zahlmeisterkorps und Chargen von 1900-1918	275
	Anlage 6.8: Verteilung der Geistlichen in der kaiserlichen Marine im Jahre 1900	276
7.7	Anlage 7.1: Dienstgrade der Marineoffizierskorps - Änderungen der Dienstgrade	277
	Anlage 7.2: Dienstgrade der Marineoffizierskorps – vergleichende Übersicht der Dienstgrade	278

7.8	Anlage 8.1: Seeoffizieranwärter: Einstellungszahlen – gegliedert nach Bildung, Herkunft (Abiturienten) und Adelsanteil von 1890-1914	279
	Anlage 8.2: Seeoffizieranwärter: Die Herkunft der Nicht-Abiturienten von 1909-1914	280
	Anlage 8.3: Seeoffizieranwärter: Anmeldungen und Einstellungen, gegliedert nach Abiturienten und Nichtabiturienten von 1900-1913	281
	Anlage 8.4: Die Entwicklung der Anmeldungen und Einstellungen von 1900-1913 (Seeoffizieranwärter)	282
	Anlage 8.5: Die Einstellungsquote	283
	Anlage 8.6: Die Einstellungen von Seeoffizieranwärtern und Mehrbedarf an Seeoffizieren aufgrund von Indienststellungen von Schiffen	284
	Anlage 8.7: Anteil der Abiturienten, Fähnriche und Primaner am Seeoffiziersnachwuchs von 1895-1915	285
7.9	Anlage 9: Herkunft des Marine-Ingenieurersatzes – Berufe der Väter der Jahrgänge 1904, 1905 und 1906	286
7.10	Anlage 10: Durchschnittsalter der Abiturienten und Primaner beim Eintritt in die Marine als Seeoffizieranwärter von 1900-1913	287
7.11	Anlage 11.1: Ausbildungsgang zum Seeoffizier 1893-1899	288
	Anlage 11.2: Ausbildungsgang zum Seeoffizier 1899-1914	289
	Anlage 11.3: Ausbildung zum Marine-Ingenieur nach der Neuorganisation von 1903	290
7.12	Anlage 12.1: Dokument: Feststellung der Endergebnisse der Seeoffizierprüfung	291
	Anlage 12.2: Dokument: Lehrplan und Lehraufgaben für die Marineschule	293
	Anlage 12.3: Dokument: Tageseinteilung der Offiziersanwärter	294
7.13	Anlage 13.1: Durchschnittsalter	295
	Anlage 13.2: Festsetzung von Altersgrenzen	296
	Anlage 13.3: Seeoffiziere. Durchschnittsalter bei der Beförderung zum Dienstgrad von 1890-1905	297
	Anlage 13.4: Lebensalter der Seeoffiziere bei ihrer Verheiratung sowie ihre Anzahl vom Leutnant bis zum Admiral von 1898-1910	298
	Anlage 13.5: Chargenverhältnis bei den Seeoffizieren im Vergleich der Stellenzahl für 1900 zu der vorgesehenen Stellenzahl für 1920 (hochgerechnet) und der tatsächlichen Stellenzahl	299
	Anlage 13.6: Marine-Ingenieure. Durchschnittsalter beim Eintritt in die Charge	300
	Anlage 13.7: Stellenkegel und Chargenverhältnis, Seeoffiziere und Marine-Ingenieure im Vergleich 1903 und 1906	301
	Anlage 13.8: Anteil der Süddeutschen an den Offizierskorps im Jahre 1902	305

7.14	Anlage 14.1: Abgänge in der Seeoffizierausbildung von 1899-1913	306
	Anlage 14.2: Seeoffizieranwärter. Abgänge und Leistungen an der Marineschule von 1901-1913	307
	Anlage 14.3: Abgänge der Seeoffiziersanwärter an der Marineschule und ihre Ursachen von 1900-1912	308
7.15	Anlage 15.1: Verteilung der Marine-Ingenieure nach Bord- und Landverwendungen von 1904-1906	309
	Anlage 15.2: Abgänge der Seeoffiziere nach Dienstgraden von 1898-1908	312
	Anlage 15.3: Abgänge der Marine-Ingenieure nach Chargen von 1898-1913	313
	Anlage 15.4: Außerterminmäßige Ablösungen infolge Krankheit im Jahre 1904 und 1905	314
7.16	Anlage 16.1: Seeoffizieranwärter im Kriege. Einstellungszahlen und Beförderungszeiten zum Leutnant zur See von 1911-1918.	315
	Anlage 16.2: Die Ausbildung der Seeoffizieranwärter im Kriege	317
	Anlage 16.3: Ausbildungsplan zum Seeoffizier im Kriege für das Jahr 1916	318
	Anlage 16.4: Verteilung der Fähnriche zur See an das Kommando der Hochseestreitkräfte	319
	Anlage 16.5: Beförderungsverhältnisse in der Marine und in der Armee im Kriege (Stand 17.12.1917)	320
	Anlage 16.6: Seeoffiziere im Kriege von 1914-1917, gegliedert nach Ost- und Nordsee, aktiv und inaktiv	322
	Anlage 16.7: Beförderungsverhältnisse der Marine-Ingenieure.	323
	Anlage 16.8: Zusammenstellung über den voraussichtlichen Fehlbetrag an Marine-Ingenieuren vom Oktober/November 1911	324
7.17	Anlage 17: Bildungsstand der erstmalig zur Marineakademie kommandierten Seeoffiziere (1. Coetus)	325
7.18	Anlage 18: Auszüge aus den Qualifikationsberichten (Q) des Vizeadmirals a. D. William Michaelis	326
	Anlage 18.1: Auszüge aus den Q-Berichten über Kapitänleutnante zum 1.12.1905	326
	Anlage 18.2: Auszüge aus der Q-Berichten über Korvettenkapitäne zum 1.12.1907 und 1.12.1908.	327
	Anlage 18.3.1: Auszüge aus den Q-Berichten über Fregattenkapitäne zum 1.12.1910 und 1.12.1912	328
	Anlage 18.3.2: Auszüge aus den Q-Berichten über Kapitäne zur See zum 1.12.1915.	329
7.19	Anlage 19: Personalbogen und Veränderungsnachweise	330
7.20	Anlage 20.1: Personalverluste im Kriege	337
	Anlage 20.2: Personalverluste im Kriege während der Skagerrakschlacht	339

	Anlage 20.3: Abgänge der Seeoffiziere und ihre Abgangsgründe von Juli 1914 – Juni 1915 vom Kapitänleutnant bis zum Admiral	340
7.21	Anlage 21: Die wichtigsten Uniformänderungen von 1888 – 1917	341
7.22	Anlage 22.1: Bezeichnung der Orden und Ehrenzeichen (Stand 1913) ...	342
	Anlage 22.2: Verleihung des Eisernen Kreuzes I. Klasse an die Offizierkorps 1916 und 1918	343
	Anlage 22.3: Verleihung des Eisernen Kreuzes I. Klasse an die Offizierkorps 1916 und 1918	344
	Anlage 22.4: Verleihung des Ordens „Pour le mérite“ im I. Weltkrieg mit und ohne Eichenlaub an die Seeoffiziere	345
	Anlage 22.5: Verleihung der wichtigsten Orden für Seeoffiziere und Marine-Ingenieure im Jahre 1900 und 1913	346

Vorwort des Autors

Die Neuauflage der vorliegenden Arbeit – oft als Arbeitsbuch und Nachschlagewerk benutzt – hat in den acht Jahren nach dem Erscheinen der Dissertation nichts an Aktualität eingebüßt. So stand z.B. die 40. Historisch-Taktische Tagung der Flotte unter dem Motto „Zeitenwende 1900/2000: die Anforderungen an den Marineoffizier in seiner Zeit.“¹ Unter den Autorenreferaten waren unter anderem zur Zeitenwende 1900 folgende Themen enthalten:

- Herkunft, Sozialisation und Selbstverständnis des Seeoffiziers der Kaiserlichen Marine
- Technischer Wandel und geistige Innovation
- Auswahl, Ausbildung und Erziehung.

Angesichts der Aktualität des Themas ist es erstaunlich, wie wenig Forschungsarbeiten zum Untersuchungsfeld der Arbeit in der Zeitspanne zwischen 1993 und heute erschienen sind, obwohl die Aktenbestände der Archive bei weitem noch nicht erschöpfend ausgewertet sind.²

Die vorliegende Untersuchung steht unter der sozialgeschichtlich relevanten und zentralen Frage, wie die Großorganisation „Kaiserliche Marine“ auf so umwälzende Veränderungen wie die zunehmende Technisierung und Industrialisierung und den forcierten Ausbau einer modernen Schlachtflotte in relativ kurzer Zeit reagierte.

Der methodische Ansatz folgt dabei dem sozialtheoretischen Bezugsrahmen – Organisation, Konflikt und Innovation – in Anlehnung an A. Gemzell.

Die als personalpolitisch und institutionell zu kennzeichnende Untersuchung beschränkt sich im Rahmen der thematischen Schwerpunkte „Sozialisation“ und „Konflikt“ auf eine im wesentlichen vergleichende Betrachtung des Seeoffizier- und Marineingenieurkorps.

Im ersten Großabschnitt werden die strukturellen Rahmenbedingungen der Sozialisation des Marineoffizierkorps untersucht: Die Einstellungsbedingungen, Ausbildungskosten, Herkunft und schulische Vorbildung, die verschiedenen Ausbildungsgänge der Offiziere sowie Statusfragen. Hierbei wurden Konfliktpotentiale extrahiert, die letztendlich negativen Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der Flotte hatten. Als Ergebnis wird herausgearbeitet, daß es sich um eine konfliktträchtige Großorganisation handelte, in der die politisch-militärische Führung nur mit Mühe das Ideal einer konfliktfreien Gemeinschaft aufrechterhalten konnte.

Im zweiten Großabschnitt werden exemplarisch drei Konfliktbereiche im Detail untersucht. Das Problem der Vorpatentierung, die Auseinandersetzung um die Vorrangstellung der Seeoffiziere gegenüber den Marineingenieuren und die Flottenchef-Frage von 1912.

Die Ergebnisse der Arbeit lassen sich im wesentlichen auf zwei Problemkomplexe reduzieren: Das Marinefiasko war ein Personal- und Organisationsfiasko.

Die Anpassung der Organisation an die Erfordernisse eines modernen Seekrieges fand nicht statt, vielmehr wurde an der vom Kaiser 1899 initiierten dezentralen Organisation bis 1918 festgehalten.

Konflikte liefen in der Kaiserlichen Marine im Verborgenen ab und wurden nicht positiv ausgetragen. Dadurch lief die Innovation langsamer als in den übrigen Teilen der Gesellschaft ab. Im I. Weltkrieg wurden Konflikte unterdrückt oder mit Rücksicht auf die angespannte Kriegslage ignoriert. Das besondere Kennzeichen dieser Untersuchung ist die konflikttheoretische Perspektive, mit der der Quellenbestand zur Kaiserlichen Marine entschlossen wurde.

Mein besonderer Dank gilt den Herausgebern Dr. Jens Graul und Dr. Jörg Hillmann, die im Auftrag der Stiftung Deutsches Marinemuseum in Wilhelmshaven und des Freundeskreises Marineschule Mürwik e.V. die Neuauflage dieser Arbeit initiiert und möglich gemacht haben. Weiterhin haben das Projekt maßgeblich unterstützt:

- das Marineamt in Rostock, insbesondere vertreten durch den (damaligen) Admiral Marineausbildung Flottenadmiral Gottfried Hoch,
- das Militärgeschichtliche Forschungsamt in Potsdam sowie
- der Förderverein Militärhistorisches Museum e.V.

Die eigentliche Sisyphusarbeit erledigte dankenswerterweise Herr Dirk Sieg M.A., der in unermüdlicher Kleinarbeit die Arbeit mit dem umfangreichen Anhang neu erstellte, formatierte und insgesamt die Projektbetreuung übernahm.

Dr. Thomas Scheerer
Fregattenkapitän

Anmerkungen

- 1 Die Historisch-Taktische Tagung der Flotte fand am 12. und 13. Januar 2000 in Damp statt. vgl. den Tagungsband, Hrsg. Flottenkommando Glücksburg, 334 S.
- 2 Eine begrenzte Auswahl an Neuerscheinungen, Büchern und Aufsätzen, die das Thema begrenzt berühren, sei exemplarisch genannt:
 - Vgl. Gerhard Granier (Hrsg.), Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg, Dokumentation, Bd 1 und 2. (Materialien aus dem Bundesarchiv, Heft 9) Bundesarchiv, Koblenz 2000.
 - Die Dissertation von Joachim Schröder. Die U-Boote des Kaisers: Die Geschichte des deutschen U-Boot-Krieges im Ersten Weltkrieg, Lauf a.d. Pregnitz 2001. (Subsidia Academica, Reihe A, Bd 3).
 - Christian W. Albers, Alltag in der Kaiserlichen Marine um 1890, Berlin 1993.
 - Francois Brezet, Der Tirpitzplan. Eine Studie zur Entwicklung der kaiserlich deutschen Marine von 1897 bis 1914. In: Schiff und Zeit, 47 (1998), S. 5-10.
 - Jörg Duppler, 150 Jahre deutsche Marinen – Marine und maritime Politik in deutschen Parlamenten. Berichterstattung zur 39. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte, in: Marineforum 5/1999, S. 22-27.
 - Jörg Duppler, Germania auf dem Meere. Bilder und Dokumente zur Deutschen Marinegeschichte 1848-1998, Hamburg 1998.
 - Gerhard Granier, Eindrücke von der Skagerrakschlacht, Die Aufzeichnungen des Kapitänleutnants Ernst von Weizsäcker, in: Marineforum 12/1996, S. 20-23.
 - Dieter Hartwig, Die Marine in Wilhelmshaven, in: Marineforum 5/1996, S. 16-20.

- Werner Hecht, Zum Schicksal der Kaiserlichen Marine. Wie es war und wie es endet, Frankfurt a.M. 1996.
- Jörg Hillmann, 90 Jahre Marineschule Mürwik! 90 Jahre Spiegel deutscher Marinegeschichte?, in: Militärgeschichte 4/2000, S. 75-83.
- Jörg Hillmann, „Das rote Schloß am Meer“. Die Geschichte der Marineschule Mürwik seit ihrer Gründung, mit Fotografien von Reinhard Scheiblich, Hamburg 2002.
- Paul von Hintze, Marineoffizier, Diplomat, Staatssekretär, Dokumente einer Karriere zwischen Militär und Politik 1903-1918, eingel. und hrsg. von Johannes Hürter, München 1998 (Deutsche Geschichtsquellen des 19. und 20. Jahrhunderts, 60).
- Heinrich Lange/Rolf Werner, Die Ausbildung zum Marineoffizier, Aufbau, Wiederaufbau und Weiterentwicklung, in: Marineforum 7/8/1999, S. 36-39.
- H. Noldeke, Leitende Sanitätsoffiziere der Marine an der Nordsee seit 1870, in: Wehrmedizinische Monatsschrift, 10 (1994), S. 343f.
- Helmut Reinhardt, Männer, Schiffe und das Meer: Analysen zum Beruf des Seeoffiziers, Hamburg 1994.
- Lars U. Scholl, Hans Bohrdt, Marinemaler des Kaisers, Hamburg 1995.
- Guntram Schulze-Wegener, Deutschland zur See, 150 Jahre Marinegeschichte, Hamburg 1998.
- Josef Zienert, Die Deckoffiziere der deutschen Marine, in: Schiff und Zeit, 45 (1997), S. 28-30.
- Josef Zienert, Die ersten Offiziere. Entwicklung, Stellung und Befugnisse, in: Schiff und Zeit, 44 (1996), S. 39-41.

1 Einleitung

Fragestellung und Zielsetzung

Die kritische Beschäftigung mit den Personalangelegenheiten der Kaiserlichen Marine schien lange Zeit aus unterschiedlichen Motiven ein heikles Unterfangen zu sein¹: Da war die harmonisierende Memoirenliteratur ehemaliger aktiver Marineoffiziere in den zwanziger Jahren, die ihre personalpolitischen Entscheidungen nachträglich ins rechte Bild rückten und eine stimmige Rechtfertigung auch für die Historiker abgaben. Darüber hinaus lebte der Korpsgeist der kaiserlichen Marineoffiziere weiter, dessen Ideale im Kern ungebrochen über die Zeit der Kriegsmarine bis in neuere Zeit weitergepflegt und tradiert wurden und bei aktiven und ehemaligen Marineoffizieren zu einer Identifizierung mit den Seeoffizieren Wilhelms II. führten. Bis in neuere Zeit hinein stießen Erkenntnisse sozialgeschichtlicher Untersuchungen auf entschiedene Ablehnung². Das Urteil der Historiker³ über den Tirpitzschen Flottenbau ist in vielen Untersuchungen und Urteilen nicht frei von emotionaler Beteiligung, trotz des Bemühens um historische Objektivität. Jüngere Untersuchungen betonen die innenpolitischen und sozialen Gesichtspunkte des Tirpitzschen Flottenbaus⁴. Diese dem „Sozialimperialismus“-Kriterium verpflichtete Sicht postuliert den Primat der Innenpolitik. Berghahns bahnbrechende Studie „Der Tirpitz-Plan“⁵ sieht diesen Primat als Bestandteil einer Krisenstrategie, welche die Privilegien der herrschenden Klassen absichern und zementieren sollte. Endziel nach Berghahn war es, innenpolitisch eine Parlamentarisierung und eine Beteiligung der breiten Masse des Volkes an der Macht zu verhindern, außenpolitisch eine Hochseeflotte zu bauen, die in einer Entscheidungsschlacht gegen England Siegeschancen hätte und somit weltpolitische Gleichberechtigung erreichen könnte⁶. Die innenpolitische Krisenstrategie zur Machtbehauptung traditioneller Eliten sollte gefährliche soziale Spannungen nach Übersee ableiten und gesellschaftliche Veränderungen verhindern. Nach Berghahn handelte es sich um eine Kombination von innenpolitischem Klassenkampf mit überseeischer Expansionspolitik⁷.

