

Mit der vorliegenden Arbeit führt Hobson den Nachweis, daß aufgrund einer selektiven Rezeption Alfred Thayer Mahans, die wohl den Navalisten, nicht aber dessen seestrategische Einsichten zur Kenntnis nahm, ein der militärischen Logik folgendes Rüstungskonzept korrumpiert wurde: Aus dem den Verteidigungserfordernissen des Deutschen Reiches entsprechenden Kalkül der „preußischen Schule“ seestrategischen Denkens wurde das in sich widersprüchliche Abschreckungskonzept der „deutschen Schule“, das mit der „Risikoflotte“ Gestalt gewann. Der vergleichende Blick auf parallele Ausprägungen des Navalismus in Rußland und in Österreich-Ungarn unterstreicht den Befund, daß das Besondere der Wilhelminischen Seerüstung nicht in einer „innenpolitischen Krisenstrategie“ lag, sondern in der dem Staatssekretär Admiral Tirpitz eigenen „politischen“ Deutung der Seemacht.

Der Autor:

Dr. Rolf Hobson ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im norwegischen Institut für Verteidigungsstudien, Oslo.

Umschlagabbildung:

Die letzte Fahrt der Hochseeflotte im November 1918 (Marineschule Mürwik)

MARITIME IMPERIALISMUS

Rolf Hobson • Maritimer Imperialismus

Beiträge zur Militärgeschichte

Herausgegeben vom
Militärgeschichtlichen Forschungsamt

Band 61

R. Oldenbourg Verlag München 2004

Maritimer Imperialismus

Seemachtideologie,
seestrategisches Denken
und der Tirpitzplan
1875 bis 1914

Von
Rolf Hobson

Aus dem Englischen
übersetzt von
Eva Besteck

Herausgegeben vom
Militärhistorischen Forschungsamt, Potsdam,
und dem Institut für Verteidigungsstudien, Oslo

R. Oldenbourg Verlag München 2004

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei der
Deutschen Bibliothek erhältlich

© 2004 Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München
Rosenheimer Str. 145, D-81671 München
Internet: <http://www.oldenbourg-verlag.de>

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.
Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier (chlorfrei gebleicht).

Satz: Militärgeschichtliches Forschungsamt, Potsdam
Druck und Bindung: R. Oldenbourg Graphische Betriebe Druckerei GmbH, München

ISBN 3-486-56671-7

Inhalt

Vorwort.....	VII
Vorwort zur Originalausgabe	IX
Einleitung.....	1

Erster Teil

Die sich wandelnden Mechanismen internationaler Rivalität, 1840- 1914. Industrialisierung, Volkskrieg und die Grenzen von Land- und Seemacht	11
I. Das Ende des Kongreßsystems, das Aufkommen des industrialisierten Volkskrieges und Deutschlands ›halbhegemoniale‹ Stellung, 1850- 1871.....	15
II. Industrialisierung und die Wirkungsmöglichkeiten der britischen Seemacht, 1840- 1914	27
III. Modernisierungswettläufe, Wettrüsten und Krieg, 1840- 1914.....	43
IV. Maritimes Gleichgewicht, Seerecht und die Grenzen der britischen Seemacht.....	63

Zweiter Teil

Seestrategie in einer sich industrialisierenden Welt, 1865- 1895.....	85
I. Der britische und der französische Übergang in die Moderne: Die Wiederentdeckung vergangener Muster.....	91
1. Großbritannien und die ›Blue Water School‹.....	92
2. Frankreich und die ›Jeune Ecole‹.....	103
II. Die deutsche Gesamtstrategie und die preußische Schule seestrategischen Denkens, 1871- 1895.....	119
1. Die Marine in der deutschen Gesamtstrategie.....	122
2. Die preußische Schule seestrategischen Denkens.....	141
3. Die preußische Schule, operative Doktrin und die Erneuerung der Flotte.....	157

III. Navalismus, Strategie und Geschichte in den Theorien Mahans	165
1. Mahans strategische und navalistische Elemente der Seemacht.....	168
2. Mahans Imperialismus	176
3. Die Grundlagen der Mahanschen Strategie	182
IV. Von der preußischen zur deutschen Schule, 1891-1895:	
Operative Doktrin und Seemachtideologie.....	191
1. Mahan und der deutsche Navalismus.....	192
2. Die preußische Schule trifft auf Mahan.....	195
3. Ein Jahrzehnt der Machtkämpfe innerhalb der Marine	204
4. Tirpitz und die Grundsätze der preußischen Schule: Die Memoranden von 1891 und 1892.....	207
5. Das Ausfeilen des preußischen seestrategischen Denkens, 1892-1894: Die operativen Doktrinen der Dienstschrift IX	215
6. Die Seemachtideologie in der Dienstschrift IX	223

Dritter Teil

Die Ursprünge und Ziele des Tirpitz-Planes, 1895-1914.....	231
I. Von der Dienstschrift IX bis zur Risikotheorie, 1895-1900.....	233
1. Die Übernahme des Bauprogramms des Oberkommandos, 1895-1897	234
2. Von der preußisch-deutschen maritimen Verteidigung zur ›Flotte gegen England: Das erste und das zweite Flottengesetz, 1897-1900	256
II. Die ›Risikoflotte‹ und die deutsche Schule seestrategischen Denkens	269
1. Die Ziele der Flottenrüstung.....	269
2. Zahlen, Verbündete und Geographie	283
3. Strategische Optionen und das Seerecht unter dem Primat des Tirpitz-Planes	296
4. Von Maltzahn bis Wegener: Die deutsche Schule und Geopolitik.....	309
III. Die Besonderheiten des Wilhelminischen Navalismus	321
1. Semiabsolutistischer Navalismus.....	321
2. Sozialimperialismus von Weber bis zu den ›Kehrites‹: Die Politik der Historiographie zur ›Risikoflotte‹	338
Schlußbetrachtung.....	351
Quellen- und Literaturverzeichnis.....	359
1. Ungedruckte Quellen	359
2. Gedruckte Quellen und Literatur.....	359
Personenregister	385

Vorwort

Der vorliegende Band kann als gelungenes Beispiel für fruchtbare wissenschaftliche Kooperation über Landesgrenzen hinweg gelten. Der norwegische Historiker Dr. Rolf Hobson, seit 1994 wissenschaftlicher Mitarbeiter des Institutes für Verteidigungsstudien (Institut for forsvarsstudier, IFS), Oslo, legte nach seinem Studium der Geschichte im Jahre 1999 seine in englischer Sprache verfaßte Dissertation »Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz Plan 1875–1914« vor, die 2002 bei Brill, Boston, in der Reihe »Studies in Central European Histories« erschien.