Interdisziplinäre Forschungsansätze, die Ergebnisse historischer Forschung in Bezug zu sozialwissenschaftlichen Theorien zu setzen, gibt es bisher relativ wenig. Gemzell hat den Versuch unternommen, innerhalb des sozialtheoretischen Bezugsrahmens „Organisation, Konflikt und Innovation“ organisationspsychologische und gruppensoziologische Erkenntnisse mit geschichtlicher Forschung interdisziplinär zu verknüpfen⁸. Ein Versuch, der es wert ist, beachtet zu werden, weil er ein außerordentlich komplexes Phänomen, wie die Entwicklung von „German Naval Strategic Planning“ unter organisatorischen, konflikttheoretischen und innovativen Gesichtspunkten untersucht und aus verschiedenen Blickwinkeln der Wissenschaften zu beleuchten versucht. Die bisherige methodisch mehr traditionell ausgerichtete Forschung verfährt nach historisch sachlichen Ordnungsschemata, wie z.B. die Studien zur Organisation und Führung (Hubatsch), zur alles überragenden Persönlichkeit v. Tirpitz (Salewski), zur Marinepolitik und Propaganda (Deist), zum Kriegsschiffbau

und zur Rüstung (Epenhans) und zu Ausbildungsfragen (Graubohm), um nur einige inhaltliche Schwerpunkte zu nennen⁹.

Mit dem imperialistischen Weltmachtstreben der Völker im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts und dem einsetzenden Wettlauf der Nationen bei der Verteilung der Welt um „den Platz an der Sonne“ begann sich in politischen, wirtschaftlichen und industriellen Kreisen im Deutschen Reich die Überzeugung durchzusetzen, daß zur Absicherung einer angestrebten politischen und wirtschaftlichen Weltmachtstellung eine starke deutsche Flotte unerlässlich sei. Als das 1. Flottengesetz im Jahre 1898 verabschiedet wurde, begann eine beispielelose maritime Aufrüstung, die außenpolitisch in ein friedengefährdendes Wettrüsten mit England einmündete und innenpolitisch zu einer Finanzkrise führte und die gesellschaftlichen und politischen Gegensätze im Deutschen Reich wieder aufbrechen ließen.

Der Ausbau der deutschen Kriegsflotte fiel in eine Zeit schneller wirtschaftlicher, technischer und gesellschaftlicher Veränderungen. Die Verwandlung Deutschlands von einem überwiegenden Agrar- zu einem Industriestaat führte zu einem rasch steigenden Außenhandel. Der Schiffsverkehr in den deutschen Seehäfen steigerte sich von 1873 bis 1911 auf das Fünffache. Das Deutsche Reich wurde in steigendem Maße von seinen Seeverbindungen abhängig. Die Flotte sollte nicht Selbstzweck, sondern eine Funktion der Seeinteressen sein¹⁰. Das deutsche Volk stand, so v. Trotha, vor der schweren, größte Vorsicht erfordernden Aufgabe, „sich mit seiner gewaltig herauswachsenden Schaffenskraft Bewegungsfreiheit zu sichern und (sich) durch erzwungene Achtung in der schon eng gewordenen Welt gegen den unvermeidlichen Konkurrenzneid ...durchzusetzen.“ „... Damit traten an die Führung des Volkes ganz neue Aufgaben heran, die in der mächtig anwachsenden technischen Entwicklung und Schaffenskraft, der Umschichtung unseres Volkstums, dem gewaltig ansteigenden Überseehandel und dem Erwerb von der Kolonien ihren Ausdruck fanden und die durch die wachsende Volkszahl immer weiter getrieben wurden.“ Der Aufbau der deutschen Kriegsflotte stellte, so v. Trotha weiter, eine ungeheure Kraftanstrengung dar. „Neben dem Ausbau der Werften und Depots, der Flußmündungen und Wasserstraßen, der Entwicklung von Schiffskonstruktionen, von Artillerie- und Torpedomaterial jeder Art, mußte die Heranbildung des Berufspersonals aller Art, wie es gerade die Marine so zahlreich verlangt, und nicht zuletzt der Schiffbau und Waffenbau selbst und die verschiedenen Waffenfabriken erst geschaffen und im Vorwärtsgang auf gleichem Tempo und damit auch die Entwicklung der taktischen und strategischen Fragen in Einklang gehalten werden.“ v. Trotha konzedierte im gleichen Atemzug, daß ein solcher fast gewaltmäßiger Aufbau nur getätigt werden konnte, indem bewußt Unvollkommenheiten und Fehler in Kauf genommen wurden, deren Ausgleich für spätere Zeiten vorbehalten werden mußte.

Das Offizierkorps der Kaiserlichen Marine wirkte an dem Aufbau der Kriegsflotte entscheidend mit. Die deutsche Hochseeflotte entwickelte sich von 1898 bis 1914 zur zweitmächtigsten der Welt. Die Haltung im Offizierkorps und in Deutschlands Bevölkerung offenbarte ein neues, entsprechend großmächtiges Selbstbewußtsein. Wer zum Kaiserlichen Offizierkorps gehörte, zählte wahrhaftig zur Elite der Nation.

Das Offizierkorps der Kaiserlichen Marine verstand sich subjektiv als unpolitisch. Eine antidemokratische, königstreue und patriotische Haltung in einem spezifisch konservativen Sinne galt aber als selbstverständlich¹¹. v. Trotha bemerkt dazu¹²: „Wir wußten, daß wir mit Politik nichts zu tun hatten und fühlten, daß auch der Mann, bis auf wenige Ausnahmen, während der Dienstzeit dem politischen Leben entrückt war.“

Der intensive Ausbau der Schlachtflotte implizierte eine immense Vermehrung des Personalbestandes. Die Gesamtpersonalstärke der Kaiserlichen Marine stieg von etwa 34000 im Jahre 1902 auf beinahe 80000 Mann im Jahre 1914 an. Das Seeoffizierkorps verdoppelte sich, das Marine-Ingenieurkorps verdreifachte sich in dem angegebenen Zeitraum¹³.

Der Ausbau der deutschen Kriegsflotte fiel in eine Zeit schneller technischer Entwicklung. Die wichtigsten Parameter, die den Gefechtswert eines Schiffes bestimmten, waren Panzerung, Armierung, Geschwindigkeit und Aktionsradius. Die Einführung des Turbinenantriebs erhöhte die Antriebsleistungen sprunghaft. Mit der Erhöhung des Displacements der Schiffe und ihrer Panzerstärken wuchs die Vermehrung der Geschütze und die Größe der Kaliber. Der Übergang zum Bau der „Dreadnoughts“ ließ alle früheren Schlachtschiffe zweitrangig erscheinen. Die Flottenrüstungen begannen wieder bei „Null“, Ausgangspunkt einer neuen Runde internationalen Wettrüstens. Die Bau- und Entwicklungskosten moderner Schlachtschiffe explodierten.

Der rasante Aufbau der Schlachtflotte, gepaart mit einer sich schnell verändernden Technik konnte ein Offizierkorps in seinem Selbstverständnis nicht unberührt lassen. Wie reagierte die „Großorganisation Kaiserliche Marine“ auf so umwälzende Veränderungen in relativ kurzer Zeit? Wie war es um die Evolutionsfähigkeit des Offizierkorps bestellt angesichts der Spannung zwischen den Anforderungen eines modernen Seekriegs und den überkommenen traditionell archaischen Strukturen? Die Kaiserliche Marine zwischen Beharren und Verändern bildete auch ein Mikrokosmos in der wilhelminischen Gesellschaft.

In der vorliegenden Arbeit soll der Versuch unternommen werden, am Beispiel der Sozialisation der Offiziere in der Kaiserlichen Marine Konfliktpotentiale auf den unterschiedlichen Ebenen (Individuum/ Gruppe/ Institution) innerhalb der Großorganisation „Kaiserliche Marine“ herauszufiltern, die letztendlich Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der Flotte hatten. In einem zweiten Schritt sollen aus den Konfliktpotentialen exemplarisch ausgewählte Konflikte auf den unterschiedlichen Ebenen analysiert werden.

Organisationstheoretische Definitionen

In der organisationstheoretischen Forschung wird im weiteren Sinne unter Sozialisation¹⁴ die Anpassung eines Individuums an die organisationsimmanenten Normen durch einen Lernprozeß verstanden. In unserem Zusammenhang sind nicht so sehr die gesellschaftlichen, der Zeit innewohnenden Normen, sondern die marinespezifischen

schen Normen gemeint. Marinespezifische Sozialisation bezeichnet den Prozeß, durch den ein Offizieranwärter das Wertesystem, die Normen und die geforderten Verhaltensmuster der Großorganisation „Kaiserliche Marine“ erlernt, deren Mitglied er ist oder zu werden wünscht. Sozialisation dauert in umfassendem Sinne ein ganzes Leben. Die Anpassung der Marineoffizieranwärter und Offiziere an die Werte und Normen der Organisation sollen in einem ersten darstellenden Teil behandelt werden und bilden sozusagen die formalen Rahmenbedingungen. Am Ende des ersten Teils sollen in einem Resümee die in der Sozialisation auftretenden Konfliktpotentiale herausgearbeitet und zusammengefaßt werden.

Für den Sozialisationsprozeß maßgeblich ist die Frage, wer als Offizieranwärter Aufnahme ins Offizierkorps finden sollte oder nicht. Die Selektion der Anwärter durch die Annahmekommissionen nach sozialen Indikatoren wie Herkunft und Bildung sowie über die Kostenbarriere¹⁵ für die Eltern des Anwärters begrenzten den Zugang zur Offizierskarriere auf besondere gesellschaftliche Schichten.

Die Rekrutierungspolitik klassifizierte und manipulierte bei der Auswahl in „besonders erwünschte“, „erwünschte“, „weniger“ und „unerwünschte“ Bevölkerungsschichten. Sie stand in dem Verdacht, traditionelle Personalstrukturen in der Marine zu bewahren und schien daran interessiert, als Garant der Systembewahrung zu fungieren. Welche Kriterien waren bei der Selektion der Offizieranwärter ausschlaggebend? Waren Stand oder Wissen, Charakter oder Bildung maßgeblich? Welche (Vor-)Bildung ein Offizier mitbringen sollte, führte in der Marine zu heftigen Auseinandersetzungen unter den führenden Marineoffizieren und immer wieder zu neuen, aber nie für alle befriedigenden Kompromissen. An der Abiturientenfrage entzündete sich der Streit am Eignungs- und Anforderungsprofil der Marineoffiziere.

Das kaiserliche Marineoffizierkorps galt allgemein als typisch bürgerlich bestimmt. Der Kaiser, dessen besonderes Interesse der Marine und ihrer Probleme galt, Offiziere in ausreichender Zahl zu rekrutieren, orientierte sich im Sinne der „erwünschten“ Kreise an althergebrachten preußischen Traditionen, alter Sitte und überkommenen Offizierstugenden. Der soziale Wandel machte aber vor dem Militär nicht halt. Die Strömungen des ökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Wandels und der Zwang, im Zuge der Flottengesetze und Novellen in vermehrtem Maße Nachwuchs einstellen zu müssen, schufen Probleme und Spannungssituationen besonderer Art. Es war zu befürchten, daß die Homogenität des Offizierkorps durch den über den Einzug weniger „erwünschter“ Kreise mitgebrachten und ins Offizierkorps transportierten vordringenden demokratischen und liberalen Zeitgeist in Gefahr geriet, und das Verhältnis von Offizierkorps und Krone belasten könnte.

Die Rekrutierungspolitik in der Kaiserlichen Marine ist aus einem anderen Grunde interessant und beleuchtet die Innenansicht des Offizierkorps. Bis zum Ende der 60er Jahre kannten die Kriegsmarinen aller Länder nur das seemännische Offizierkorps, neben dem außer den Schiffsärzten ein „kleines Kommando Marineinfanterie gewissermaßen als militärisch durchgebildete Sicherheitstruppe eingeschiff war.“¹⁶ Mit der sich rasch entwickelnden Technik von den 70er Jahren an bildete sich ein Marine-Ingenieurkorps, dessen Eingliederung allen Marinen erhebliche Schwierigkeiten machte. Der Verwaltungsapparat wurde zunehmend komplizierter, es ent-

2 Sozialisation der Marineoffiziere

Grundlage für die Beschreibung der formalen Rahmenbedingungen dieses Kapitels zur Erforschung der Sozialisation der Marineoffiziere bildet das umfangreiche statistische Zahlenmaterial in den Anlagen dieser Arbeit, basierend auf den Quellen des Bundesarchivs Freiburg im Breisgau. Der gegenwärtige Stand der Forschung bietet kein vollständiges Zahlenmaterial, es weist eher Lücken auf und ist bisweilen fehlerhaft. Die Herkunft der Marineoffiziere ist von Forstmeier, Herwig, Bald u.a. eingehend, aber nicht erschöpfend behandelt worden (vgl. Kap. 2.3). Das Thema eröffnet in Korrelation mit den übrigen Sozialisationsparametern – Einstellungsbedarf, Kosten der Laufbahnen, Auswahlpolitik der Seekadettenannahmekommission, Ausbildung und Alltag etc. – und unter Betrachtung der einzelnen Offizierkorps genügend neuen Forschungsspielraum.

2.1 Einstellungsbedingungen

Mit der Ernennung v. Tirpitz zum Staatssekretär des RMA und dem Entschluß zum Bau der Hochseeflotte wuchs der gesamte Personalbestand der kaiserlichen Marine vom Jahre 1902 von 33562 auf 79386 Mann im Jahre 1914 an. Der Bestand an Seeoffizieren stieg in demselben Zeitraum von 1054 auf 2330, der der Marineingenieure von 183 auf 577. Die Einstellungsziffern der Seeoffiziersanwärter stieg von 150 im Jahre 1899 auf 302 im Jahre 1914. Für die Einstellung geeigneter Marine-Ingenieurwärter jeweils zum April jeden Jahres war die II. Werftdivision in Wilhelmshaven verantwortlich. Die Annahmekommission¹ sah sich außer Stande, den mit den Flottengesetzen und Novellen verbundenen immensen Mehrbedarf an Marine-Ingenieuren zu decken, zumal fast immer chronischer Mangel vorherrschte, besonders in den letzten Vorkriegsjahren².

Die verantwortliche Stelle, die angesichts des steigenden Bedarfs an Seeoffizieren diese schwierige Aufgabe zu bewerkstelligen hatte und verantwortlich zeichnete, war die Inspektion des Bildungswesens³. Der Inspekteur des Bildungswesens⁴ war gleichzeitig ständiger Vorsitzender der von ihm jährlich zum 1.10. einzuberufenden Seekadettenannahmekommission und ernannte ihre Mitglieder aus den Offizieren seines unterstellten Bereiches⁵. Zu den Aufgaben der Kommissionsmitglieder gehörte es, die in der Zeit von 1.8. bis 1.2. eingehenden Anmeldungen⁶ zu prüfen und die Entscheidung darüber zu treffen, ob der Betreffende zur Einstellung im nächsten Frühjahr zugelassen werden konnte. Die Kommission teilte die Entscheidung dem Angemeldeten oder denen Angehörigen mit. Unmittelbar vor der Ablegung der Eintrittsprüfung im April an der Marineschule⁷ hatte die Kommission der Untersuchung der Anwärter auf körperliche Tauglichkeit für den Seedienst durch einen Marinearzt beizuwohnen⁸. Für die Feststellung der körperlichen Tauglichkeit waren die wichtigsten Bedingungen⁹: „Junge Leute, die als Seekadett eingestellt werden wollen, sollen vollkommen gesund, ..., auch müssen sie einen kräftigen Körperbau besitzen, um die mit dem

Dienste zur See verbundenen bedeutenden körperlichen Anstrengungen und klimatischen Einflüsse ertragen zu können.“

Das Tragen von Brillen war in der kaiserlichen Marine nicht gängig. Die Sehleistung mußte mit bloßem Auge, ohne Zuhilfenahme korrigierender Gläser, $\frac{3}{4}$ der normalen Sehleistung erreichen. Bei Bewerbern unterschiedlicher Sehleistung der beiden Augen mußte die Sehleistung des besseren Auges mindestens $\frac{3}{4}$ der normalen, das schlechtere nicht unter $\frac{1}{2}$ des normalen betragen, wobei letzteres durch ein Brillenglas auf $\frac{3}{4}$ der Sehleistung verbessert werden sollte. Die Entscheidung traf in solchen Fällen der Inspekteur des Bildungswesens. Weiterhin schloß Farbenblindheit die Einstellung aus. Für die Ablegung der Eintrittsprüfung ernannte der Inspekteur des Bildungswesens eine Prüfungskommission, für die er auch Vorschriften für ihre Tätigkeit erließ¹⁰. Die Kommission traf die Entscheidung nach „dem Ausfall der Prüfung“ und sandte dem Inspekteur einen Auszug der „Prüfungsverhandlung“. Diese wiederum verfügte über die Einstellung und teilte seine Entscheidung den Angehörigen mit. Über seine Tätigkeit in der Kadettenannahmekommission von 1893-95 berichtet der Kapitän zur See Lothar Persius¹¹: Zur Eintrittsprüfung: „Im allgemeinen war ... die Auslese sachgemäß, und gesiebt wurde dann noch tüchtig während der Examenswoche. Da konnte man sich den Aspiranten persönlich ansehen, ihn ein wenig kennenlernen. Auswahl hatte man meist genug. ...Konnexionen spielten eine erhebliche Rolle. Einen Prinzen, Fürsten, ja Grafen und Freiherrn u.a.m. konnte man nicht gut fortschicken. So waren so und so viele Plätze vergeben. Die Söhne alter Offiziere, besonders alter Seeoffiziere, genossen natürlich eine Vorrangstellung. Wissenschaftliche Kenntnisse traten stark in den Hintergrund. Gespaßt wurde nicht, konnte nicht werden bezüglich der körperlichen Eigenschaften. Es mußten Ia Qualitäten vorhanden sein. Besonders mußten die Augen tadellos sein.“ Pflicht der Mitglieder der Kadettenannahmekommission war es, so weiter Persius¹², „sich genauestens über Familie, pekuniäre, politische usw. Verhältnisse der betreffenden Aspiranten zu unterrichten. ...Ich als Annahmekommissionsmitglied mußte mich mit Regierungspräsidenten, Landräten, Stadtoberhäuptern, polizeilichen Organen u.a.m. in Verbindung setzen, um ein möglichst umfassendes Bild von den gesellschaftlichen Verhältnissen des Aspiranten zu erhalten.“ Jeden Monat trat die Kommission zusammen, wo die Mitglieder dem Vorsitzenden die Einzelfälle vortrugen. Da das Offizierkorps den staatstragenden „ersten Stand“ repräsentierte, mußte dafür gesorgt werden, daß „gesellschaftlich, politisch und wirtschaftlich nur erstklassiges Material in ihm Aufnahme fand.“¹³ Wer von vornherein nicht für den Beruf eines Offiziers in Frage kam, war – so Persius – der Sohn eines Schuhmachers, eines Sozialdemokraten oder eines Tagelöhners. Eine minderwertige Familie, ein der Reichsverfassung oder dem politisch-gesellschaftlichen System feindlich gegenüberstehender Bewerber oder aber eine mangelnde materielle Basis konnten nicht ausgeglichen werden. Ein vornehmer Name war wichtiger als Schulwissen¹⁴. Ernst v. Weizsäcker konnte nur die Marinelaufbahn einschlagen, weil seine Familie ihm den notwendigen finanziellen Rückhalt gab und ein Empfehlungsschreiben eines württembergischen Armeeeoffiziers unter dem Generaladjutanten des Königs die nötigen „Konnexionen“ verschaffte¹⁵.

Das Empfehlungsschreiben war wohl angesichts der Stellung des Vaters eher Formsache. Der Vater Carl W. hatte nach der Promotion über die römische Rechtsgeschichte die Regierungslaufbahn eingeschlagen und wurde 1899 Direktor im württembergischen Justizministerium, von 1906-1918 Ministerpräsident und Außenminister von Württemberg. Die finanziellen Aufwendungen und die erforderlichen Empfehlungen beschränkten somit den Zugang zum Marineoffizierkorps auf Söhne des wohlhabenden Adels und des besitz- und bildungsbürgerlichen Mittelstandes¹⁶. Ein gewisser Wohlstand für eine Karriere als Marineoffizier war vorauszusetzen, sie war aber, so v. Weizsäcker, billiger als die Berufsausbildung seiner Brüder, die studierten¹⁷. Endres betont, daß unter Wilhelm II. das Geld sogar zum Selektionskriterium bei der Wahl des Offiziersatzes da zu werden begann, wo der adlige Name nicht ohnehin traditionelles Vorrecht gab¹⁸.

Wenig begüterte Familien des preußischen Bürgertums und des verarmten Adels kamen nur durch eiserne Sparsamkeit zurecht. An der Ausstattung wurde gespart; z.B. wurden statt der vorgeschriebenen Anzahl von 36 Oberhemden nur 24 gekauft¹⁹.

In Ausnahmefällen stand die kaiserliche Privatschatulle für persönliche Unterstützungen aller Art zur Verfügung. Der Kaiser stellte dazu dem Marinekabinett alljährlich 10000 Mk bereit²⁰. Im Fall des Fähnrichs Hochstetter schrieb das RMA an das Marinekabinett²¹: „...sollten es allein die pekuniären Verhältnisse sein, so wäre bei guter Veranlagung des Hochstetter für den Seeoffizierberuf zu erwägen, ob es sich nicht empfiehlt, die Gewährung einer laufenden Zulage aus dem Allerhöchsten Dispositionsfonds zu erbitten.“ Und an anderer Stelle schreibt das RMA zu demselben Fall, daß es äußerst unerwünscht sei, „wenn an sich brauchbare Fähnriche lediglich aus pekuniären Gründen in vorgeschrittenem Ausbildungsstadium entlassen werden.“ Im Fall des hochverschuldeten Grafen zu Dohna-Schlodien²², Korvettenkapitän und Kommandant Hilfskreuzer Möwe, bewilligte der Kaiser 10000 Mk aus der kaiserlichen Privatschatulle und trug neben dem Appell an den Fürsten Dohna, 20000 Mk Schulden an die Familienkasse zu annullieren, zur Schuldentilgung bei.

2.2 Kosten der Ausbildung für Seeoffiziere und Marine-Ingenieure etc.

Die Berechnung der ungefähren Kosten für die Laufbahn der Seeoffiziere vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See finden sich in den Vorschriften für die Ergänzung des Seeoffizierkorps nebst Ausführungsbestimmungen in den Fassungen von 1893, 1899 und 1909²³. Danach beliefen sich die Kosten der Laufbahn für den Zeitraum bis zum Aufrücken in die Gehaltsstufe für Oberleutnante mit 7-9 Jahren Dienstzeit von 1900 Mk und 180 Mk nicht pensionsfähiger Zulage auf 7235 Mk, d.h. ca. 800-1000 Mk im Jahr²⁴. Ein Arbeiter der Metallerzeugung mit einem Jahresverdienst von 1366 Mk im Jahre 1910 konnte angesichts solch hoher finanzieller Auflagen seinem Sohn keine Marineoffizierskarriere ermöglichen²⁵. Im Vergleich dazu verdienten folgende ausgewählte Beamten pro Jahr²⁶: Ein Regierungsrat im Jahre 1910 zwischen

4920 (Anfangsgehalt) und 8500 Mk inkl. Wohnungsgeldzuschuß ohne Stellenzulagen. Ein Lehrer im Jahre 1907 3294, ein mittlerer Beamter 2862 Mk. Insgesamt kamen maximal 5% der Bevölkerung mit einem Jahreseinkommen von über 3000 Mk, Angehörige miteingeschlossen, theoretisch für den Seeoffizierberuf in Frage²⁷. Die Studentenzahl der deutschen Hochschulen betrug 1910 68202, die Gesamtbevölkerungszahl im deutschen Reich 64,926 Millionen, d.h. 0,1% der Bevölkerung studierten. Die Seeoffizierausbildung rangierte in der Hierarchie der Ausbildungskosten hinter den Kosten eines Universitätsstudiums (vgl. Anm. 17), das selbst teurer war, wenn die Eltern in der Universitätsstadt wohnten (9-12000 Mark).

Eine Übersicht des Einkommens vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See zeigt recht geringe Einkünfte, von denen an Land, z.B. an der Marineschule, noch diverse zusätzliche Ausgaben bestritten werden mußten: Für Unterrichtsmittel, für den Reit-, Fecht- und Tanzunterricht, Beiträge zur Dispositions- und Kompaniekasse und die Wirtschaftsrechnungen²⁸. Die Folge war, daß die Eltern meist zusätzlich finanzielle Unterstützung leisten mußten.

Vizeadmiral a.D. Michaelis beschreibt in seinen Erinnerungen²⁹ seine Marine-schulzeit von 1892-1893. Die Marineschule in Kiel besaß seinerzeit zu wenig Unterkunfts-kapazität, deshalb mußten die bereits zum Leutnant avancierten Offiziere eine Landwohnung suchen. Michaelis bezog mit seinem Burschen eine möblierte 2-Zimmerwohnung in der Waitzstrasse für 20 Mk monatlich. „Das Leben an Land mit den geringen Einkünften eines Leutnants war nicht so leicht zu bestreiten, wie das Bordleben, wo Kost und Logis nichts kosten. Oft genug war gegen Ende des Monats Schmalhans Küchenmeister, weil kein Bargeld zum Einkaufen der nötigen Rohstoffe für das Abendbrot für 2 Personen mehr da war.“

Ernst v. Weizsäcker, der erster seiner Crew (4/1900) war, schreibt zu seiner Beförderung zum Oberleutnant zur See³⁰: „Da ich jetzt 65 Mk monatlich mehr bekomme, brauche ich vorläufig kein Geld mehr. Dieses Plus ist der erste greifbare Vorteil meines Platzes in der Crew.“ Die erforderlichen Geldmittel für die Ausbildung zum Marine-Ingenieur erreichten einen ähnlich hohen Stand und waren mit der Seeoffizierlaufbahn vergleichbar. Allerdings betrug die Ausbildungszeit zum Marine-Ingenieur ca. 9 Jahre; während dieser Zeit mußte der Vater ununterbrochen zuschießen. Nach Schätzung des Verfassers eines Leserbriefes in den Hamburger Nachrichten im Ganzen 7000 Mk.³¹

Im November 1910 stellte der Marinekabinettschef v. Müller an seinen Marine-Oberstabsingenieur folgende Fragen:³²

- „Wie sind nach den neuesten Gehaltsregelungen und Avancementsverhältnissen
- a. die Kosten der Ingenieurlaufbahn bis zur Beförderung zum Ingenieur bzw. Leutnant zur See.
 - b. In welchem Lebensalter und bei welcher Charge ist in der Ingenieurcarriere die Unabhängigkeit vom elterlichen Geldbeutel erreicht?
 - c. Angenommen das Durchschnittsalter ist 32 Jahre, welches Einkommen hat dann der Ingenieur und welches der Seeoffizier?“

Marine-Stabsingenieur Rogge vom Marinekabinetts kam in seiner vergleichenden Berechnung zu folgenden Ergebnissen:

für die Laufbahn zugelassen, wenn sie gewillt waren, sich taufen zu lassen. Die Marine-Ingenieure rekrutierten sich zu Beginn des Jahrhunderts vorwiegend aus dem unteren Mittelstand: Untere und mittlere Beamte, Kauf- und Geschäftsleute, Handwerker etc. In den Folgejahren ergänzten sich die Marine-Ingenieure zunehmend aus denselben Familien wie die Seeoffiziere. Die Auswahl der Marineoffiziere erfolgte wie bereits erwähnt anhand pekuniärer, politischer und gesellschaftlicher Selektionskriterien. Die Auswahl hatte den Vorteil, daß das Gros der Anwärter schon mehr oder weniger „salonfähig“ war und ein Minimum an Verhaltensdispositionen mitbrachte, die für den Beginn und positiven Verlauf einer marinespezifischen Sozialisation Erfolg versprachen.

2.4 Wissenschaftliche Vorbildung

2.4.1 Seeoffiziere

Das Seeoffizierkorps der kaiserlichen Marine ergänzte sich aus jungen Leuten, die nach „Prüfung ihrer persönlichen Eigenschaften und wissenschaftliche Vorbildung“ als Seekadetten eingestellt werden konnten⁹². Der erforderliche Bildungsgrad war nachzuweisen entweder:

- Durch die Vorlage eines vollgültigen Abiturientenzeugnisses eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums, Reformgymnasiums, einer preußischen Oberrealschule oder einer als gleichberechtigt anerkannten höheren Lehranstalt, oder
- durch die Vorlage eines Reifezeugnisses für die Prima oder
- die Vorlage eines Zeugnisses über die bestandene Fähnrichsprüfung der Lichtenfelder Hauptkadettenanstalt.

Die Abiturienten hatten an der Eintrittsprüfung in Englisch, die Primaner in allen Fächern⁹³ sowie die Portepeefähnliche in Englisch, außerdem in Mathematik und Naturlehre, wenn das Fähnrichszeugnis in diesen Fächern nicht die Note „gut“ enthielt, teilzunehmen. Die Primaner kamen aus den öffentlichen Gymnasien und/oder aus einer der berühmt-berüchtigten „Pressen“, die gezielt auf das Eintrittsexamen vorbereiteten⁹⁴.

Die Erteilung des Dispenses von dem Primareifezeugnis und auch von dem Examen⁹⁵ durch die Allerhöchste Entscheidung des Kaisers auf dem Gnadenwege war ein hinlänglich bekanntes Verfahren, um den Ersatz zu sichern, der zwar mangelnde Bildungsvoraussetzungen aufwies, aber aus sozial erwünschten Kreisen kam, besonders in Zeiten, wo der Offiziersmangel gravierend hoch war. In der Marine handelte es sich um Einzelfälle: 1904 und 1905 wurden jeweils 2 Anwärter ohne Primareife, 1906: 4, 1907: 6, 1912 und 1913 jeweils 1 eingestellt. Von der 3 auf dem Gnadenwege eingestellten Anwärtern des Jahres 1914 waren: 1 Offiziersohn der Kategorie I. und 2 aus der Gruppe der Kaufleute/ Industriellen/ Techniker etc.⁹⁶

Nach Ansicht des Marinekabinettschefs v. Müller kam der Dispens vom Primareifezeugnis nur dann in Frage, wenn der betreffende junge Mann schon zu alt war, um noch vor dem vollendeten 19. Lebensjahr das Abitur ablegen zu können. Das war

im Falle des Plantagenbesitzers Maass nicht der Fall, dessen Immmediatgesuch um Einstellung seines Sohnes ohne Beibringung des Primareifezeugnisses u.a. aus diesem Grunde abgelehnt wurde⁹⁷. Der Chef des Marinekabinetts v. Müller sah eine weitere Bedingung für die Erteilung des Dispenses darin, daß es sich schon um ein „ganz besonders erwünschtes Element für die Seeoffizierslaufbahn“ handeln müsse⁹⁸. Dazu gehörte Maass wohl nicht. Die Bildungsfrage war also auch aufs engste mit der Standesfrage verknüpft. Auch das Immmediatgesuch des Konteradmirals Coerper auf Dispens vom Primareifezeugnis seines noch nicht 17-jährigen Sohnes wurde aus Altersgründen abschlägig entschieden⁹⁹.

Beim Heer wurde großzügiger verfahren. So beschwerte sich 1895 der Hofmarschall v. H. beim Kaiser über die Behandlung seines Sohnes, der zweimal beim Seekadettenexamen durchgefallen und zum Heer übergetreten war: „In der Armee herrscht noch das Prinzip, junge Leute aus königstreuen Geschlechtern aufzunehmen, welche der Armee eine größere Gewähr geben als Söhne von Maurermeistern, Volksschullehrern, Steinmetzmeistern aus Mecklenburg, die in der Marine Aufnahme finden, weil sie das Abiturientenexamen gemacht haben ...“¹⁰⁰ Die Generalinspektion des Militär-, Erziehungs- und Bildungswesens klagte 1909 über die ungenügende Bildung des Offiziersersatzes im Heer, die teilweise durch den im Gnadenwege erfolgten Erlaß von der Primareife mitverursacht wurde¹⁰¹. Damit werde weniger begabten Schülern der Antrieb zum Fleiß genommen und außerdem dürfe in einer Zeit, „wo überall sonst erhöhte Anforderungen an die geistige Entwicklung gestellt werden, ein bedeutender Bestandteil des Offiziersersatzes hierin nicht so auffallend zurück bleiben. In keinem anderen Beruf ist ein junger Mann mit solcher Vorbildung möglich, selbst für Berufsarten des Mittelstandes wird heute zum Teil die Abiturientenprüfung verlangt. Dieser Umstand schädigt zweifellos das Ansehen des Offizierstandes.“¹⁰² Die Antwort des Militärkabinetts stellte heraus, daß die Offizierlaufbahn Männer mit praktischer Begabung verlange. Es sei zwar erwünscht, daß der Offiziersersatz möglichst gute Schulkenntnisse erwerbe, daß man aber angesichts einer erheblichen Zahl unbesetzter Leutnantstellen die Anforderungen nicht erhöhen könne. Für ein großes Unglück halte er dies auch nicht, wenn es nur nicht an Charakteren fehle¹⁰³.