Mit dieser vielbeachteten Arbeit führt Hobson den Nachweis, daß aufgrund einer selektiven Rezeption Alfred Thayer Mahans, die wohl den Navalisten, nicht aber dessen seestrategische Einsichten zur Kenntnis nahm, ein der militärischen Logik folgendes Rüstungskonzept korrumpiert wurde: Aus dem den Verteidigungserfordernissen des Deutschen Reiches entsprechenden Kalkül der »preußischen Schule« seestrategischen Denkens wurde das in sich widersprüchliche Abschreckungskonzept der »deutschen Schule«, das mit der »Risikoflotte« Gestalt gewann. Der vergleichende Blick auf parallele Ausprägungen des Navalismus in Rußland und in Österreich-Ungarn unterstreicht den Befund, daß das Besondere der Wilhelminischen Seerüstung nicht in einer »innenpolitischen Krisenstrategie« lag, sondern in der dem Staatssekretär Admiral Tirpitz eigenen »politischen« Deutung der Seemacht.

Aufgrund einer vorherigen Abstimmung mit dem Autor blieben die Rechte für eine deutsche Ausgabe dieser ertragreichen Studie dem Militärgeschichtlichen Forschungsamt (MGFA) vorbehalten. Übersetzungen, zumal von wissenschaftlichen Werken, stellen eine besondere Herausforderung dar, nicht zuletzt in wirtschaftlicher Hinsicht. Deshalb bedurfte es nicht nur der Unterstützung des MGFA und des IFS, sondern darüber hinaus auch eines Zuschusses aus dem »Ruhrgasprogramm« zur Förderung deutsch-norwegischer Projekte, um dieses anspruchsvolle Vorhaben realisieren zu können, das einer breiteren Rezeption des Werkes im deutschen Sprachraum dienen soll. Hier ist vor allem Kristin Eikeland Johannesen vom »Centre for European Studies – Senter for Europaforskning« und Herrn Prof. Dr. Jarle Simensen (beide Universität Oslo) zu danken, die sich für die finanzielle Unterstützung des Vorhabens durch den Ruhrgasfonds eingesetzt haben.

Es ist die Hoffnung der Beteiligten, daß die Schwierigkeiten, vor allem terminologischer Art, die bei dieser Übersetzung einer stark analytischen Dissertation zu einem zentralen deutschen marinegeschichtlichen Thema aus dem Englischen zu bewältigen waren, dem Leser weitgehend verborgen bleiben mögen. Wenn dies

gelingen sein sollte, so ist dafür zahlreichen Mitarbeitern zu danken, die an der Erstellung der Übersetzung sowie der Betreuung des deutschen Manuskriptes bis zur Drucklegung beteiligt waren. Von Beginn an war Fregattenkapitän Dr. Frank Nägler – Fachleiter Marine im MGFA – zunächst als wissenschaftlicher Gutachter, danach als Berater in allen fachspezifischen Fragen in die Bearbeitung des Projektes eingebunden. Das Kernstück der Veröffentlichung bildet jedoch die akkurate und einfühlsame Übersetzung von Eva Besteck (Mainz), die hiermit mehr als ein Gesellenstück ihrer Fachkenntnisse als Anglistin und Historikerin vorgelegt hat. Die Schriftleitung des MGFA unter der Leitung von Dr. Arnim Lang war für die weitere Betreuung des Projektes zuständig, die Koordination der Arbeiten übernahm Wilfried Rädisch, das Lektorat lag in den Händen von Jutta Wirth M.A. (Bovenden); die Textgestaltung war Aufgabe von Carola Klinke. Ihnen allen sei hiermit für das gezeigte Engagement gedankt.

Last not least möchte ich dem Autor Rolf Hobson und dem Leiter des norwegischen Institutes für Verteidigungsstudien, Prof. Dr. Rolf Tamnes, für die reibungslose Kooperation der beiden Institute bei der Herausgabe dieses Bandes danken, eine Zusammenarbeit, die zuletzt 1997 mit einer internationalen Tagung zur Geschichte der norwegischen Deutschlandbrigade ihren Ausdruck fand und sich gewiß mit anderen Projekten erfolgreich fortsetzen läßt.

Dr. Jörg Duppler
Kapitän zur See und
Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes

Vorwort zur Originalausgabe

Obgleich die Arbeit an der vorliegenden Studie mich über mehr Jahre gebunden hat, als ich mich zu erinnern gewillt bin, denke ich gern und mit Dankbarkeit an die mir zuteil gewordene Unterstützung zurück.

Um mit dem grundlegenden Aspekt des Lebensunterhaltes zu beginnen: Zwei Arbeitgebern danke ich für großzügige Unterstützung, zum einen der Historisch-Philosophischen Fakultät der Universität in Trondheim (jetzt Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet/Norwegens technisch-naturwissenschaftliche Universität, NTNU), zum anderen dem norwegischen Institut für Verteidigungsstudien (IFS) in Oslo. Zudem habe ich mehrmals gerade im rechten Augenblick zusätzliche Stipendien vom Norwegischen Forschungsrat und von der Ruhrgas Stiftung erhalten.

Unzähligen Menschen bin ich für Rat, Hinweise und Anregungen verpflichtet. Zunächst möchte ich meinem akademischen Lehrer am Historischen Institut der NTNU in Trondheim, Professor Per Maurseth, für seine Geduld, seinen Sinn für das analytische Detail und seine äußerst wertvollen Kommentare danken. Sodann hat mich Professor Jarle Simensen, ebenfalls NTNU, immer wieder ermutigt, ebenso wie Professor Helge Pharo vom Historischen Institut der Universität Oslo. Professor Pharo war auch derjenige, dem ich meine ersten und noch ziemlich unklaren Vorstellungen zu dieser Studie vortrug und der daraufhin die ersten Empfehlungsschreiben verfaßt hat. Sehr dankbar bin ich Professor Wolfgang Mommsen, der meine vagen Ideen aufgegriffen und mich aufgefordert hat, meine Studien an der Universität Düsseldorf zu betreiben, die während meines mehrjährigen Aufenthalts in Deutschland in Heinrich-Heine-Universität umbenannt wurde. Nach meiner Rückkehr nach Norwegen gewährten mir die Professoren Olav Riste und Rolf Tamnes, der ehemalige und der jetzige Leiter des IFS, für meine Forschungen Freiheit und Zeit, was mir einen angemessenen Abschluß meiner Arbeit wohl erst ermöglicht hat. Von großem Nutzen waren für mich die zahlreichen Kommentare meines Kollegen am IFS, Tom Kristiansen, der die letzte Fassung meines Manuskriptes gelesen hat. Dirk Bönker, zur Zeit an der Johns Hopkins Universität in Baltimore, war so freundlich, einen ausführlichen Kommentar zum vorletzten Entwurf zu verfassen. Von Professor Avner Offer, Nuffield College (Oxford), stammen sehr hilfreiche Hinweise zu einer verdichteten Fassung, die ich der offenen Kritik wegen um so mehr schätze. Eingehend haben sich auch Professor John Hattendorf, United States Naval War College in Newport, und Frank Nägler, Militärgeschichtliches Forschungsamt in Potsdam, zu dem Manuskript geäußert. Nicht zuletzt möchte ich Professor Roger Chickering für seine umfangreiche Hilfe bei der Ausarbeitung der endgültigen Fassung danken.

Einzelne Überlegungen der Arbeit wurden im Laufe der Jahre als Referat unterschiedlichen Zuhörerkreisen vorgetragen. Deren Aufgeschlossenheit war für mich sehr ermutigend. Ich denke hier insbesondere an die Teilnehmer an Wolfgang Mommsens Oberseminar in Düsseldorf, an Stig Försters Oberseminar in Bern, an der Veranstaltung des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes und an dem Seminar des Historischen Instituts in Trondheim. Namentlich danken möchte ich Keith Bird, Tobias Philbin, Gary Weir und Andrew Lambert für ihre aufmunternde Unterstützung während des Zwölften Marinegeschichtlichen Symposiums in Annapolis.

Nicht minder waren mir die Kommentare ein Gewinn, mit denen Olav Riste als Vorsitzender des Promotionsausschusses und die Professoren Stig Förster und Wilhelm Deist als Kontrahenten bei Verteidigung der Arbeit in Trondheim mein Projekt begleitet haben. In meinen besonderen Dank möchte ich schließlich auch die Königlich Norwegische Gesellschaft für Wissenschaft und Literatur einbeziehen, die mir 1999 ihren Preis für wissenschaftliche Verdienste verliehen hat.

Die akademische Dankesschuld geht über in persönlichen Dank, der jenen Freunden gebührt, die mich von Anfang an in hohem Maße unterstützt haben. Patrick Kelly, Außerordentlicher Professor an der Adelphi Universität Long Island, hat mehr Entwürfe gelesen, als ich in der Erinnerung wahrhaben möchte. Seine dann stets einfühlsame Kritik gründete auf einer unvergleichlichen Quellenkenntnis. Er und seine Familie haben mich während meiner Aufenthalte auf der anderen Seite des Atlantiks das Vorbild amerikanischer Gastfreundschaft kennenlernen lassen. Dr. Boris Barth, zur Zeit an der Universität von Konstanz, erwies sich als eine nie versiegende Quelle der Inspiration und geistreicher Kommentare, sei es in Verbindung mit einem von mir geschriebenen Entwurf oder mit einem gezapften Bier – weder das eine noch das andere konnten augenscheinlich seine klaren Einsichten vernebeln. Bei meinen wiederholten Aufenthalten in St. Petersburg boten Maria Barth (geb. Gerasimenko) und Yuri Michailovich Rapoport mehr als nur die sprichwörtliche russische Gastfreundschaft. Dr. Andreas Biefang und Susann Weineck haben dafür gesorgt, daß ich weiterhin mit deutschem Geist, italienischer Küche und französischem Wein in Berührung blieb.

Tiefe Dankbarkeit empfinde ich gegenüber der Familie Knudtsen, die mir über Jahre ein zweites Zuhause in Trondheim bereitet hat. Zu danken habe ich insbesondere Dr. Margunn Skjei Knudtsen nicht nur für die gastliche Aufnahme und die persönliche Freundschaft, sondern vor allem auch für die Vermittlung jener Zuversicht, die bei der Verwirklichung meines Vorhabens doch immer wieder vonnöten war. Ich bezweifle, daß ich es ohne ihren unermüdlichen und energischen Ansporn geschafft hätte.

Dieses Buch ist meinen Eltern, Ingegjerd Lyhmann Hobson und George Malcolm Hobson (gestorben 1975) gewidmet.

»Die Flotte, diese Schiffe, verblüffende Maschinen bürgerlicher Erfindung, die, in Betrieb gesetzt, Weltmacht produzierten, genau wie in Gausenfeld gewisse Maschinen ein gewisses ›Weltmacht‹ benanntes Papier produzierten.«
Heinrich Mann: Der Untertan (1914), Kapitel VI

Einleitung

Von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges wuchs die Kaiserliche Marine schnell zur weltweit zweitgrößten Marine heran. Der damalige Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Großadmiral Alfred von Tirpitz, verfolgte das Ziel, die Hochseeflotte zu einem machtpolitischen Hebel zu machen, der Deutschlands Aufstieg in den Rang einer Weltmacht sichern sollte. Er glaubte, daß eine mächtige Schlachtflotte Großbritannien daran hindern würde, den erstarkenden Rivalen im Handels- und Kolonialbereich auf der anderen Seite der Nordsee zu vernichten. Ohne eine solche ›Risikoflotte‹ würde Deutschlands künftiges Wirtschaftswachstum von der Gnade habgieriger Konkurrenten abhängen und das Land auf den Stand eines armen landwirtschaftlichen Staates absinken. Mit ihr aber könne das ›Größere Deutschland‹ die Kolonien und Märkte kontrollieren und schützen, welche die Voraussetzung dafür seien, daß Deutschland zu einer der vier Weltmächte des zwanzigsten Jahrhunderts werden könne.

Die deutsche Flottenrüstung unter Tirpitz wird seit vielen Jahrzehnten intensiv erforscht. Der Aufbau der Hochseeflotte wurde als eine der Hauptursachen für das Aufkommen des englisch-deutschen Antagonismus bewertet. Das daraus erwachsende Wettrüsten mit Großbritannien wurde zum Modell für alle modernen Rüstungswettläufe. Das Flottenprogramm war einer der hervorstechendsten Aspekte der unberechenbaren und keinen Regeln folgenden Außenpolitik des wilhelminischen Deutschland und trug zu dem Entstehen der Spannungen bei, die zum Ersten Weltkrieg führten. Namhafte Historiker haben gesellschaftliche und politische Strukturen ausgemacht, von denen sie glauben, daß sie Deutschland in die Weltpolitik und zur maritimen Expansion getrieben haben; diese Besonderheiten der deutschen Gesellschaft können daher die Dynamik hinter der Außenpolitik erklären, die zu den Katastrophen des zwanzigsten Jahrhunderts geführt hat.