Die Bildungsfrage in der Marine beschränkte sich jedoch weniger auf den Dispens von Primareifezeugnissen als auf die Bewerber der drei Gruppen der Abiturienten, Primaner und Fähnriche, eine Mischung, die sich bis 1918 erhalten sollte¹⁰⁴. Die Gesamteinstellungszahlen stiegen von 70 im Jahre 1895 auf einen vorläufigen Höchststand von 210 im Jahre 1901; sie sanken dann im Jahre 1904 und 1905 auf 150, um dann kontinuierlich auf 302 im Jahre 1914 anzusteigen¹⁰⁵. Der Anteil der Abiturienten stieg von 21% im Jahre 1898 auf einen Höchststand von 86% im Jahre 1910. Entsprechend sank der Anteil der Primaner von 62% im Jahre 1898 kontinuierlich und schmolz auf ganze 4% im Jahre 1910 zusammen; in den folgenden Jahren stieg er wieder in Anbetracht der Einstellungssteigerungsraten auf 24% an. Die Gruppe der Fähnriche bewegte sich von 1898 bis 1907 relativ konstant zwischen 10 und 20%, dann sank jedoch der Anteil auf Werte zwischen 4 und 9%. Das Dilemma der personalführenden Stelle war die Verquickung von Standes- und Bildungskriterien. Bei den gesellschaftlich erwünschten Kreisen mußten zusehends Abstriche an den Bildungsvoraussetzun-

deren Berufen z.B. im höheren Kaufmannsstand das Erreichen dieses Bildungsabschlusses immer mehr gefordert¹²².

Eine weitere Ursache für Bestrebungen zur Hebung des Bildungsstandes in der Marine war die Vorpatentierung gemäß A.K.O. in der Armee. Danach wurde Abiturienten von Gymnasien und Realgymnasien, welche als Fähnriche in die Armee eintraten, eine Vorrangierung um zwei Jahre bei der Beförderung zum Offizier in Aussicht gestellt. Diese galt als Bonus für die bessere wissenschaftliche Ausbildung und für das höhere Lebensalter¹²³. Die Armee erhoffte sich dadurch einen erhöhten Zufluss an Abiturienten und eine Hebung des geistigen Niveaus des Offizierkorps, andererseits trug man der fortschreitenden Entwicklung auf dem gesamten Gebiet des Kriegswesens Rechnung. Die Gefahr der geistigen Verflachung in den unteren Dienstgraden hoffte man dadurch zu begegnen, indem mit der höheren Vorbildung der Keim zu selbständiger geistiger Arbeit gelegt werde¹²⁴. Für die Marine waren die Verhältnisse im Heer nicht ohne weiteres übertragbar, denn einerseits hätte eine Vorpatentierung in der Marine eine Abweichung vom strikt eingehaltenen Anciennitätsprinzip¹²⁵ zur Folge gehabt, andererseits hätte die schon sehr kurze Leutnantszeit (ca. 2 Jahre) noch mehr gekürzt werden müssen, was angesichts der Anforderungen an den Oberleutnant zur See als Wachhabenden Offizier an Bord nicht vertretbar gewesen wäre. Der Abiturient hätte gegenüber dem Primaner zwar zwei Jahre wissenschaftliche Vorbildung mehr, dagegen aber zwei Jahre seemännisch technische Ausbildung weniger¹²⁶.

In der Marine standen sich die Ansichten ziemlich schroff gegenüber. Da die Abiturientenfrage einen langanhaltenden Konflikt zwischen Gruppen und Personen hervorrief, zwischen älteren Seeoffizieren einerseits und dem Marinekabinettschef v. Müller als Vorkämpfer für den gebildeten Offizier, mit Einschränkung v. Tirpitz und dem Kaiser andererseits, so wird diese Thematik in Kapitel 3 näher behandelt. An dieser Stelle sollen die Ergebnisse der Abiturientenfrage dargestellt werden.

In der Zeit der Einführung der Vorpatentierung in der Armee (13.2.1900) bis zum März 1902 prallten die unterschiedlichsten Auffassungen in Form von Denkschriften und Stellungnahmen der Immediatstellen, im RMA sogar der Departmentdirektoren aufeinander, bis im März 1902 der Kaiser entschied, „daß mit Rücksicht auf die Ansicht des größten Theiles des Seeoffizierkorps von einer Vorrangierung der Abiturienten in den nächst vorhergehenden Jahrgang hinein vorläufig abgesehen und nur ein Vorrangieren (der Abiturienten) innerhalb des Jahrgangs eintreten soll.“¹²⁷

In der Abiturientenfrage war Admiral v. Müller die treibende Kraft¹²⁸. 1907 schrieb er an den Staatssekretär des RMA v. Tirpitz: „... bin ich davon durchdrungen, daß der jetzige Zustand ein unmöglicher ist. Eine Hebung der allgemeinen Bildung des Seeoffizierkorps ist aus rein beruflichen wie aus Standesrücksichten – hier kommt z.B. auch das Abheben von dem Maschinen-Ingenieurberuf in Frage – notwendig.“¹²⁹ Im Frühjahr 1907 bereitete er entgegen der Ansicht weiter Kreise des Seeoffizierkorps und dem prinzipiellen Einverständnis v. Tirpitz die A.K.O. v. 2.7.1907 vor¹³⁰. Sie sah im einzelnen vor: Beginnend mit der Crew 1909 sollten alle Abiturienten, welche die Offizierprüfung mit „gut“ bestanden haben, und hinsichtlich Charakter und praktischer Leistung auch während der Leutnantszeit geeignet waren, um ein Jahr vorpa-

tentiert werden, und zwar zur Zeit der Beförderung zum Oberleutnant zur See¹³¹. Die Nicht-Abiturienten, welche die Offizierprüfung mit „vorzüglich“ bestanden haben und zur Erteilung einer Belobigung in Vorschlag gebracht wurden, sollten diese Vergünstigung ebenfalls erhalten. Damit war das Prinzip der Beförderung nach Anciennität gebrochen und die bevorzugte Beförderung und das „Springen“ im Seeoffizierkorps eingeleitet. Praktisch kam die Vorpatentierung nicht mehr zur Anwendung, da der Krieg dazwischen kam. Die früheste Beförderung unter Berücksichtigung der Vorpatentierung von Abiturienten der Crew 1909 zum Oberleutnant zur See wäre im Herbst 1914 möglich gewesen.

2.4.2 Marine-Ingenieure

Im Zuge der Personalvermehrungen der beiden Flottengesetze von 1898 und 1900 wurden mit A.K.O. v. 25.6.1900 die Neuorganisation des Maschinenpersonals befohlen¹³². Die Marine-Ingenieure ergänzten sich von nun an aus dem Marine-Ingenieurunterpersonal, für das besondere Einstellungsbedingungen galten. Die A.K.O. bestimmte Übergangszeiten für das bestehende Personal bis zum 1.4.1903. Am 1.10.1903 traten die ersten 50 Marine-Ingenieurwärter in die kaiserliche Marine ein. Der Bestand an Marine-Ingenieuren war im Jahre 1902 mit 183 und im Jahre 1903 mit 207 noch klein und überschaubar¹³³. Die Bedingungen für die Einstellung als Marine-Ingenieurwärter waren¹³⁴:

1. Das Reifezeugnis für die Obersekunda (Untersekundaabschluss). Es entsprach dem Reifezeugnis zum „Einjährig-freiwilligem Dienst“. Der Absolvent sollte nach Ablegung nicht älter als 18 Jahre alt sein. Für die Seeoffizierwärter wurde ein Schuljahr mehr verlangt, nämlich die Primareife.
2. Der Nachweis einer 30-monatigen, ab 1.10.1907 einer 24- und ab 1.4. 1918 einer 18-monatigen praktischen Tätigkeit auf Schiffswerften mit eigener Schiffsmaschinenfertigung oder in Maschinenbau- oder Maschinenreparaturwerkstätten mit Tätigkeitsanteilen in der Kessel- und Kupferschmiede und in der Dreherei¹³⁵.
3. Das Eintrittsalter sollte i.d.R. nicht über 21 Jahren liegen.
4. Das Bestehen einer theoretischen und praktischen Eintrittsprüfung bei der II. Werftdivision in Wilhelmshaven¹³⁶. Der theoretische Teil der Prüfung umfaßte die Fächer: Maschinenkunde, Mathematik, Mechanik, Zeichnen, Englisch und Französisch. Der praktische Teil beschränkte sich auf Arbeiten eines Maschinenschlossers, Drehers, auf Schmiede- und Kupferschmiedearbeiten.

Das Bestreben um eine höhere Vorbildung der Marine-Ingenieurwärter wurde in den Denkschriften der Marine-Ingenieuroffiziere¹³⁷ gefordert, zumal bei den Seeoffizieren immer mehr Abiturienten eintraten und die Vorpatentierung derselben nur noch eine Frage der Zeit schien. Doch erst am 1.4.1918 wurde den Vorschlägen der Marine-Ingenieure entsprochen und die Primareife als Eintrittsbedingung gefordert.

2.5 Ausbildungsgänge

2.5.1 Ausbildungsgang der Seeoffiziere

Die Ausbildungszeit für die Seeoffizieranwärter betrug 3 ½ Jahre. Der Ausbildungsgang von 1893-1899 unterschied sich im wesentlichen von dem der Jahre 1899-1914 dadurch, daß in ersterem die 12-monatige Marineschulzeit am Ende der Ausbildungszeit lag¹³⁸. Einer der Hauptmängel in der Ausbildung zwischen 1893 und 1899 war, daß ein großer Teil wissenschaftlichen Unterrichts den Schulschiffen zugewiesen war, der wegen Mangels an geeigneten Unterrichtsmitteln und Lehrkräften nur unvollkommen erteilt wurde¹³⁹. Mit der vorläufig letzten Änderung des Ausbildungskonzeptes von 1899 wurde dem erhöhten Personalbedarf der Flottengesetze von 1898 und 1900 Rechnung getragen, Rüstungsmaßnahmen gaben den Ausschlag zur weiteren Kürzung und Straffung des Ausbildungsverfahrens¹⁴⁰. Das letzte nominelle Ausbildungsjahr wurde bereits im täglichen Dienst der Flotte zugebracht, so daß sich die Ausbildung auf tatsächlich 2½ Jahre verkürzte. Die Laufbahn des als Seekadett eingestellten Anwärters begann mit einer 5-6 wöchigen infanteristischen Ausbildung an der Marineschule, die sich auf allgemeine militärische Kenntnisse und Formen sowie auf die Ausbildung mit dem Gewehr erstreckte¹⁴¹. In diesen Zeitraum fiel auch die Verteidigung. v. Weizsäcker bringt den Schwerpunkt dieser Ausbildungsphase auf den Punkt: „Abgesehen von der Instruktion ist der Geist nicht gezwungen, sich rege zu betätigen. ...Den Infanteriedienst am Morgen kann ich mit dem besten Willen nicht mehr nennen als eine normale Anspannung meiner Muskulatur. Wir machen eben Einzelmarsch, Griffe, Zielen, Grüßen ...“¹⁴² Offiziere des Kieler Seebataillons, einer Infanteriegruppe der Marine¹⁴³ wetteiferten auf dem Exerzierplatz, die ihnen anvertrauten Seekadetten in die Geheimnisse des Exerzierreglements einzuführen und ihnen zu zeigen, zu welchem Zweck ihnen eine gütige Vorsehung Arme und Beine gegeben hatte¹⁴⁴. Kautter, Angehöriger der Crew 1900, stand in dieser Zeit Folterqualen aus: Parademarsch, Bootsexerzieren (Pullen), Gewehrgriffe machen, Einzelmarsch, Laufschritt, fünfunddreißig Minuten Stillstehen, fünfzigmal auf- und niederwerfen zum Anschlagen, Kleiderappell etc., „kurz – ich habe allen Grund zu glauben, daß ich diese Nacht gut schlafen werde.“¹⁴⁵ Für Erich Raeder, der die Ausbildung in der kaiserlichen Marine von 1894-1897 erlebte, war diese Ausbildungszeit der am wenigsten erfreuliche Teil seiner Kadettenzeit, „nicht wegen der Schärfe, ... sondern wegen ihres Tones gegenüber. Sicherlich waren ihre gewaltigen Schimpfkanonaden nicht böse gemeint, aber die betont unflätige Art ihrer Ausdrücke stieß mich so ab, daß ich zeitweise ernstlich überlegte, ob ich weiter in einer solchen Atmosphäre dienen könnte.“¹⁴⁶

Die Unteroffiziere der Seebataillone waren teils Originale und erweckten mit den Instruktionsstunden vor den Offizieranwärtern eher Heiterkeit. Eine Stilblüte gibt Kautter zum besten: So erklärte ein Unteroffizier folgendes: „Wenn ein Mann zu Roß, Rad oder in der elektrischen Bahn ist, und ein Vorgesetzter sich nähert, so springt er vom Rad ab, steht still und hält das Rad in der linken Hand; bei Roß und elektrischer Bahn macht er es ebenso.“¹⁴⁷ Und v. Weizsäcker berichtet von einer Instruktion eines

Maaten, der statt „Arme und Beine lang“ „Rundhölzer längs“ und statt „Mundhalten“ oder „nicht lachen“ „Futterlücken dicht“ kommandierte¹⁴⁸.

Neben dem Ausbildungspersonal des Seebataillons waren jedoch schon diejenigen Seeoffiziere anwesend, die später auf dem Kadettenschiff die Kadettenoffiziere werden sollten. Die allgemeine militärische Instruktion, Unterbringung und Verpflegung, persönliche Betreuung und vor allem die Erziehung in den Grundsätzen eines anständigen Soldatentums lagen bereits in ihren Händen¹⁴⁹.

Es folgte die Einschiffung auf den Seekadettenschiffen, wo die Seekadetten die erste seemännische Ausbildung erhielten. Daneben sollten sie an Bord Unterricht in den Berufswissenschaften erhalten¹⁵⁰. Die Seekadettenschiffe hielten sich zunächst einige Wochen in heimischen Gewässern auf und machten dann eine Auslandsreise von 8-9 Monaten nach Fernost oder ins Mittelmeer. Im darauffolgendem Frühjahr kehrten sie nach Deutschland zurück, wo die Seekadetten, die vom Kommandanten ein günstiges Dienstzeugnis erhielten, die Fähnrichsprüfung ablegten. War diese erfolgreich ausgefallen, wurden sie zum Fähnrich zur See befördert¹⁵¹. Mit dem Wechsel im Ausbildungssystem von 1899 waren auch die inzwischen in Dienst gestellten Schulschiffe der „Hertha“-Klasse verfügbar¹⁵². Der Generationswechsel von Schulschiffen mit Takelage auf moderne Schulkreuzer entfachte eine lebhaft diskutierte Diskussion in der Fachpresse, wie sich die Ausbildung des Offiziersatzes nach dem Ausscheiden der alten Segelschiffe zu gestalten habe. Auch die schmachvolle Niederlage der russischen Seekriegsmacht gegen die numerisch schwächere japanische Flotte brachte der Erkenntnis Raum, daß nicht Schiffe sondern Menschen kämpfen¹⁵³. Die Frage der Heranbildung der Flottenbesatzungen zum Kampf mußte um so stärker ins Bewußtsein dringen, als sich auch Zweifel an den bisherigen Ausbildungsmethoden regte. Der Aufsatz „Ausbildungsfragen“ im Nauticus von 1907 betont zwar, daß die gründliche praktische Ausbildung in der Takelage ein hervorragendes Erziehungsmittel darstelle, der junge Mann körperliche Arbeit kennen und richtig einschätze lerne, daß körperliche Gewandtheit gefordert, Mut und Selbstvertrauen gestählt, rasche Entschlußfreudigkeit, Umsicht und Verantwortungsgefühl geweckt und entwickelt werde¹⁵⁴. Auf den Takelageschiffen wurde aber, so der Verfasser, zunehmend theoretischer Unterricht in den Lehrplan der Schulschiffe aufgenommen, so daß auch die für die praktische Arbeit in der Takelage verfügbare Zeit auf ein Minimum schrumpfte. Die Seekadettenausbildungsvorschrift von 1899¹⁵⁵ bemerkt zum Verhältnis von Theorie und Praxis in der Ausbildung: „Die Ausbildung ist eine vorwiegend praktische. Dies bezieht sich auch auf den schulmäßigen Unterricht, der in beständiger Berührung mit der Praxis zu erteilen ist und bei dem der Lehrer sich stets vor Augen halten muß, daß die erste Grundlage ein handwerksmäßiges Erlernen des Seefahrens und militärischen Dienstes an Bord bilden soll, während die Theorie dabei nur Hilfsdienste leisten kann.“ Daß dieser Weg nicht beschritten wurde, sondern der Weg der theoretischen Belehrung, hatte den Schulschiffen die Bezeichnung „schwimmende Gymnasien“ eingetragen, eine Art Vorbereitungsschule für die Marineschule. Solange an der Marineschule der Versuch gemacht werde, den Schülern möglichst alles an Kenntnissen mitzugeben, was sie jemals in ihrer Laufbahn gebrauchen könnten und auch die wissenschaftliche Vorbildung der Schüler verschieden und vielfach nicht ausreichend

krankungen – insbesondere Herz- und Nervenerkrankungen – waren die Folge, so daß sie vorzeitig von Bord abkommandiert werden mußten.