Die Diskussion über Ursachen und Folgen der wilhelminischen Seemachtambitionen begann in den frühen 1920er Jahren und wurde eingeholt von der breiteren Debatte über die deutsche Verantwortung für den Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Tirpitz selbst wies, obwohl er 1916 aus dem Amt geschieden war, mit seinen

Memoiren und der Veröffentlichung von sehr selektiv zusammengestellten Dokumentenbänden den Weg¹. Diese Verteidigung seiner eigenen Leistungen wurde in der Folge von einer ganzen Reihe von Apologeten des Großadmirals aufgegriffen, angefangen vom Vater seines Schwiegersohnes, Ulrich von Hassell, bis hin zu rechtsorientierten konservativen Historikern². Trotz ihrer offensichtlichen politischen Tendenz sind diese Studien wertvolle Quellenfundgruben. Die tendenziöse Auswahl von Quellen und deren gelegentliche Verfälschung kann heute durch Abgleich mit den Originalen, die im Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg eingesehen werden können, deutlich gemacht werden.

Tirpitz war stets eine verhaßte Zielscheibe für die Linke. Der erste radikale Historiker, der in seinen Studien über die wilhelminische Gesellschaft und Rüstungspolitik über bloße Polemik hinauskam, war der 1933 verstorbene Eckart Kehr³. Seine Interpretationen zeigten im streng konservativen Kreis deutscher Gelehrter zunächst wenig Wirkung, ab 1933 gelangte ihr Einfluß aber durch emigrierende Intellektuelle nach Übersee. In den 1960er Jahren kamen seine Ideen, diesmal gefeiert, nach Westdeutschland zurück, wo sie von einer neuen Generation kritischer Historiker aufgegriffen wurden.

Ebenfalls in der Zwischenkriegszeit wurde eine Debatte von vordergründig professionellerer Natur geführt, besonders innerhalb der jüngeren Generation deutscher Marineoffiziere. Die Lehren und Fehler der Marinepolitik der Vorkriegszeit wurden in Fachzeitschriften, in Vorträgen an der Marineakademie und in der Presse diskutiert. Einer von Tirpitz' treffsichersten Kritikern war Vizeadmiral Karl Galster, der bereits einen Aufruhr verursacht hatte, als er 1907 das Schlachtflottenprogramm⁴ öffentlich verdammt hatte und daraufhin vom Reichsmarineamt geächtet worden war. Er nahm seine Kampagne gegen Tirpitz in den 1920er Jahren wieder auf. Seine Verurteilung der »Risikoflotte« als militärisch nutzlos und politisch schädlich für die Beziehungen zu Großbritannien löste unter führenden Persönlichkeiten in der Marine Bestürzung aus⁵. Eine ernster zu nehmende Herausforderung, welche die Phantasie der jüngeren Mitglieder des Offizierkorps anregte, kam indes von Vizeadmiral Wolfgang Wegener. Er lehnte die Schlachtflotte nicht ab, sondern warf Tirpitz vielmehr vor, nicht gewußt zu haben, wie er sie einsetzen solle⁶. Eine Marine, in deren tonangebenden Kreisen die Anhänger der strategischen Auffassungen des Großadmirals bestimmend waren, bewahrte dessen Bild

¹ Tirpitz, *Erinnerungen*; Tirpitz, *Politische Dokumente*; Tirpitz, *Über den strategisch-taktischen Ursprung*. Es existiert auch ein zweiter Band mit Dokumenten, der die Kriegsjahre abdeckt: *Deutsche Ohnmachtspolitik im Weltkrieg*.

² Hassell, Tirpitz; Hallmann, *Krügerdepesche und Flottenfrage*; Hallmann, *Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau*; Trotha, *Großadmiral von Tirpitz*.

³ Kehr, *Der Primat der Innenpolitik*; Kehr, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik*.

⁴ Galster, *Welche Seekriegs-Rüstung braucht Deutschland?*

⁵ Galster, *England, Deutsche Flotte*. Tirpitz' Nachfolger im Amt des Staatssekretärs, Capelle, schrieb an einen anderen engen Mitarbeiter aus Vorkriegsjahren, Hollweg, daß Galsters Buch künftigen Historikern wertvolles und teilweise objektives Quellenmaterial liefern würde, welches Tirpitz' Ruf großen Schaden zufügen würde. BA-MA RM 3/11679, Capelle an Hollweg, 10.11. und 22.12.1925.

⁶ Wegener, *The Naval Strategy of the World War*.

vor der öffentlichen Infragestellung⁷. Dennoch sollte Wegeners Kritik in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg auf führende Persönlichkeiten der Marine anregend wirken; und die Debatte über die Politik der Vorkriegszeit zeitigte ein Nachdenken auf der Ebene der seestrategischen Theorie⁸. Die wichtigsten Ergebnisse dieser theoretisch-historischen Betrachtungen zum seestrategischen Denken stammen aus der Feder Herbert Rosinskis, der in den 1930er Jahren emigrierte⁹. Leider wurde in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg die Bedeutung von Rosinskis Werk für ein Verständnis der deutschen Marineentwicklung nicht erkannt. Der führende Historiker auf diesem Gebiet in den 1950er Jahren, Walther Hubatsch, machte eine Gratwanderung zwischen bloßer Apologie auf der einen Seite und sich auf Originalquellen stützender historischer Forschung auf der anderen Seite¹⁰. Gerhard Ritter stellte einige tiefeschürfende Beobachtungen zu militärischen Aspekten der Tirpitzschen Politik an und stützte sich dabei in Teilen auf die Kritik an dessen Strategie aus den Jahren der Zwischenkriegszeit¹¹. Aber wichtiger für die künftige Forschung war die Neubewertung der Welt- und Flottenpolitik, die von Rudolf Stadelmann und Ludwig Dehio eingeleitet wurde¹². Diese beiden Historiker waren die ersten, die die offensiven politischen Intentionen der wilhelminischen Marinepolitik betonten. Damit ebnete besonders Dehio den Weg für Fritz Fischers umstrittene Beschreibung von Deutschlands »Griff nach der Weltmacht« und der Verantwortung des Deutschen Reiches für den Ersten Weltkrieg.

Ab den 1960er Jahren bekamen Historiker Zugang zu den in alliierte Hände gefallenen deutschen Marinedokumenten, von denen der größte Teil über die Zeit des Zweiten Weltkrieges erhalten geblieben ist. Damit begann eine Ära sorgfältiger wissenschaftlicher Untersuchungen, in welcher viele der alten Apologien widerlegt wurden. Jonathan Steinberg war der erste, der aufzeigte, daß die Flottenrüstung von Anfang an gegen Großbritannien gerichtet war, und daß es daher die Akzeptanz dieser Zielsetzung im Jahre 1897 war, die »die Welt veränderte«¹³. Sechs Jahre später publizierte Volker Berghahn eine Studie, die bis heute ein Meilenstein in der Historiographie des wilhelminischen Kaiserreiches und seiner Marine ist¹⁴. Berghahn verknüpfte eine detaillierte Untersuchung der Marine-, Außen- und Innenpolitik bis ins Jahr 1908 mit einer Neuauflage der mit dem Namen Kehr verbundenen Deutung der politischen und gesellschaftlichen Strukturen im wilhelminischen Reich. Auf diese Weise gelang Berghahn einer der wichtigsten Beiträge zur Debatte über Ursachen und Folgen des deutschen Expansionismus. Sein Werk wurde er-

⁷ Groos, Seekriegslehren.

⁸ Assmann, Gedanken.

⁹ Rosinski, *The Development of Naval Thought*.

¹⁰ Hubatsch, *Die Ära Tirpitz*; Hubatsch, *Der Admiralstab*.

¹¹ Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*, Bd 2.

¹² Stadelmann, *Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität*; Dehio, *Gleichgewicht oder Hegemonie*.

¹³ Steinberg, *Yesterday's Deterrent*.

¹⁴ Berghahn, *Der Tirpitz-Plan*.

gänzt durch Wilhelm Deists Analyse der Propaganda des Reichsmarineamtes und dessen Beziehung zu nationalistischen Pressure-groups¹⁵.

Andere Wissenschaftler, die sich die Möglichkeiten der neu zugänglich gewordenen Marinearchive zunutze machten, deckten Themen ab, die in den eben erwähnten Studien von nachgeordneter Bedeutung waren. Gemeinsam war ihnen, daß sie den allgemeinen innenpolitischen Zusammenhang, der eine so bedeutende Rolle in Berghahns Auslegung spielte, in den Hintergrund rückten. Patrick Kellys Dissertation war die erste Studie, welche die Marinepolitik bis 1914 abdeckte¹⁶. Seine Darstellung von Tirpitz als einem bürokratischen Architekten eines Weltreiches, getrieben von Ressorteyer, kann leichter mit den verfügbaren Quellen in Einklang gebracht werden, als dies mit seinen weitreichenderen Behauptungen zu Tirpitz' antiparlamentarischem Kalkül der Fall ist. Paul Kennedy publizierte einige hellsichtige Analysen des strategischen Fundamentes des Tirpitz-Planes und zeigte die nahezu unerklärlichen »logischen Lücken« auf, mit denen dieser durchgesetzt war¹⁷. Carl-Axel Gemzell präsentierte eine Studie zum strategischen Planungsprozeß der Marine, die sich soziologischer Methoden bediente, um die Entwicklung verschiedener strategischer Konzepte zu erklären¹⁸. Gemzells Werk wurde von Ivo Nikolai Lambis sehr detaillierter Beschreibung der deutschen Außenpolitik und der von der Marine betriebenen Planungen fortgesetzt. Jeder Forscher, der die Akten des Admiralstabes in Freiburg eingesehen hat, muß Lambi dankbar dafür sein, daß er diese in mühsamer Arbeit dechiffriert hat¹⁹. Sich auf Kellys Interpretation von Tirpitz als einem Bürokraten-Politiker stützend, produzierte Gary Weir die erste Studie über die Beziehung von Reichsmarineamt und deutscher Industrie²⁰. Die bahnbrechende Forschungsleistung der 1960er und 1970er Jahre fand schließlich Eingang in Paul Kennedys Hauptwerk über das Anwachsen des englisch-deutschen Antagonismus, welches die Einsichten in die Diplomatie, Kolonial-, Marine- und Innenpolitik der beiden Länder zu einer monumentalen Synthese verband²¹.

In den letzten Jahren erschienen eine unentbehrliche Dokumentensammlung zur wilhelminischen Rüstungspolitik²², Jörg Dupplers und Lawrence Sondhaus' Studien zur Vor-Tirpitz-Ära²³, und vor allem Michael Epkenhans' bedeutendes Werk zur Marinepolitik zwischen 1908 und 1914, welches mit großer wissenschaftlicher Akribie die letzte chronologische Lücke geschlossen hat²⁴. Epkenhans behandelte auch die Entwicklung des militärisch-industriellen Komplexes in Deutsch-

¹⁵ Deist, Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Weiteres aus dieser Zeit wurde gesammelt in: Marine und Marinepolitik. In zwei Überblicksdarstellungen ist viel von der Forschung der 1960er und 1970er Jahre zusammengefaßt: Petter, Deutsche Flottenrüstung; und Herwig, »Luxury Fleet«.

¹⁶ Kelly, The Naval Policy.

¹⁷ Kennedy, Strategic Aspects; Kennedy, Tirpitz, England, and the Second Navy Law; Kennedy, The Development of German Naval Operations Plans.

¹⁸ Gemzell, Organization, Conflict and Innovation.

¹⁹ Lambi, The Navy.

²⁰ Weir, Building the Kaiser's Navy.

²¹ Kennedy, The Rise of the Anglo-German Antagonism.

²² Berghahn/Deist, Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik.

²³ Duppler, Der Juniorpartner; Sondhaus, Preparing for Weltpolitik.

²⁴ Epkenhans, Die wilhelminische Flottenrüstung.

land und schuf so einen neuen Forschungsmaßstab für dieses wichtige Gebiet der Geschichte des zwanzigsten Jahrhunderts. François-Emmanuel Brézet, der erste französische Historiker, der sich auf dieses Terrain begab, nahm die Entwicklung der Marinepolitik über zwei Jahrzehnte von Mitte der 1890er Jahre an in den Blick und behandelte technologische Aspekte der Konstruktionspolitik in größerem Detail als die meisten anderen Studien²⁵.