2.6 Die Ausbildung im Kriege

2.6.1 Seeoffiziersausbildung im Kriege²⁹⁵

Mit der Mobilmachung im August 1914 wurden die Inspektion des Bildungswesens und die ihr unterstehenden Einrichtungen wie die Marineschule, Deckoffiziers- und Ingenieurschule etc. sowie die Marineakademie geschlossen. Sowohl der Lehrstab als auch die Schüler traten ihre Mob.-Verwendungen in der Hochseeflotte an. Die Crew 4/1913 befand sich nach dem Urlaub im April gerade 3 Monate an der Marineschule. Die Ausbildung konnte nicht angerechnet werden. Die Crew 4/1914 hatte die infanteristische Grundausbildung beendet und befand sich bei Kriegsausbruch auf dem Schulschiff. Beide Crews wurden bei Kriegsausbruch vorzeitig zur Hochseeflotte abkommandiert. In den ersten Kriegstagen meldeten sich ungefähr 120 Kriegsfreiwillige in der 1. Matrosendivision in Kiel. Weil jede Art von Auffangorganisation im Mob.-Plan fehlte, – Pferde waren im Mob.-Plan erfaßt, Offiziersanwärter nicht –, stellten sich die „kriegsbegeisterten Jünglinge“ dem Heer zur Verfügung²⁹⁶. Nur ungefähr 20 Anwärter harrten aus und gingen als Crew 8/1914 in die Geschichte der Marine ein.

Eine systematische, planvolle Ausbildung begann erst wieder mit der Wiedereröffnung der Marineschule Mürwik ab Dezember 1915²⁹⁷. Bis dahin war die Ausbildung in Erwartung eines kurzen Krieges ein Provisorium. Die Ausbildung in Kiel wurde von dem „unter Rheumatismus leidenden, und daher borddienstunfähigen Oberleutnant zur See v. Brauchitsch“ und „zwei hochehrwürdigen und im Alter längst ergrauten Unteroffizieren“ übernommen²⁹⁸: 4 Wochen infanteristische Ausbildung und eine erste seemännische und artilleristische Ausbildung auf dem schon lange außer Dienst gestellten Schulschiff „Freya“. Die eigentlichen Schulschiffe waren an der Front eingesetzt. Die „Freya“, dieses halbe Wrack mit herausgerissenen Maschinen, wurde mit Schlepperhilfe zum Zwecke der Ausbildung an der Bellevue-Brücke vertäut. Das Schiff war nicht seefahrtsfähig; dementsprechend wurde in der Praxis nur in Seemannschaft, Artillerie und Signaldienst ausgebildet. Die Theorie umfaßte Navigation, Dienstkenntnis und allgemeine Organisationsfragen. Ein Kuriosum stellt die Crew 4/1915 dar. Unter den 70 Anwärtern befanden sich 55 Anwärter in Heeresuniform, teilweise sogar mit Feldwebelabzeichen, Eisernem Kreuz und einem erheblichen Maß an Kriegserfahrungen. Die „Freya“ war nach vollzogenem Einbau der Maschinen-Anlage inzwischen wieder voll seegängig. Mit Eröffnung der Marineschule fanden neben der 2-monatigen Grundausbildung für die jedes Quartal eingestellten Offizieranwärter schubweise auch 2-4-monatige Navigationslehrgänge statt, in denen zunächst die Crews 4/1913 und 4/1914 ihre unvollständige Seeoffiziersausbildung zu einem vorläufigen Abschluß bringen sollten. Die Crew 4/1913 absolvierte diese Lehrgänge bereits im Dienstgrad Leutnant zur See ab Oktober des Jahres 1916. Die Navigationslehrgänge enthielten ein Minimalprogramm an Unterrichtsfächern: Navigation, Seemannschaft, Maschinenkunde, Elektrotechnik und Dienstkenntnis, später kamen

Schiffsbau, Artillerie und Fremdsprachen wieder hinzu. Die Lehrer bestanden anfangs aus zivilen, zwangsverpflichteten Fachkräften der Seefahrtsschule und aus verabschiedeten, reaktivierten Soldaten. Der Offiziersmangel machte sich hier besonders bemerkbar.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1915 setzte die gedankliche Verbesserung der Kriegsausbildung ein. Die inzwischen wieder aktivierte Inspektion des Bildungswesens unter Admiral v. Rebeur-Paschwitz legte auf Veranlassung des Staatssekretärs des RMA v. Tirpitz „Richtlinien für die Ausbildung der kriegsfreiwilligen Offiziersanwärter“ vor²⁹⁹. Sie basierten auf bereits gemachten Kriegserfahrungen und bezogen Vorschläge des II. und VI. Geschwaders mit ein. Sie beinhalteten keine detaillierten Unterrichtspläne, sondern ließen den Beteiligten weitestgehenden Spielraum. Nur das Ziel wurde festgelegt: Mit Hilfe eines zeitlich verkürzten, vorwiegend praxisorientierten und auf das wesentliche beschränkten Ausbildungsprogramms sollte eine möglichst große Anzahl von frontreifen Seeoffizieren ausgebildet werden. Mit Rücksicht auf die sehr viel günstigeren Beförderungsverhältnisse in der Armee wurde eine beschleunigte Beförderung zum Offizier vorgeschlagen. Tatsächlich verringerte sich die Ausbildungszeit bis zur Beförderung zum Leutnant zur See für den Hauptteil einer Crew von 3 Jahren 4 Monaten (Crew 4/1911) auf 2 Jahre 2½ Monate ab der Crew 8/1914³⁰⁰. Die Richtlinien sahen folgenden Ausbildungsgang vor:

1. 4 Wochen infanteristische Ausbildung.
2. 3-4 Monate vorwiegend praktische seemännische Ausbildung an Bord der Schulschiffe (z.Zt. „Freya“).
3. Verteilung der Kriegsfreiwilligen auf die Hochseeflotte: empfohlen 8 pro Schiff, entsprechend einer Bedienungsmannschaft einer 15 cm S.K. oder zwei 8,8 cm S.K.. Im Vordergrund steht der praktische Dienst an Bord. Nach 9 Monaten Beförderung zum Fähnrich zur See, wobei von einer Prüfung im Umfang der im Frieden üblichen abzusehen ist. Wünschenswert wären lediglich die Lösung von 2-3 navigatorischen Aufgaben. Im übrigen zählen die praktischen Leistungen und Kenntnisse als Grundlage für die Beurteilung.
4. Die Kommandierung zu Sonderlehrgängen ist erwünscht (Artillerie, Torpedoschulschiff, F-T-Schule).
5. Mit Rücksicht darauf, daß das Marineschuljahr und die Sonderlehrgänge vorläufig fortfallen, erscheint das Ziel, nämlich die Beförderung ohne Patent vorbehaltlich einer späteren Seeoffizierhauptprüfung nach 2, spätestens nach 2 ½ Jahren erreicht.

Dem RMA kam es in erster Linie darauf an, „beschleunigt und mit allen Mitteln eine möglichst große Zahl von Fähnrichen zu frontreifen Seeoffizieren heranzubilden.“³⁰¹ Die Marine hatte sich im Krieg gewaltig vergrößert, auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen wurden Offiziere gebraucht; zudem mußten die bei der U-Bootwaffe, der Fliegerei und auch bei den Hochseestreitkräften eingetretenen zahlreichen Opfer und Offizierverluste ersetzt werden.

Das RMA befahl dem Inspekteur des Bildungswesens Ende des Jahres 1915 für die Zukunft folgende Richtlinien³⁰²: Die Einrichtung von einander anschließenden

Die Wünsche des Admiralstabschef Büchsel, die Ausbildung des Admiralstabs-offiziers zu fördern und den Admiralstabsdienst weiterzuentwickeln, fußten auf handfesten Erfahrungen: 1903 formulierte er³³⁴: „Die Flottenmanöver der letzten Jahre haben gezeigt, daß trotz gedruckter Anleitungen und praktischer Übungen die Technik der Befehlerteilung und die Behandlung taktischer und strategischer Aufgaben noch nicht den Anforderungen genügt, die im Kriege gestellt werden. Dieser Mangel ist darauf zurückzuführen, daß wir in der Marine eine eigentliche Ausbildung im Admiralstabsdienst nicht kennen und daß eine Vorbildung in demselben nur die wenigen Offiziere, die die Marineakademie besucht haben, erhalten. Diese werden aber nur zum kleinen Teil später als Admiralstabsoffiziere verwendet.“ Die Wünsche des Admiralstabschefs wurden nicht erhört. Admiral Büchsel wurde bei dem Versuch, den Admiralstab zu einem operativen Führungsstab der Marine zu machen, Opfer der internen Macht- und Rangverhältnisse der Marinebehörden³³⁵. Die Stellung des Admiralstabschefs wurde erschüttert. Seine Geschäfte übergab er am 23.1.1908 an seinen Nachfolger Admiral Friedrich Graf von Baudissin.

2.8 Der Heiratskonsens

Seeoffiziere, Offiziere der Marineinfanterie und Sanitätsoffiziere bedurften zu ihrer Verheiratung der Genehmigung Seiner Majestät des Kaisers, die Marine-Ingenieure der des Stationskommandos, die Torpedo-, Feuerwerks- und Torpederoffiziere der des Staatssekretärs des RMA³³⁶. Strenge Heiratsbestimmungen verhinderten unstandesgemäße „mésalliances“. Heiratete ein Seeoffizier trotzdem ein Kieler Bürgermädchel, so wurde der Offizier schleunigst aus der Marine entfernt³³⁷. Der Offizier mußte neben seiner Besoldung eine sichere jährliche Privateinnahme von bestimmter Höhe nachweisen, die aus seinem oder dem Vermögen der Braut stammte und den Beweis finanzieller Versorgung dokumentieren sollte, und zwar³³⁸:

- a. Kapitänleutnante I. Gehaltsstufe 800 Mk
- b. Kapitänleutnante II. Gehaltsstufe 1200 Mk
- c. Kapitänleutnante III. Gehaltsstufe 2000 Mk
- d. Oberleutnante und Leutnante zur See 3000 Mk
- e. Hauptmann III. Gehaltstufe der Marineinfanterie 1500 Mk
- f. Subalternoffiziere der Marine- Infanterie 2500 Mk
- g. Torpeder- und Feuerwerkskapitänleutnante der niedrigsten Gehaltsstufe
Marine- und Torpedo-Ingenieure
Feuerwerks- und Torpeder-Oberleutnants
Feuerwerks- und Torpeder-Leutnants 600 Mk
- h. Stabsärzte III. Gehaltsstufe 1200 Mk
- i. Oberassistentz- und Assistentzärzte 2500 Mk.

Was eine sichere jährliche Privateinnahme war, bestimmte im einzelnen die Vorschrift³³⁹. Die Zinsen aus Hypotheken, Obligationen, Pfandbriefen und Staatsanleihen gehörten beispielsweise dazu. Die Prüfung der Einnahmen erfolgte durch einen von der zuständigen Immediatbehörde beauftragten richterlichen Marine-Justizbeamten.

Der Offizier mußte auf Ehre und Pflicht erklären, daß er und seine Braut keine Schulden hätten. Das Gesuch mußte darüber hinaus den genau bezeichneten Stand des Vaters der Braut sowie Angaben enthalten, welcher Konfession die Braut angehört und ob sie evtl. verwitwet oder geschieden sei. Schließlich mußte die Gesuchsliste noch Aussagen enthalten³⁴⁰: „genaue Angaben über Herkunft, Erziehung, Bildung und Ruf der Braut sowie eine pflichtgemäße, auf sorgfältiger Prüfung aller in Betracht kommender Umstände beruhende Erklärung darüber, daß der beabsichtigten Heirat weder dienstliche noch Standesrücksichten entgegenstehen.“ Von Vorteil für den Heiratswilligen war die Angabe einer hochgestellten Persönlichkeit und Excellenz, die über die Familie der Braut vorteilhaft Auskunft geben konnte. So machte der Chef der Hochseeflotte, Admiral v. Holtzendorff, anlässlich des Heiratgesuches des Kapitänleutnants Trapp Aussagen über die Familienverhältnisse der Braut v. Schwieger. In diesem Falle bestätigte er, daß der Vater Arzt und Professor sei, das Mädchen wohlgezogen und daß die in Aussicht genommene eheliche Verbindung durchaus standesgemäß sei³⁴¹.

Die hohen finanziellen Auflagen für eine Heirat hatte Konsequenzen. Korvettenkapitän v. Tesdorf berichtet³⁴²: „Eins aber hat sich ein wenig geändert; durch viele reiche Heiraten kam so ein leiser Anflug von Luxus auch in das Seeoffizierkorps, als unter der Ära Caprivi (1890-1894) der Heiratskonsens von der höheren Mitgift abhängig gemacht wurde – viel höher als in der Armee. ... Gewiß, es hatte sein Gutes, den frühzeitig invalide werdenden Seeoffizier durch Privatvermögen im bürgerlichen Leben wirksamer vor materiellen Sorgen zu schützen; aber auf der anderen Seite war es doch ein zweischneidiges Schwert, wenn ein älterer Offizier mit über 5000 Mk Einkommen noch nicht an die selbständige Gründung des so lange ersehnten eigenen Hausstandes denken sollte, vielmehr erst mit Hülfe des Geldes seiner Frau. General von Caprivi, bekanntlich Junggeselle, sprach es offen aus, mit der Neigungsheirat zugleich eine Geldheirat zu verbinden.“ Die Verlobung bzw. Verheiratung junger Offiziere war selten und wurde von der Marineführung nicht gerne gesehen. In dem Zeitraum von 1889-1910 heirateten Leutnants zur See so gut wie nicht³⁴³. Oberleutnante zur See heirateten mit einem Durchschnittsalter von 28, im späten Kaiserreich schon mit 26, Kapitänleutnante mit 32, später bereits mit 30 Lebensjahren.

Maßgeblichen Einfluß auf die Heirat von Seeoffizieren hatten die Kabinettschefs. Der Junggeselle Admiral Freiherr von Senden-Bibran schickte häufig den frischvermählten Ehemann zur Ernüchterung für 2 Jahre ins Ausland³⁴⁴. Unter seinem Nachfolger Admiral v. Müller wehte der umgekehrte Wind. Seine moralischen Bestrebungen richteten sich einerseits rigoros gegen den Alkohol und andererseits war er „stark verheiratet“.³⁴⁵ In der Marine sprach man vom „Milchring“, wenn Müllers Frau versuchte, gesellschaftlich geeignete Damen aus der Berliner Gesellschaft mit unverheirateten Seeoffizieren zusammenzubringen. Ältere Junggesellen, die in ihrer Laufbahn wackelten, konnten, wenn sie sich an den „Milchring“ wandten und heirateten, doch noch eine gute Karriere machen³⁴⁶.

Was den Lebenswandel und die gute Sitte im Umgang mit dem anderen Geschlecht anging, so hatte sich der Offizier am Ehrbegriff und an der Standesehre des Offizierkorps zu orientieren. Es ging nicht an, wenn – wie v. Holtzendorff bemängel-

laubnis eine Familie gegründet hätten, würden geneigt sein, sich gesellschaftlich für besser und vollwertiger zu halten wie die anderen. Schließlich würde die Einführung der Allerhöchsten Heiratsurlaubnis die Gefahr vergrößern, daß die Ansprüche an die Lebensführung wachsen.

Der Marinekabinettschef v. Müller schrieb am Ende der Nordlandreise im Jahre 1906 aus Swinemünde an den Staatssekretär v. Tirpitz³⁵⁹, daß er nach einer Reihe von Gesprächen mit Marine-Ingenieuren und höheren Seeoffizieren die Überzeugung gewonnen habe, daß eine tiefgehende Unzufriedenheit mit der Neuorganisation der Ingenieur-Karriere vorherrsche. Er empfahl dann eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Stellung des Ingenieurkorps. Unter anderem Punkt 6: Erteilung der Urlaubnis zum Heiraten durch Allerhöchsten Konsens. v. Tirpitz verfaßte daraufhin seinerseits eine sämtliche Forderungen der Ingenieure umfassende Denkschrift³⁶⁰, wobei er außer der pekuniären Besserstellung, die er als einzige Forderung zur weiteren Erwägung in Betracht zog, alle übrigen Forderungen ablehnte. Seiner Meinung hätten „manche unserer Ingenieure etwas den Maßstab verloren.“ Die Denkschrift des Staatssekretärs wurde allen höheren Seeoffizieren bekannt gemacht und war richtungsweisend für die Ingenieurbestrebungen der kommenden Jahre³⁶¹. Der Heiratskonsens für Ingenieure durch Seine Majestät wurde bis zur Abdankung des Kaisers bei Kriegsende nicht verwirklicht.

2.9 Personalinterna

Die Schlüsselposition für die Personalpolitik der Seeoffiziere, der Offiziere der Marine-Infanterie, der Marine-Ingenieure sowie der Feuerwerks- und Torpederoffiziere, war die Stellung des Marinekabinettschefs. Ihm unterstellt waren 1 Stabsoffizier, 1 Kapitänleutnant und seit 1.10.1900 1 Marine-Ingenieur, die ihm bei der Bearbeitung der Personalien, Stellenbesetzungen, Beförderungen, Ernennungen und Verabschiedungen etc. unterstützten³⁶². Der Kaiser konnte aufgrund seiner Kommandogewalt – unabhängig von Parlament und Reichskanzler – alle personalbearbeitenden Entscheidungen selbst treffen. Der Brauch, daß der Kaiser alle Beförderungen, Ernennungen, Verabschiedungen etc. unterschriftlich vollzog und auch daran festhielt, alle Patente vom Kapitänleutnant einschließlich aufwärts selbst zu unterschreiben, zeigt auch die besonderen Beziehungen, die das Offizierkorps mit dem obersten Kriegsherrn verband³⁶³.

2.9.1 Stellenbesetzung, Beförderung und Qualifikationsberichte

Ein besonderes Problem bei der Stellenbesetzung war die Rücksichtnahme auf das Anciennitätsprinzip nach dem Dienstalalter in der Rangliste, in der alle Offiziere eines Jahrgangs nach dem Ergebnis der Offiziersprüfung rangiert wurden. Beförderungen richteten sich genau nach dem Dienstalalter der Rangliste und ein „Überspringen“ von Vorderleuten bzw. Jahrgängen war nicht vorgesehen. Die Vorteile dieses Systems waren eine berechenbare Stetigkeit und eine Vermeidung des ständigen Wettbewerbs um die Beförderung. Um einerseits das strikte Anciennitätsprinzip einzuhalten, und ande-

rerseits ein qualifiziertes Offizierskorps zu erhalten, das sich in den oberen Chargen verjüngte, mußten dienstältere, weniger geeignete Offiziere verabschiedet werden³⁶⁴. Geeignete Offiziere mußten in verhältnismäßig jungen Jahren in führende Stellungen gebracht werden³⁶⁵. Sie hatten im Gegensatz zur Armee noch auf der Kommandobrücke zu stehen, mußten mit eigenen Augen sehen können und bei Bedarf rasche Befehle erteilen können. Der Kabinettschef v. Müller räumte ein, daß die Durchführung des Prinzips der negativen Auslese natürlich manche Härte mit sich brachte³⁶⁶.

Die Verabschiedung weniger geeigneter und befähigter Offiziere fand in der kaiserlichen Marine von der Charge Kapitänleutnant aufwärts statt. Persius berichtet³⁶⁷, daß Kapitänleutnante nur verabschiedet wurden, wenn sie „sträflich leichtsinnige“ oder „verboten törichte Menschen“ waren und durch Spielschulden, Trunkenheit oder Liebesabenteuer ihre Karriere beendeten. Für die Beförderung zum Stabsoffizier war die Qualifikation zum ersten Offizier bzw. Kommandanten erforderlich. Außerdem mußten sie die Position des Navigations- oder Artillerieoffiziers erfolgreich durchlaufen haben. Maßgeblich für den Erfolg waren seemännisches und navigatorisches Können, die Beherrschung der Waffentechnik sowie taktische Fähigkeiten. Bei der Beförderung zum Kapitän zur See mußte die erfolgreiche Führung eines Kreuzers etc., bei der zum Admiral die Befähigung zur sicheren Führung von großen Schiffsverbänden erfolgreich nachgewiesen werden. Erfolgreiche Führerpersönlichkeiten, die vom Linienschiffskommandanten über den II. Admiral zum Geschwaderchef aufstiegen, hatten in besonderem Maße neben der sicheren Schiffs- und Verbandsführung und dem taktischen Können gewisse Charakter- und Führereigenschaften nachzuweisen: Tatkraft, Energie, Fleiß, Gründlichkeit, Entschlußfreudigkeit und Gewissenhaftigkeit³⁶⁸.

Auf die Gefahr der Überalterung in den Kommandanten- und Führerstellungen beim Seeoffizierskorps weist die bemerkenswerte Denkschrift des Korvettenkapitäns Vollerthuns aus dem Jahre 1906 hin³⁶⁹. Das neben Japan jugendlichste deutsche Offizierskorps würde, so Vollerthun, bei einem Stillstand im Vergrößerungsprozeß der Marine, insbesondere bei den Stellenvermehrungen, dieser Gefahr ausgesetzt sein (in Wirklichkeit trat ein Stillstand nicht ein!). Als Mittel zur Verjüngung empfahl dann Vollerthun³⁷⁰:

1. Festsetzung von Altersobergrenzen für jede Charge, wobei bei Erreichen der Grenze der Betreffende befördert oder verabschiedet wird.
2. Beförderungsbedingung: $\frac{2}{3}$, besser $\frac{1}{3}$ der Dienstzeit ist Seefahrtszeit.
3. Beförderung aus dem ältesten Drittel der Kapitäne zur See aufgrund vorzüglicher praktischer und theoretischer Leistungen als Kommandant (Qualifikation zum Führen von Verbänden).
4. Beförderung aus dem ältesten Drittel der Fregatten- und dem der Korvettenkapitäne aufgrund vorzüglicher Leistungen als Kommandant kleinerer Schiffe und in höheren Stäben.
5. Beförderung aus dem ältesten Viertel der Kapitänleutnante auf Grund vorzüglicher Akademiezeugnisse und erfolgreicher Tätigkeit in höheren Stäben oder aufgrund von vorzüglichen Leistungen in einem Spezialfach.

3 Ausgewählte Konflikte

3.1 Konfliktverdrängung und Loyalität

Die enge durch den Treueid konstituierte Bindung des Offiziers an den obersten Kriegsherrn ist noch weiter dadurch gefördert worden, daß verdiente Seeoffiziere nach langer Dienstzeit in den Adelsstand erhoben wurden¹. Sicherlich verdankte das Seeoffizierkorps seine bevorzugte gesellschaftliche Stellung der besonderen Gunst des Kaisers, und es zog auch große Vorteile aus dem regen Interesse des Monarchen für alles Maritime. Andererseits führte übertriebene Loyalität und bedingungsloses Vertrauen bei manchen führenden Admiralen zu Kritiklosigkeit gegenüber dem Kaiser und lähmte ihre eigenen kreativen Fähigkeiten². Admiral Pohl z.B. galt als besonders gehorsamer Untergebener des Kaisers³. Admiral Ingenohl, früherer Hohenzollern-Kommandant, war ein loyaler Offizier ganz nach dem Herzen des Kaisers.

Zedlitz-Trützschler⁴, ehemaliger Hofmarschall Wilhelms II., fand es z.B. schade, daß nach einem Vortrage des Kaisers über die Kriegslage in Ostasien im Jahre 1905 "... in der sich anschließenden Diskussion so hervorragende Männer wie Admiral Koester, v. Tirpitz und v. Bendemann es nur vorsichtig wagten, mit geringfügig abweichenden Meinungen hervorzukommen. Ein wirklich freier und fördernder Austausch von Ansichten fand auch dieses Mal nicht statt." An anderer Stelle zitierte Zedlitz Tacitus: „'Man wagt nicht mehr zu sagen, was man denkt und man sagt, was man nicht denkt.' Hier liegt der wundeste Punkt unserer Entwicklung, die Strebertum, Charakterlosigkeit und Feigheit zeitigt.“⁵ Der aus „härterem Holze geschnitzte“ v. Tirpitz hatte selbstverständlich auch „dem Kaiser zu lassen, was des Kaisers ist“, er blieb aber in allen wesentlichen Punkten, was Organisation und Aufbau der Flotte betraf, unbeugsam⁶. Mancher Persönlichkeit wurde, so v. Tirpitz, im Laufe der Zeit das moralische Rückgrat gebrochen. Von besonderer Bedeutung für die Urteilsbildung des Kaisers war die Tatsache, daß bei den Immediatvorträgen stets der Kabinettschef anwesend war und auch nach Weggang des Vortragenden die Angelegenheit mit dem Kaiser unter vier Augen besprochen wurde. Darin wurzelte die Macht der Kabinette. Das Kabinett trat in Friedenszeiten als Puffer bei den immer wieder aufflammenden Kämpfen zwischen den „über Kreuz miteinander verkrachten“ Spitzenbehörden auf; in dieser Konstellation hatte der Kabinettschef eine Schlüsselposition inne.

Der oberste Kriegsherr, Seine Majestät, führte sein „persönliches Regiment“. Für die Marine war der Kaiser stets tabu gewesen. „Es war nicht anständig, etwa öffentlich Kritik zu üben, was immer auch im vertrauten Kreis erörtert werden mochte. Der Deutsche Kaiser und König von Preußen blieb für das Offizierkorps sakrosankt, bis er seine Armee und Marine 1918 im Stich ließ.“⁷

3.2 Die Frage der Vorpatentierung

3.2.1 Organisationsstruktur und oberste Entscheidungsfindung

Die Immediatstelleninhaber hatten nach Anmeldung am Vortage jederzeit direktes Vorspracherecht beim Kaiser, wobei der Chef des Marinekabinetts stets anwesend war. „Beim Kaiser liefen“ – so der Marinekabinettschef v. Müller⁸ – „viele Fäden aus der ganzen Marine zusammen, zu viele Entscheidungen waren vom Kaiser zu treffen auf Vortrag des Kabinettschefs, als daß längere und häufigere Abwesenheit des letzten von dem jeweiligen Wohnsitz des Kaisers zulässig gewesen wäre.“⁹ Die Kabinettsregierung in der Kaiserlichen Marine spielte sich unter gewöhnlichen Verhältnissen wie folgt ab: An jedem Dienstagvormittag hatte der Chef des Admiralstabes der Marine Gelegenheit zum Thronvortrag beim Kaiser, am Sonnabendvormittag der Staatssekretär und der Marinekabinettschef. Die Anmeldung am Vortage war obligatorisch. Der Marinekabinettschef hatte beim Vortrage des Staatssekretärs, bei dem häufig die Spezialisten, wie z.B. die Chefkonstrukteure, anwesend waren, auf besondere Anordnung des Kaisers Notizen zu machen. Der Vortrag des Marinekabinettschefs beim Kaiser erfolgte unter vier Augen, auch teilweise nach den Vorträgen der Immediatstelleninhaber. War der Kaiser auf Reisen oder die Immediatstelleninhaber räumlich zu weit entfernt, so wurde in dringenden Fällen der Kabinettschef ersucht, den Vortrag zu übernehmen, der dann unmittelbar nach dem Posteingang ohne Bindung an einen Wochentag erfolgte. Das lange Verweilen der Kabinettschefs in ihrer Stellung entfremdete sie der Front, sie wurden, wie v. Tirpitz formulierte, „immer mehr Hofpolitiker und immer weniger Soldat.“ v. Müller gestand: „Im Ganzen wäre es sicher gut gewesen, wenn der Kabinettschef mehr mit der Front in Berührung gekommen und die Offiziere in ihrer dienstlichen Tätigkeit kennengelernt hätte.“¹⁰

3.2.2 Die Frage der Vorpatentierung in den Jahren 1900-1902

Als die königlich-preußische Armee mit A.K.O. v. 13.2.1900 ihren Offiziersaspiranten mit Abitur eine Vorpatentierung um zwei Jahre in Aussicht stellte, wurde auch in der Kaiserlichen Marine durch Kabinettschreiben v. 13.11.1900 angeordnet, daß die Frage der späteren Vorpatentierung der als Abiturienten in die Kaiserliche Marine eingetretenen Seekadetten näher erwogen werden sollte und Denkschriften vorzulegen wären¹¹. Bei der das ganze Offizierskorps betreffenden organisatorischen Frage, nämlich der Bewertung der Abiturienten als Offiziersersatz, war das Marinekabinetts die treibende Kraft, gestützt auf die Auffassung des Kaisers und die Auffassung des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes, der dabei freilich seine Behörde nur sehr teilweise hinter sich hatte¹².

Als Diskussionsgrundlage für das Marinekabinetts und die anderen Immediatstelleninhaber diente zunächst die Denkschrift des Inspektors des Bildungswesens Konteradmiral v. Arnim v. 22.12.1900¹³. Die Armee stelle, so v. Arnim, ihren Offiziersaspiranten mit Abitur eine spätere Vorpatentierung in Aussicht, um ihnen für die bessere wissenschaftliche Vorbildung einen Ausgleich wegen des höheren Lebensalters zu gewähren. Die Notwendigkeit zur Hebung des geistigen Niveaus läge in den

zierter, der Verantwortungsbereich der Marine-Ingenieure über Personal und Material wuchs. Die praktisch-technische Tüchtigkeit der Marine-Ingenieure erfuhr keine entsprechende Anerkennung. Sie fühlten sich in ihrer Position unterbewertet, ihr Stand wurde teilweise geringschätzig behandelt, eine schmerzliche und bittere Erfahrung. Im zivilen Leben hatte der Beruf des Ingenieurs mit der Verleihung des Promotionsrechtes an Technischen Hochschulen 1899 zumindest äußerlich eine entsprechende gesellschaftliche Anerkennung gefunden. Der allgemeinen Entwicklung und Anerkennung des Ingenieurberufs in Industrie und Handwerk folgte phasenverschoben die der Marine-Ingenieure. Die Zeit bis 1918 trug die Zeichen einer Übergangsperiode und war insofern typisch in generellem Sinne.

3.4 Die Flottenchef-Frage von 1912

3.4.1 Der Abgang des Flottenchefs von Holtzendorff (1909-1912) und seine Gründe

Als Vizeadmiral v. Holtzendorff im Herbst 1909 die Stellung des Flottenchefs von dem zum Großadmiral avancierten Prinz Heinrich v. Preußen übernahm, hatte er sich gegen den zweiten Flottenchefanwärter v. Fischel durchgesetzt¹⁶⁹. Der Chef des II. Geschwaders, Konteradmiral Ludwig v. Schröder, charakterisierte ihn in einem Privatbrief an v. Müller wie folgt¹⁷⁰: „Ich bin überzeugt, daß H. (Holtzendorff) als Flottenchef gut am Platze sein wird. Er steht F. (Fischel) an Praxis wohl nicht nach, übertrifft ihn aber gewiß an Zähigkeit u. Elastizität des Körpers und des Geistes. Die Bedenken, H. würde bei seinem lebhaften impulsiven Temperament alles Bestehende über den Haufen werfen, teile ich keineswegs ... Gewiß wird H. manches ändern und anstehen zu ändern. So wird er entschieden versuchen, unserer etwas starren und verknöcherten Linientaktik, die seit Jahren einen ausgesprochen defensiven Charakter trägt und von welchem bisher zu nähren als ein Frevel betrachtet wurde, ein mehr offensives Gepräge zu geben, die eingeschlafene Angriffsfreudigkeit bei jungen und alten Offizieren weiter zu heben und die Unterführer zu selbständigem Denken und Handeln zu erziehen. Ich halte H. für den geeigneten bahnbrechenden Mann dazu. Seine große wirtschaftliche Selbständigkeit ist dabei eine gute Zugabe.“

Der damalige Kapitänleutnant Ernst v. Weizsäcker war 1. Flaggelutnant im Flottenstabe unter Holtzendorff¹⁷¹. Er beschrieb ihn als „temperamentvollen, redegewandten, seefahrtsliebenden Mann, ein(en) Damenverehrer und Freund der guten Tafel.“ Über seine dienstlichen Fähigkeiten schrieb er „Jedenfalls hat er Blick, gesunden Menschenverstand und Schneid.“ Michaelis schrieb über Holtzendorff¹⁷²: „Die Mahlzeiten in der Admiralsmesse würzte Holtzendorff mit seinem sprühenden Geist. Ich habe weder vorher noch nachher eine Messe kennengelernt, mit ähnlich lebhafter, anregender, interessanter Unterhaltung – und den Hauptteil bestritt Holtzendorff selbst. Manchmal überschlug er sich geradezu in phantastischen Träumen – so, wenn er beim Glase Rotwein vom Reich Karls des Großen träumte ...“ Weiter unten heißt es „Holtzendorff war Grand Seigneur bester Art. Aus altem Hause, Besitzer eines Majorats in Pommern, vielfach verwandt mit dem preussischen Adel. ... Hat Holtzendorff in sei-

nem lebhaften Drang zu Neuerungen gelegentlich einmal einem verkehrten Gedanken nachgegangen, so hat er das durch die Fülle seiner guten Ideen reichlich wettgemacht.“ Hopmann nannte ihn – eher skeptisch – einen unruhigen Kopf, voll von Gedanken und Einfällen, aber unster¹⁷³.