Für den Autor dieses Buches besteht eines der Hauptmerkmale der Historiographie zur wilhelminischen Marine in dem völligen Fehlen einer vergleichenden Perspektive. Deutsche Marinehistoriker waren schon immer ebenso besessen von Großbritannien, wie Tirpitz es war; aber selbst die Vergleiche, die zwischen der Marinepolitik Großbritanniens und Deutschlands oder zwischen deren Regierungsformen und Gesellschaften angestellt wurden, haben nicht immer mit dem Fortschritt der Forschung Schritt gehalten. Die Eigentümlichkeiten des Tirpitz-Planes wurden meist den eigentümlichen Strukturen der deutschen Gesellschaft zugeschrieben, zugleich wurden aber die theoretischen Grundlagen solcher Vergleiche angefochten²⁶. Der auf Ursachen und Ziele des deutschen Navalismus gerichtete Blick ist nicht durch Studien über den Navalismus anderer Länder erweitert worden. Dies hat es auch unmöglich gemacht, die Frage zu beantworten, welche Marine, wenn überhaupt, Deutschland brauchte, um seine lebenswichtigen Interessen zu verteidigen. Die Frage nach der Rolle, welche die Marine für die deutsche nationale Sicherheit gespielt hat, wurde in Avner Offers wichtiger Studie über den wirtschaftlichen Wandel und die strategische Verwundbarkeit gestellt²⁷. Es kennzeichnet das Ausmaß der Probleme, mit welchen heutige historiographische Herangehensweisen durch die von Offer aufgeworfenen Fragen konfrontiert sind, daß dessen Ergebnisse – zumindest von deutschen Historikern – fast gänzlich ignoriert wurden.

Neuere – und auch nicht ganz so neue – Untersuchungen bieten Vergleichsmöglichkeiten mit anderen Ländern und die Gelegenheit für vergleichende Studien zu Themen, die bisher in der Geschichtsschreibung zur Kaiserlichen Marine keine Rolle spielten. Die Dilemmata maritimer Strategie, die für eine kontinentale Großmacht mit einer Marine zweiten Ranges bestanden, waren keine deutsche Besonderheit. Der zuerst ins Auge fallende Kandidat für einen Vergleich auf diesem Gebiet ist Frankreich. Theodore Ropps für eine lange Zeit nur schwer zugängliche klassische Studie zur französischen Marine bietet eine Vielzahl relevanter Informa-

²⁵ Brézet, *Le plan Tirpitz*.

²⁶ Die stärkste Herausforderung kam von Blackbourn/Eley, *The Peculiarities of German History*. Auf dem enger gefaßten Gebiet der eigentlichen Marinegeschichte wurden die von Arthur Marder vorgelegten Interpretationen von Jon Tetsuro Sumida und Nicholas Lambert einer größeren Revision unterworfen. Ihre Erkenntnisse haben wichtige Konsequenzen für die Forschung zur wilhelminischen Marine. Vgl. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*; ders., *From the Dreadnought to Scapa Flow*; Sumida, *In Defence of Naval Supremacy*; Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*.

²⁷ Offer, *The First World War*.

tionen auch für die Untersuchungen ihres deutschen Pendant²⁸. James Phinney Baxter deckte mit seiner auch heute noch grundlegenden Arbeit jegliche Art von Themen ab, die auch für die Zeit von Belang sind, die auf den von ihm bearbeiteten Zeitraum folgt²⁹. Das vergleichende Studium der Entwicklung modernen seestrategischen Denkens wurde dank der Bemühungen französischer Wissenschaftler auf eine neue Grundlage gestellt³⁰. Es ist nun auch möglich, die besonderen Aspekte des deutschen Navalismus mit parallelen Phänomenen in Ländern, die bisher noch nicht in Betracht gezogen wurden, zu vergleichen: den Vereinigten Staaten, Österreich-Ungarn und Rußland³¹.

Ein sehr wichtiges Thema, welches in der Historiographie der deutschen Marine bislang genauso wenig Aufmerksamkeit erfahren hat, ist die Frage nach der Beziehung zwischen der maritimen Dimension nationaler Sicherheit, der Seestrategie und dem maritimen Gleichgewicht zwischen neutralen und kriegführenden Staaten – genauer: dem Seerecht. Zwei besonders erhellende Studien von Carl Kulsrud und John Coogan liefern einen Rahmen für die Analyse dieser Fragen³².

Die vorliegende Studie versucht, einige dieser Themen anzuschneiden, wo dies möglich ist, auf dem Wege des vergleichenden Ansatzes. Dabei wird auf viele der Forschungsergebnisse der oben genannten Wissenschaftler ebenso Bezug genommen werden wie auf die zahlreicher anderer. Zwar wurden einige neue archivalische Materialien verwendet, als wichtigste Primärquellen haben sich jedoch bereits publizierte, bis dato aber noch nicht von Historikern verwendete Bücher und Artikel erwiesen. Die Studie vergleicht die Entfaltung modernen seestrategischen Denkens in den Großmächten und die Art und Weise, wie dort die Fragen bezüglich der maritimen Aspekte nationaler Sicherheit im Zeitalter der Industrialisierung und der wirtschaftlichen Spezialisierung angegangen wurden. Beide Themen werden innerhalb eines umfassenden interpretatorischen Rahmens behandelt, der das kontinentale und maritime Gleichgewicht der Mächte mit Seerecht und Seestrategie in Zusammenhang bringt. Im Hauptteil des Buches (Zweiter Teil, Kap. I-IV) wird die Entwicklung einer besonderen preußischen Schule des seestrategischen Denkens diskutiert, deren Leistungen wie auch deren Umformung zu einer deutschen Schule des seestrategischen Denkens unter dem Einfluß einer expansionistischen Seemachtideologie. Sodann werden die Ziele des Tirpitz-Planes sowie die ihm zugrundeliegenden Überlegungen im Lichte des Verständnisses von Seekrieg, welches die preußische Schule in der Mitte der 1890er Jahre erreicht hatte, analysiert. Es werden außerdem einige langfristig innerhalb der deutschen Schule wirksame

²⁸ Ropp, *The Development of a Modern Navy*. Ropps Dissertation wurde vor dem Zweiten Weltkrieg beendet, aber vor der Publikation stand sie in den Vereinigten Staaten nur als ein einziges Bibliotheksexemplar zur Verfügung.

²⁹ Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship*.

³⁰ Vgl. Masson, *De la Mer et de sa stratégie; L'évolution de la pensée navale*. Klassische Texte von Colomb, Mahan, Corbett, Castex und Wegener wurden von dem United States Naval Institute neu aufgelegt.

³¹ Shulman, *Navalism*; Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary*; Shatsillo, *Russkij imperializm*; Shatsillo, *Poslednie voennye programmy*; Gatrell, *Government, industry and rearmament*.

³² Kulsrud, *Maritime Neutrality*; Coogan, *End of Neutrality*.