Der Kabinettschef v. Müller, der stets auf Ausgleich bedacht war, hatte bei der Besetzung dieser Spitzenposition Rücksichten auf die persönlichen Beziehungen des Anwärters zu dem Staatssekretär des RMA zu nehmen. „Es galt als eine Bedingung für ersprießliches Arbeiten des Flottenchefs, daß dieser auf guten Füßen mit dem Staatssekretär stand. Das bestimmte die Wahl v. Holtzendorff zum Flottenchef.“¹⁷⁴

Als weitere Bedingung – das galt besonders für die Ära nach Holtzendorff – mußte der Kandidat „innerlich dem von Sr. Majestät ausgegebenen Grundsatz, daß der Schwerpunkt unserer Kriegsaufgaben in der Nordsee liegt, zustimmen.“¹⁷⁵

Beide Bedingungen, die persönliche und die operative, waren bei Holtzendorffs Dienstantritt einigermaßen gegeben, erfuhren aber im Laufe der 3-jährigen Amtszeit eine Veränderung.

v. Müller berichtete in seinen Aufzeichnungen¹⁷⁶, daß die Beziehungen zwischen beiden Dienststellen (RMA und Flottenkommando) nie gut gewesen seien, dazu standen sich die von ihnen vertretenen Interessen zu schroff gegenüber. „Besonders kühl war von vornherein das Verhältnis des Staatssekretärs zu dem Admiral v. Holtzendorff als Flottenchef. Es bestand da wohl noch eine gewisse Gegnerschaft aus der Zeit des höchst zweischneidigen Zerschlagens des Oberkommandos der Marine durch den Staatssekretär, wobei Holtzendorff die rechte Hand und die Feder des zu beseitigenden Admirals v. Knorr gewesen war.“¹⁷⁷

Während der Ära Holtzendorff zeigte sich eine Gruppenbildung auf Immediatstellenebene. Neuer Chef des Admiralstabes der Marine wurde Vizeadmiral August v. Heeringen¹⁷⁸, der in einem gleichbleibend guten und engen Verhältnis zum Staatssekretär stand und wie schon in früheren Zeiten fruchtbar und vertrauensvoll mit dem RMA zusammenarbeitete.

Der Flottenchef v. Holtzendorff und der Kabinettschef v. Müller standen in engem freundschaftlichem Verhältnis zueinander und in weitgehender Übereinstimmung mit ihren Ansichten.

v. Tirpitz brauchte den Admiralstabschef gegen die „zunehmenden unbequemen Anschauungen“ des Flottenchefs¹⁷⁹. Dieser hatte sich in vielen Einzelheiten im Laufe seiner 3-jährigen Amtszeit den Unmut des Staatssekretärs zugezogen: In der Frage der Flottennovelle von 1912 „konspirierte“ Holtzendorff mit dem Reichskanzler Bethmann Hollweg und dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Kiderlen-Wächter übereinstimmend gegen eine Vermehrung der Schiffsneubauten und damit gegen die Pläne des Staatssekretärs v. Tirpitz. Die Motive waren unterschiedlicher Natur. Während die Politiker ihre Ablehnung mit der anti-englischen Wirkung der Novelle begründeten, stand Holtzendorff auf dem Standpunkt, daß der innere Ausbau, die Ausgestaltung und Sanierung der Schiffe wichtiger wären, als der Ausbau der Konstruktionen, wie v. Tirpitz sie befürwortete¹⁸⁰.

Bereits im Oktober 1910 hatte v. Holtzendorff ein Gespräch mit dem englischen Marineattaché Watson, zu dessen Statement vertrauensbildender Maßnahmen vom

4 Schluß

In dieser Arbeit wurde der Versuch unternommen, am Beispiel der Sozialisation der Offiziere der Kaiserlichen Marine Konfliktpotentiale auf den unterschiedlichen Ebenen der Personen, Gruppen und Institutionen herauszuarbeiten, die letztendlich Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der Flotte hatten. In einem zweiten Schritt wurden aus den Konfliktpotentialen aus den unterschiedlichen Ebenen einzelne Konflikte ausgewählt und analysiert. Allen drei Konflikten gemeinsam war ihr innovativer Charakter. Jeder Konflikt hatte Konfliktursachen und einen spezifischen Konfliktverlauf. In allen drei Fällen wurde keine für alle Beteiligten befriedigende Konfliktlösung gefunden.

Im Konflikt um die geplante Vorpatentierung der Abiturienten ging es um mehr als nur um die Vergütung eines längeren Schulbesuchs. Auslöser des Konflikts in der Marine waren:

- die bei der Armee eingeführte Vorpatentierung der Abiturienten um die Jahrhundertwende und
- ein sich wandelndes Anforderungsprofil an den Beruf des Seeoffiziers als Reaktion auf erhöhte wissenschaftliche Anforderungen und gesellschaftliche Veränderungen, insbesondere auf die Reformbewegungen im Bildungswesen.

Bildung gewann ganz allgemein erheblich an Bedeutung. Neue Gesellschaftskreise verschafften sich über die Bildung Zugang zu privilegierten Gesellschaftskreisen¹. Bildungsqualifikationen wurden der Anspruchsnachweis nicht traditionell legitimierter Eliten. Mit der Bildung neuer Eliten – man denke an die neue Schicht der akademisch Gebildeten – wurden die bestehenden Klassendifferenzierungen überlagert und modifiziert. Damit sich Bildung gegen Geburtsvorrecht durchsetzen konnte, mußten Bildungsqualifikationen mit Prüfungsnormen und der Ausübung von Ämtern gekoppelt werden. Diesen Normen hatten sich auch die alten Eliten zu unterwerfen. Im Militär wurde beispielsweise das Bildungspatent (das Einjährige) mit dem Militärstatus gekoppelt. Bildung legitimierte die geistige Führungsschicht des Bürgertums, schaffte Distanz gegenüber den Ungebildeten, weil sie im Dienste des Staates wirkte. Die „Flottenprofessoren“ waren im Kaiserreich Träger des neuen Nationalismus und unterwarfen sich der obrigkeitsstaatlichen Machtordnung; sie waren mit dem System zufrieden, hofften und glaubten an die Entwicklungsfähigkeit und an die Reformierbarkeit des Staates.

Bei Gegnern und Befürwortern der Vorpatentierung kristallisierten sich zwischen Beharrung und Veränderung unterschiedliche Standpunkte an dem Problem heraus, ob Stand, Wissen, Charakter oder Bildung für den Seeoffiziersnachwuchs maßgeblich sein sollten².

Treibende Kraft und Verfechter eines modernen Bildungsideals war der Kabinettchef v. Müller, der die Abiturientenfrage zum Prinzip hochstilisierte, um die Stellung des Offizierkorps in Staat und Gesellschaft zu bewahren. Den Wert der höheren Allgemeinbildung hielt er aus beruflichen wie aus Standesrücksichten (Abgrenzung

von den übrigen Offizierkorps) als entscheidendes Kriterium des Offizierstandes für notwendig. Autorität erwachse auf der Basis einer höheren Bildung.

Das Gros der Seeoffiziere lehnte die Vorpatentierung der Abiturienten, d.h. ein „Springen“ über die Jahrgangsgrenzen hinweg, ab. Sie sahen in der Vorpatentierung Gefahren für die Homogenität eines kleinen Offizierkorps. Eine Elitebildung innerhalb der überkommenen Elite war ihnen suspekt, eine Prämierung von Vorleistungen lehnten sie ab, vielmehr sollte ein traditionelles, funktionsspezifisches Leistungsprinzip gelten. Das Anforderungsprofil des Seeoffizierberufs verlange nicht unbedingt Abiturienten, sondern vom Offizier bestimmte Charaktereigenschaften und ein Wissen als Grundlage für praktisch- handwerkliche Fähigkeiten an Bord eines Schiffes. Für viele war die Idee einer Marinevorschule nach englischem Muster die beste Lösung für einen geeigneten Nachwuchs.

Der Konfliktverlauf sah sowohl beim ersten erfolglosen Anlauf einer Vorpatentierung im Jahre 1902 als auch beim Entschluß des Kaisers für die Vorpatentierung im Jahre 1907 wie folgt aus: Die geplante Vorpatentierung wurde durch eine detaillierte Denkschrift vorbereitet und diente als Diskussionsgrundlage für die zur Stellungnahme aufgeforderten Immediatstelleninhaber. Diese wiederum befragten die ihnen unterstellten Seeoffiziere auf der Ebene der Verbandsführer, Schiffskommandanten und in den Ämtern auf Abteilungsleiterebene. Das Marinekabinett erhielt auf dem Dienstwege sämtliche Stellungnahmen (die Akten sind vollständig erhalten), welche die ganze Bandbreite der Meinungen unter den höheren Seeoffizieren in der Kaiserlichen Marine widerspiegeln und eine gebündelte Meinungsvielfalt par excellence darstellten. Bis zu diesem Zeitpunkt des Konfliktes partizipierten alle maßgeblichen Seeoffiziere an der Entscheidungsfindung. Der Konfliktverlauf hatte bis dahin den Charakter eines vorhersehbaren Rituals.

Der Kabinettschef als persönlicher Berater des Kaisers bereitete die Entscheidung im Immediatvortrag vor. Im Jahre 1902 entschied sich der Kaiser angesichts der Stimmung und des massiven Widerstandes im größten Teil des Seeoffizierkorps gegen die Vorpatentierung der Abiturienten. 1907 schließlich, v. Müller hatte die Vorpatentierung gründlich vorbereitet, wurde die Vorpatentierung, beginnend mit dem Jahrgang 1909, beschlossen. Für die meisten Offiziere wurde der Konflikt unterdrückt, da nicht alle Meinungsträger der Lösung zustimmten. Die Entscheidung fiel durch Ausnutzung von Macht und durch die über den Meinungsträgern und -gruppen stehende Instanz, hier des Kaisers. v. Müller hatte lange Zeit im Staatssekretär des RMA einen Verbündeten für die Vorpatentierung. Der Kaiser stand der Sache wohlwollend gegenüber.

Der Konflikt war bestimmungsmäßig entschieden, für alle Beteiligten führte er jedoch in der Folgezeit zu unbefriedigten Kompromissen. Für den Kabinettschef war der Erfolg so lange gegeben, wie die Abiturientenzahlen stiegen. Mit den Abiturienten gelangten neue, nicht immer erwünschte Gesellschaftskreise ins Seeoffizierkorps. Als in den letzten Vorkriegsjahren der Abiturientenzudrang stagnierte, Mehreinstellungen aber erforderlich waren und der Ersatz aus den erwünschten Gesellschaftskreisen nicht mehr den geistigen und körperlichen Anforderungen genügte, mußten wohl oder übel an den Eingangsvoraussetzungen der Anwärter Abstriche gemacht werden

und wieder mehr Primaner eingestellt werden. v. Müller verfolgte das Ideal eines aus „Nur-Abiturienten“ bestehenden Offizierkorps. Ein Ideal, das sich darauf gründete, „daß in der neueren Zeit die Zugehörigkeit des Offiziersatzes zu einer Familie der höheren Stände nicht genügte, dem Offizierstande seine auch rein militärisch dringend gebotene Stellung im Staat und in der Gesellschaft zu bewahren, sondern daß ein höheres Durchschnittsniveau des Offizierstandes angestrebt werden müsse.“³ Neben das Geburtsvorrecht als Kriterium der traditionellen Eliten trat die gehobene Bildung als neue Legitimationsgrundlage für die Rekrutierung des Offiziersatzes. Für eine neue und moderne Flotte bedurfte es eines hochqualifizierten und gebildeten Offizierkorps, nach v. Müllers Vorstellungen möglichst mit der Bildungsqualifikation einer abgeschlossenen Gymnasialbildung.

Trotz seiner Hartnäckigkeit in der Sache konnte er sein Bildungsideal in der Praxis nicht verwirklichen. In der Einstellungspraxis der Seekadettenannahmekommission mußte pragmatisch verfahren und vom Bildungsideal des Kabinettschefs abgewichen werden, stellte sich Notwendigkeit versus Ideal: im Sachzwang von Bedarf, Angebot und tatsächlicher Einstellung, in Kompromissen von Stand, Wissen, Charakter und Bildung. v. Müller stellte sich am Ende gegen die Auffassung des Staatssekretärs und des Inspektors des Bildungswesens, als er für die Senkung der Einstellungszahl plädierte, um den bildungsmäßigen Qualitätsstandard des Nachwuchses zu erhalten.

Im Streit um die Heeresvermehrung im Sommer 1913 widersetzte sich der preußische Kriegsminister v. Heeringen der weiteren Aufstellung von drei Armeekorps, weil sich der erhöhte Offizierbedarf nicht ohne weiteres decken ließ, ohne auf weniger geeignete Kreise zurückzugreifen und das Offizierkorps dadurch der Gefahr der Demokratisierung auszusetzen.

Die Beschwerde des Marine-Stabsingenieurs Schmidt hatte die Vorrangstellung der Seeoffiziere gegenüber den Marine-Ingenieuren zum Inhalt. Die Integration der Technik und des Maschinenpersonals in den Kriegsschiffbetrieb ist allen Marinen schwergefallen. Die kaiserliche Marine schaffte verschiedene, voneinander abgegrenzte Offizierkorps. Der Marine-Ingenieur hatte sich vom Schlosser zum Ingenieur gewandelt, dessen persönliche und materielle Verantwortung in einem immer komplizierter werdenden Kriegsschiffbetrieb enorm wuchs. Der praktisch-technischen Tüchtigkeit des Marine-Ingenieurs in einer veränderten Situation blieb die entsprechende Anerkennung weitgehend versagt. Im Kampf um die militärische und gesellschaftliche Gleichstellung mit dem Seeoffizierkorps gab es eine Reihe unverwirklichter Reformvorhaben, die im Marine-Ingenieurkorps Unruhe und Unzufriedenheit mit ihrer Stellung hervorriefen. In Industrie und Handwerk hatte der Ingenieur weitgehend seine Anerkennung gefunden. Die Gruppe der Seeoffiziere verharrte in dem Grundsatz: „An Bord führt stets der älteste Seeoffizier das Kommando“⁴. Ihre militärische und gesellschaftliche, die Bordetikette betreffende Vorrangstellung als Frontoffiziere sollte unangetastet, die soziale Grenzlinie zu den übrigen Offizierkorps klar gezogen werden.

Die teilweise überhastete Einführung militärischer Bestimmungen zugunsten der Marine-Ingenieure traf die Seeoffiziere unvorbereitet. Unstimmigkeiten und Un-

klarheiten in einer Reihe von Bestimmungen führten zu Mißverständnissen und letztendlich zu Reibungen, ja sogar zu Taktlosigkeiten.

Durch den latent vorhandenen gesellschaftlichen Konflikt zwischen beiden Korps kam es zu einer Verhärtung der Fronten. Kooperation und Kommunikation waren auf das dienstlich notwendige Maß reduziert. Kleine Zugeständnisse an das Korps der Marine-Ingenieure milderte die Unzufriedenheit nur wenig. Die oberste Marineführung versuchte, den gesellschaftlichen Verkehr zwischen beiden Korps in Gang zu bringen und zu regeln, indem sie ihn gesetzlich von oben verordnete. Die Folge war, daß mit zunehmender Verhärtung der Fronten der Gruppenzusammenhalt beider Korps wuchs, der Handlungsspielraum, sich aufeinander zuzubewegen, in gleichem Maße eingeengt wurde. Die oberste Entscheidungsinstanz, der Monarch, konnte zur Lösung des Problems wenig beitragen, obwohl er den Problemen der Marineingenieure recht aufgeschlossen gegenüberstand. Die Polarisierung des Problems setzte sich auf der Entscheidungsebene der „zweiten Spitzenetage“ fort.

Der auf Mäßigung und Ausgleich bedachte Kabinettschef v. Müller verfuhr in dem konkreten Beschwerdefall weniger nach sachlichen als nach personaltaktischen und atmosphärischen Gesichtspunkten und verwarf die von den Marine-Ingenieuren vorgeschlagene Lösung. Er stellte die Maxime „weniger Reibungen“ über eine sachliche Lösung des Problems, befürchtete er doch in jedem Eingreifen eines jüngeren Seeoffiziers den Fall, daß „Unzuträglichkeiten zu gewärtigen“ seien⁵.

Der Staatssekretär v. Tirpitz hielt die Ansprüche der Marine-Ingenieure für nicht angebracht, ja er hielt die Verbreitung der Reformideen in der kaiserlichen Marine für gefährlich. Seine starre Auffassung war bei den höheren Seeoffizieren bekannt, sein Einfluß auf ihre Haltung nachhaltig.