Kontinuitäten skizziert. Auf mögliche Parallelen zwischen den innenpolitischen Voraussetzungen des deutschen Navalismus und dem anderer Länder wird als Anregung für weitere vergleichende Forschung hingewiesen. Auch möchte ich eine Erklärung dafür zur Diskussion stellen, warum sich die deutsche Historiographie ausschließlich auf den angeblichen Zusammenhang zwischen den Eigenarten der wilhelminischen Innenpolitik und denen ihrer maritimen Expansion konzentriert hat.

Die Arbeit verfolgt die deutsche Marineentwicklung im Detail nur bis zur Verabschiedung des zweiten Flottengesetzes im Jahre 1900. Es wäre hier überflüssig, bis 1914 weiterzugehen, da diese Jahre sehr kompetent von Kelly, Kennedy, Berghahn, Deist, Lambi, Herwig, Epkenhans und Brézet abgedeckt wurden. Dennoch reichen einige Teile der letzten beiden Kapitel über das Jahr 1900 hinaus. Dies ist in der Absicht geschehen, Themen zu behandeln, die – wie etwa das Seerecht oder der Navalismus anderer Staaten – in der bisherigen Forschung nur geringe Beachtung gefunden haben und die zudem dazu dienen mögen, die dem Tirpitz-Plan zugrundeliegenden Überlegungen noch deutlicher hervortreten zu lassen. Angesichts der zentralen Rolle des deutschen Navalismus in der Geschichte des wilhelminischen Kaiserreiches und bezüglich der Ursachen des Ersten Weltkrieges muß jede neue Interpretation unvermeidlich die einschlägigen Studien aus dem riesigen Literaturberg heranziehen. Ich hoffe, es ist deutlich geworden, wie viel ich den entsprechenden Historikern schulde.

Erster Teil

**Die sich wandelnden Mechanismen
internationaler Rivalität, 1840-1914.
Industrialisierung, Volkskrieg und
die Grenzen von Land- und Seemacht**

Während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wandelten sich die westlichen Gesellschaften durch die Verbreitung der Industrialisierung und die zunehmende politische Mobilisierung ihrer Bevölkerungen. Ihre Volkswirtschaften wurden durch unzählige Verbindungen ins Netz des Weltkapitalismus eingeflochten, und industrielle Massenproduktion steigerte die Produktionskapazität um ein Vielfaches. Neue Formen gesellschaftlicher Organisation fanden ein Forum auf dem sich herausbildenden politischen Massenmarkt, und die bestehende Verteilung von Wohlstand, Status und Macht wurde innerhalb politischer Systeme herausgefordert, welche sich als mehr oder weniger fähig erwiesen, in Konflikten regulierend zu wirken.

Die internationale Politik war von diesen Veränderungen gleichermaßen betroffen. Die unangefochtene Vorherrschaft Europas und Nordamerikas innerhalb der Weltwirtschaft wurde durch die Ausdehnung ihrer mittelbaren wie auch unmittelbaren Herrschaft auf weite Gebiete Asiens und Afrikas zur Zeit des Hochimperialismus noch gestärkt. Das Kräfteverhältnis zwischen diesen Staaten verschob sich, als unter den Bestimmungsgrößen militärischer Stärke die industrielle Kapazität mehr und mehr an die Stelle von Territorium und Bevölkerung trat. Das wachsende politische Interesse breiter Teile der Bevölkerung beschränkte sich nicht auf innenpolitische Fragen; die internationale Politik, zu Kriegs- wie zu Friedenszeiten, geriet zunehmend unter den Einfluß und in die Abhängigkeit von der Mobilisierung öffentlichen Drucks.

Dieser einführende Teil umreißt einige der Veränderungen in den zwischenstaatlichen Beziehungen, die von der Industrialisierung und der politischen Mobilisierung während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hervorgerufen wurden. Parallel dazu werden jene Aspekte des Staatensystems bestimmt, welche den neuen Kräften vorangingen und welche weiterhin zur Gestaltung des Rahmens internationaler Beziehungen beitrugen.

Das erste Kapitel behandelt die Industrialisierung des Kabinettskrieges und den Übergang zum industrialisierten Volkskrieg im Verlauf der um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa und Nordamerika ausgetragenen Konflikte. Der Amerikanische Bürgerkrieg und die zweite Hälfte des Deutsch-Französischen Krieges setzten Kräfte frei, welche die totalen Kriege des 20. Jahrhunderts vorzeichneten. Das Ergebnis des Deutsch-Französischen Krieges katapultierte das neue Deutsche Reich zudem in eine »halbhegemoniale« Stellung auf dem europäischen Kontinent. Das Kongreßsystem der Großmachtkooperation und der gegenseitigen Zurückhaltung fand mit dem Ausbruch des Krimkrieges ein Ende, so daß das Tor zu territorialen Revisionen in Europa aufgestoßen wurde. Um 1875 wurde offensichtlich, was sich lange abgezeichnet hatte: Großbritannien und Rußland würden keine weitere Ausdehnung deutscher Macht hinnehmen; die beiden Flügelmächte wurden die De-facto-Garanten der Regelung von 1871. Von da an sah sich die Reichsführung nicht nur der Aussicht auf einen Konflikt mit einer anderen Großmacht gegenüber, der in einen unkontrollierbaren Volkskrieg abzugleiten drohte, sondern auch noch der Gefahr, daß ein solcher in einen Hegemonialkrieg gegen eine Koali-

tion eskalieren konnte, deren Anliegen es sein mußte, das europäische Gleichgewicht wiederherzustellen.

Das zweite Kapitel beschäftigt sich mit den Folgen der Industrialisierung für Seemacht allgemein und besonders für die Seemacht Großbritanniens. Neue Technologien veränderten dramatisch die Möglichkeiten einzelner Schiffe und Flotten; die Abhängigkeit von einer leistungsfähigen industriellen und finanziellen Basis ließ die Wirtschaft zu dem entscheidenden Faktor bei der Bestimmung maritimer Macht werden; und die zunehmende wirtschaftliche Spezialisierung unter den entwickelten Volkswirtschaften und deren Integration in den Weltmarkt legten eine neue strategische Verwundbarkeit offen, welche der Seemacht neue Möglichkeiten eröffnete, ihr Gewicht zur Geltung zu bringen.

Indem es sich an diese noch nie da gewesenen Veränderungen anpaßte, konnte Großbritannien seine Position als überragende Seemacht behaupten – auch wenn um 1914 verschiedene andere Großmächte ebenfalls über mächtige Flotten verfügten.