Der so erbittert geführte Konflikt zweier konkurrierender Eliten hatte unter Betrachtung übergeordneter Kategorien seinen eigentlichen Ursprung in zwei wesentlichen, permanent vorhandenen Strukturproblemen im Militär des preußisch-deutschen Nationalstaates⁶:

1. In dem Problem der Integration von neuen, mit dem Industrialisierungsprozeß entstandenen Sozialschichten mit den traditionellen, vorindustriell geprägten bzw. den modifizierten „feudal-verbürgerlichten“ und „bürgerlich-feudalisierten“ Führungseliten.
2. In dem Problem des „technischen Industrialismus“, der die Einheitlichkeit des „staatlichen Kriegertums“ auflöste und zu einer „funktionalen Auffächerung“ der Militärelite führte. Die Kaiserliche Marine stellte die am weitesten technologisch fortgeschrittene Teilstreitkraft dar, in der durch die wachsende Kompliziertheit des technischen Kriegsschiffbetriebs die erforderliche Spezialisierung und Differenzierung der Führungselite in einzelne Offizierkorps eine Gefahr für die Homogenität des Korps wurde. Die Kehrseite dieser Aufgliederung lag in ihrer desintegrativen Wirkung. Die Seeoffiziere, die sich noch am ehesten auf einen traditionell legitimierten Führungsanspruch berufen konnten, hatten sich ebenfalls den technischen Herausforderungen zu stellen (z.B. das U-Bootwesen und die Fliegerei) und sich an Leistung und Effizienz zu orientieren. Das Streben der technischen Spezialeinheiten nach Teilhabe an einem Führungsanspruch, der bisher den Seeoffi-

6 Personenregister

A

Adalbert, Prinz von Preußen 44
Alboldt, Emil 30, 35, 74, 120, 128, 133, 148,
156ff., 241
Arnim, Admiral von 46, 134, 139, 142, 149, 160,
217

B

Back, Korvettenkapitän 164, 216
Baudissin, Friedrich Graf von 97, 155, 209f.,
212ff., 223, 225f.
Bauer, Werner 136, 157, 241
Behnke, Paul 158, 167, 216, 225
Bendemann, Felix (von) 149, 159, 169, 215, 217
Berghahn, Volker R. 17, 31, 137, 224, 235, 241
Bethmann Hollweg, Verwaltungsbeamter von
114
Boedicker, Kapitän zur See 44, 137, 146
Boehn, von 153, 156
Borckenhagen, Admiral 178, 219
Borkenhagen, Vizeadmiral 134
Bräckow, Werner 21, 32, 35, 136, 142f., 149ff.,
153, 223, 241
Brauchitsch, Korvettenkapitän von 87, 151
Bülow, Diplomat von 114

C

Capelle, Eduard (von) 93, 151, 158, 193f., 215,
223, 247
Caprivi, Leo Graf von 53, 98, 114
Clausewitz, Carl von 95, 170
Clemens, Kapitänleutnant 99
Coerper, Admiral (von) 33, 49, 52, 134, 139f.,
182, 215, 220

D

Dahrendorf, Ralf 23, 32, 234
Dambrowski, Hans von 95, 134f., 144, 165ff.,
189, 191f., 216, 222, 242
Deist, Wilhelm 17, 31f., 35, 125, 137, 148, 158,
241ff., 246
Demeter, Karl 94, 137, 141f., 152, 242
Dick, Admiral (von) 218
Diederichs, Otto von 216
Diercks, Wulf 33, 35, 152, 154, 224f., 235, 242
Dietrich, Marine-Chefingenieur 143
Dittmers, Kapitän z.S. (V) z.V. 136, 158, 219, 242

Dittrich, Marine-Chefingenieur 100, 153
Dohna-Schlodien, Nikolaus Buggraf und Graf
zu 39
Dönitz, Karl 60, 63, 135, 137, 143ff., 242, 248
Drascher, Wahrhold 123, 130, 137, 158, 235, 242
Dülffer, Jost 31, 242, 247

E

Eckermann, Admiral (von) 218
Eggert, Marine-Oberstabsingenieur und
Stations- Ingenieur 81ff., 110, 150, 153, 156
Eltze, Oberleutnant zur See 223

F

Fischel, Max von 178, 202, 210, 215, 219, 223
Fleischer, Hans-Heinrich 33
Funke, Admiral (von) 218

G

Gaedecke, Admiral (von) 218
Galster, Carl 158
Gemzell, Carl-Axel 17, 24, 27, 31ff., 224, 233,
235, 243
Goltz, Max Freiherr von der 137
Grumme, Korvettenkapitän (von) 215

H

Haböck, Marine-Stabsingenieur 143
Haldane, Lord Richard Burdon 204
Harder, Admiral (von) 218
Heeringen, August von 153, 203, 207-214, 218,
224f., 229, 231
Heinrich, Prinz von Preußen 70, 113, 118, 145,
148, 150, 174-178, 202, 218f., 224, 239f., 246
Henkel, Vizeadmiral (von) 215, 243
Hersing, Otto 119
Herwig, Holger H. 22, 31ff., 35, 37, 46, 66, 134,
135-138, 142, 146, 148, 153, 215-218, 222, 244
Hipper, Franz Ritter von 215
Hochstetter, Fähnrich 39
Hohenlohe-Schillingfürst, Fürst zu 114
Holleben, von 135
Hollmann, Friedrich (von) 215
Holtzendorff, Henning von 54, 82, 98, 123, 137,
150, 153, 158, 199f., 202-214, 218, 223-226,
231f.
Hopmann, Albert 118, 141, 152f., 156f., 203, 207,
211, 223ff., 244

Hubatsch, Walther 17, 31, 34, 142, 152, 209,
224f., 244

I

Ingenohl, Friedrich von 109, 159, 199, 210-215,
223, 225, 232, 245

J

Jacobsen, Admiral 109

K

Kaehlert, Marine-Chefingenieur 79, 100, 140,
143, 150, 153

Karpf, Kapitän zur See (von) 215

Kautter, Albert 58, 65f., 69, 74ff., 143-146, 148f.,
245

Kayserslingk, Admiral (von) 218

Kehr, Eckart 31, 156, 245

Kiderlen-Wächter, A. von 203f.

Kinderling, Admiral (von) 218

Knorr, Eduard (von) 153, 203, 215

Koester, Hans von 54, 149, 159, 162, 163, 210,
215f., 237

Köttner, Admiral (von) 218

Kraft, Kapitänleutnant 56, 61, 155, 160, 172, 175,
216, 218, 227, 240

Krosigk, Admiral (von) 158, 218

Kühlenthal, Karl 223

Kühlwetter, Captain von 71, 147, 245

L

Lans, Wilhelm (von) 212f. 213, 215

Levetzow, Magnus von 29, 223, 238

Lippe, Ernst August Prinz zur 157, 245

Lohmann, Vizeadmiral 151, 239, 245

Luck, Korvettenkapitän von 151

M

Mackensen, August von 46

Mahan, Alfred T. 95

Maltzahn, Curt Freiherr von 44, 73, 95, 141, 152,
246

Mantey, Eberhart von 70, 141, 148, 246

Meier, Korvettenkapitän (von) 142, 216

Michaelis, William 29, 34, 40, 95, 104, 135f., 152,
154, 202, 204, 207, 223ff., 238, 246f.

Moltke, Helmuth von (d.Ä.) 53, 144, 170

Müller, Georg Alexander von 29, 33f., 40f., 46,
49, 51, 56, 71, 79, 84, 94, 98, 101f., 104f., 108,
112, 132, 136, 138-142, 145, 147, 149, 150-155,
158, 160, 162, 169, 172, 176f., 179ff., 184-191,
193-196, 201f., 204-228, 230ff., 235, 243, 246

N

Nikolaus II., russischer Zar 118

P

Paschen, Admiral (von) 218

Persius, Lothar 29, 35, 38, 44f., 99, 102ff., 114,
120, 134-138, 140, 143, 148, 153f., 156f., 247f.

Philippi, Pfarrer 44

Pohl, Hugo von 29, 34, 159, 205, 209, 210-215,
225f., 247

Preradovich, Nikolaus von 137, 247

Prittwitz und Gaffron, von 44, 153, 178, 210, 219

Pustau, Fregattenkapitän (von) 215

R

Raeder, Erich 58, 95, 126, 135, 143f., 152, 246f.

Rampold, Korvettenkapitän (von) 216

Rebeur-Paschwitz, Hubert von 48, 88, 139, 151

Restdorf, Kapitän zur See von 152

Restdorff, von 223

Rheinbaben, von 44, 248

Rieve, Admiral (von) 218

Rogge, Marine-Oberstabsingenieur 40, 136

Rothmann, Oberarzt d.Res. 139

Ruge, Friedrich 74, 89, 127, 148, 151f., 158, 248

S

Sass, Admiral (von) 218

Schäfer, Marine-Stabszahlmeisters 121, 158

Scheer, Reinhard 34, 126, 152, 154, 158, 197f.,
216, 218, 223, 232, 243, 248

Schmidt von Schwind, Kapitän zur See 147,
184, 221f.

Schröder, Ludwig (von) 202, 215, 218, 223, 249

Schütz, Admiral (von) 212f., 218

Selchow, Bogislaw von 29, 34, 44, 238, 248

Senden-Bibran, Gustav Freiherr von 33, 98, 104,
112, 142, 149f., 153, 216, 238

Simsa, Paul 156, 158, 223, 248

Souchon, Wilhelm 135

Spee, Maximilian Reichsgraf von 216, 218

Sthamer, Admiral (von) 218

Stosch, Albrecht von 43

Stosch, Richard von 34, 75, 94, 143f., 146, 148,
149, 244, 249

Stöver, Willi 34

Struve, Abgeordneter Dr. 82, 120, 223

T

Thomsen, August von 54, 154, 163, 215f.

Tirpitz, Alfred von 17, 21, 26ff., 31-35, 37, 41, 53, 56, 80, 86, 88, 89, 95, 100f., 104, 109, 111, 123, 125, 130ff., 136, 138-142, 144, 149f., 153f., 156, 158ff., 163, 173, 180f., 183, 185-188, 195ff., 203-209, 211, 215-226, 230-233, 235, 237, 241, 244, 245, 247ff.

Trapp, Kapitänleutnant 98

Trotha, Adolf von 18, 32f., 41, 53, 66, 73f., 123, 141, 145f., 148, 158, 189, 207, 210f., 214, 223ff., 231, 233ff.

V

Vollerthun, Korvettenkapitän 33, 96, 102, 152, 154, 170, 217

W

Wehler, Hans-Ulrich 27, 30f., 33, 35, 138, 156, 215, 234, 245, 248f.

Weizsäcker, Ernst von 29, 34, 38ff., 44, 58, 66, 76, 115, 135ff., 139, 143-146, 149, 153f., 156, 158, 202, 205, 208, 209, 215, 223-226, 235, 249

Wilhelm I., König von Preußen und deutscher Kaiser 43, 77, 119, 149

Wilhelm II., König von Preußen und deutscher Kaiser 17, 22f., 26, 28, 31-34, 39, 43, 46, 50ff., 56, 62, 66, 69, 73, 79ff., 83, 85, 94, 97, 99, 101, 103, 105, 111, 114, 117ff., 123, 125f., 131, 133, 137ff., 142, 144ff., 150, 152, 154, 156, 158ff., 163f., 167f., 173, 179f., 188, 190f., 193ff., 200f., 204-208, 210f., 213-219, 221-224, 226, 228, 231ff., 235, 239ff., 243f., 246-250

Witschel, Kapitänleutnant 216

Z

Zedlitz-Trützschler, Graf Robert 115, 139, 156, 159, 215, 250

7 Anlagen

7.1

Anlage 1:

Kosten der Ausbildung zum Seeoffizier vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zu See

	1899	1909
1.Jahr		
Erstausrüstung	800,-	900,-
Unterhalt 12 Monate je 40 Mk	480,-	480,-
	= 1280,-	= 1505,-
Verpflegungsmehrkosten an Land		50,-
Lehrbücher		75,-
2.Jahr		
Unterhalt Marineschule (12 Monate je 60 Mk: 1909)	240,-	720,-
Ergänzung der Ausrüstung	200,-	300,-
Lehrbücher		70,-
Zulage 12 Monate je 40 Mk	480,-	
	= 920,-	= 1090,-
3.Jahr		
Unterhalt der Lehrgänge 6 Monate je 60 Mk	480,-	360,-
Unterhalt Bordkommando 6 Monate je 40 Mk	300,-	240,-
Ergänzung der Ausrüstung		400,-
	= 780,-	= 1000,-
4.Jahr		
Unterhalt 6 Monate je 40 Mk	240,-	240,-
Offiziersausrüstung	900,-	1000,-
	= 1140,-	= 1240,-
Bis zur Beförderung zum Offizier 4 Jahre bis zum Erreichen der Ge- haltsstufe im Dienstgrad Oberleut- nant z.S.: 1900 Mk + 180 Mk nicht pensionsfähige Zulage jährliche Zulage 600 Mk X 4 Jahre		
	4120,-	4835,-*
	2400,-	2400,-
Gesamtsumme	6520,- (ca. 8 Jahre)	7235,- (8 Jahre)

*Unter Miteinbeziehung sonstiger Ausgaben 5919,61 Mk

Quelle: Zusammengestellt aus den Akten RM2/v. 514, S.224 (v. 8.10.1907) und
RM2/v. 515, S. 228-235 (v. 6.12.1910).

Seeoffz. E.V. v. 1909, Anl. VII;

Taschenbuch der Deutschen Kriegsflotte v. 1900 (Seeoffz. E.V. v. 1899), S. 135-136.

Anlage 2:

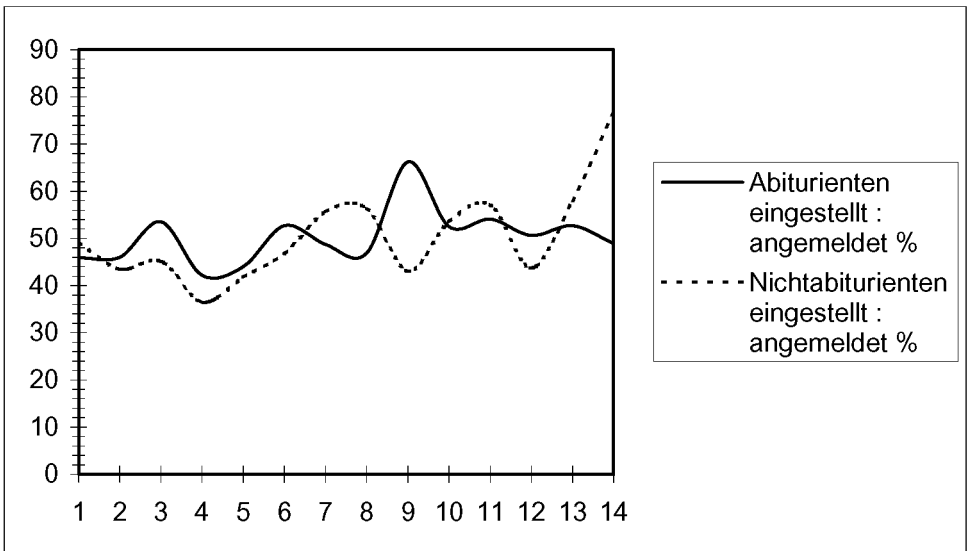
Einkommensübersicht vom Seekadetten bis zum Oberleutnant zur See pro Monat

1899	1914	
1. Löhnung Seekadett (inkl. Kleidergeld)	40.50 Mk	Land: 39,00 (36,60) Mk; Bord: 42,90 (40,50) Mk
2. Löhnung Fähnrich zur See (inkl. Kleidergeld)	66.00 Mk	Land: 65,70 (65,70) Mk; Bord: 69,90 (69,90) Mk (inkl. 30 Mk Kleidergeld)
3. Gehalt Leutnant zur See	75,00 Mk	Leutnant und Oberleutnant zur See
4. Gehalt Oberleutnant zur See inkl. 15 Mk nicht pensionsfähiger Zulage	140,00 Mk	1.-3. Jahr: 125,00 Mk 4.-6. Jahr: 141,66 Mk 7.-9. Jahr: 173,33 Mk darin 15 Mk nicht pensionsfähiger Zulage
Dazu kommen:		
Für 1. u. 2.:		
a.) an Bord: freie Wohnung u. Verpflegung		
b.) an Land: Verpflegungszuschuß monatlich unge-		
fähr 15-18 Mk.		
Für 3. an Land: Tischgeld monatlich ungefähr 6 Mk.		
Für 3. u. 4.:		
a.) an Bord: freie Wohnung u. Verpflegung		
Servisbetrag monatlich 25 Mk		
Wohnungsgeldzuschuß monatlich 18,75 Mk		
22,50 Mk		
b.) an Land: Servisbetrag monatlich im Winter 29,70		
Mk; 43,80 Mk		
im Sommer 21,30 Mk; 31,20 Mk		
Wohnungsgeldzuschuß monatlich 18,75 Mk; 22,50		
Mk		
Quelle: Taschenbuch der Deutschen Kriegsflotte, S. 136.	Quelle: Seeoffz. E.V. v. 1909, Anl. VII Werte in (). Besoldungsvorschrift v. 1914, Anl. 1.	

Anlage 8.5: Die Einstellungsquote

Das Verhältnis aus Anmeldungen und Einstellungen in Prozent - von 1900-1913 nach Abiturienten und Nichtabiturienten
(Seeoffizieranwärter)

Jahr	Abiturienten eingestellt : an- gemeldet %	Nichtabiturienten eingestellt : an- gemeldet %
1900	45,9	49,2
1901	46	43,5
1902	53,5	45,2
1903	42,2	36,5
1904	44	41,8
1905	52,7	46,7
1906	48,7	55,6
1907	46,9	56,4
1908	66,2	43
1909	52,5	53,5
1910	54,1	57,1
1911	50,6	43,7
1912	52,7	58
1913	48,9	76,6



Quelle: Zusammengestellt aus den Akten RM3/v.5195, S. 104.