Diese Entwicklung war eine Folge der um sich greifenden Industrialisierung und wurde von einem neuen Phänomen in der internationalen Politik begleitet: dem Rüstungswettlauf. Dieser wird im dritten Kapitel behandelt. Die Ausbreitung der Industrialisierung, die zunehmend über die Wirtschaftskraft erfolgende Definition politischer Macht und die politische Mobilisierung moderner Gesellschaften machten den Rüstungswettlauf zu einem dauerhaften Merkmal internationaler Beziehungen. In seinen Auswirkungen war er von anderer Qualität als die Rüstungskonkurrenz der vorindustriellen Epoche. Soweit sich die Rüstungswettläufe nun zu einem regulierenden Mechanismus innerhalb des Staatensystems entwickelten, konnte der Wettbewerb als Ersatz für den Krieg fungieren. Wenn allerdings die Rüstungs rivalität wegen zugrundeliegender politischer Antagonismen verstärkt wurde, konnte der Prozeß ebenso gut eine destabilisierende Dynamik entfalten. Rüstungswettläufe militarisierten die Beziehungen zwischen Staaten und reduzierten so die Möglichkeiten der Diplomatie; außerdem festigten sie die andere innenpolitische Themen in den Hintergrund drängende Position nationalistischer Ideologien. Je stärker diese beiden Tendenzen wurden, desto wahrscheinlicher wurde es, daß ein Wetttrüben einen Krieg heraufbeschwor, indem sich eine Seite verlockt fühlte, einen Präventivkrieg zu eröffnen.

Zwischen den vor 1914 zu Land und zur See ausgetragenen Rüstungs rivalitäten gab es jedoch wichtige Unterschiede, welche den jeweils möglichen Ausgang beeinflußten. Die Strategie scheint die entscheidende unabhängige Variable gewesen zu sein. Wegen der hohen Kapitalanlagen, des rapiden technologischen Wandels und der Anpassung der Strategie konzentrierte sich der Rüstungswettlauf zur See vor allem auf die qualitative Konkurrenz bei den Bauprogrammen. Qualitativer Vorsprung ließ es verlockend erscheinen, sich die Überlegenheit damit zu sichern, die Flotte der Zukunft zu schaffen, anstatt die existierende Flotte im Zuge der Zerstörung ihres Rivalen in Gefahr zu bringen. Die Technologie der Landkriegführung änderte sich in diesem Zeitraum nicht nur kaum, sie stellte vielmehr eine beständige Anlage dar. Die maximale militärische Wirkung konnte aus einem solchen Sy-

stem nur durch eine immer detailliertere Operationsplanung herausgeschlagen werden, was wiederum die strategische Flexibilität enorm beeinträchtigte. Mit den damals anerkannten offensiven Doktrinen und dem endlichen Reservoir an Rekruten, die in einem quantitativen Rüstungswettkampf mobilisiert werden konnten, gewann die Strategie eine in umgekehrte Richtung wirkende Funktion, nämlich vorauszu sehen, wann vorhandene Überlegenheit nicht länger ausreichen würde, um einen Sieg zu garantieren. Dadurch wuchs der Druck, einen Präventivkrieg zu eröffnen.

Großbritanniens wirtschaftliche und technologische Führungsposition ermöglichte es ihm, seinen Rivalen überlegen zu bleiben – vom ersten maritimen Rüstungswettkampf mit Frankreich in den 1840er und 1850er Jahren bis zur Rivalität mit Deutschland im letzten Jahrzehnt vor 1914. Die seit der Jahrhundertwende zunehmenden finanziellen Belastungen riefen nur eine intensivier te Suche nach technologischen und strategischen Alternativen hervor, mit denen die Vorherrschaft der Royal Navy behauptet werden konnte. Aber der Sieg in dem neuen ›stillen Krieg von Stahl und Gold‹ brachte für Großbritannien nicht den Besitz einer hegemonialen Herrschaft über die Meere mit sich, der sich schwächere Seemächte schlicht zu unterwerfen gehabt hätten. Das vierte und letzte Kapitel widmet sich den Grenzen der ungehinderten Ausübung der britischen Vorherrschaft zur See – Grenzen, die von Großbritanniens Stellung innerhalb des maritimen Gleichgewichtes festgelegt und die im Seerecht zum Ausdruck gebracht wurden.

Genau wie die Zwänge, die auf dem Deutschen Reich lasteten, sich in der Spannung zwischen einem potentiellen Hegemon und einer als Gegengewicht zu ihm fungierenden Koalition innerhalb des kontinentalen Gleichgewichtes ausdrückten, wiesen die Zwänge, die mit Großbritanniens überragender Seemacht einhergingen, auf Strukturen im europäischen Staatensystem hin, die über hunderte von Jahren zurückverfolgt werden können. Indem sie dem großen Wandel im Seerecht 1856 zustimmte, hatte die britische Regierung es für angeraten erachtet, die Existenz dieser Zwänge anzuerkennen – sie hatten in der internationalen Politik Bestand bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Die Industrialisierung steigerte die Wirksamkeit von Seemacht als einem Mittel, mit dem wirtschaftlich Druck auf einige moderne Volkswirtschaften ausgeübt werden konnte. Dies bedeutete jedoch nicht, daß maritim schwächere Mächte, deren nationale Sicherheit jetzt von der Zufuhr strategisch wichtiger Rohstoffe aus Übersee abhing, zur hilflosen Beute der britischen ›Boa constrictor‹ wurden. Blockade, vor allem die ›Hungerblockade‹, war eine überaus scharfe Waffe in einem industrialisierten Volkskrieg. Großbritannien konnte sie aber nur gegen einen Staat einsetzen, der nicht nur für die eigenen Interessen eine Bedrohung darstellte, sondern auch für die der anderen führenden Seemächte. Erst bei einem Gegner, der eine napoleonische Hegemonie auf dem Kontinent zu errichten trachtete, konnte Großbritannien die Grenzen des Einsatzes seiner überlegenen maritimen Macht überschreiten.

I. Das Ende des Kongreßsystems, das Aufkommen des industrialisierten Volkskrieges und Deutschlands ›halbhegemoniale‹ Stellung, 1850-1871

Ab 1818 hatte das Kongreßsystem der Kooperation zwischen den Großmächten einen festen Rahmen gegeben. Dies stellte für die internationale Politik eine bemerkenswerte Neuerung dar. Ein Vierteljahrhundert des Krieges gegen das revolutionäre und napoleonische Frankreich hatte den Staatsmännern der Restaurationszeit die Notwendigkeit des Friedens und der Stabilität vor Augen geführt¹. Im Gegensatz zu ihren Vorgängern im 18. Jahrhundert hatten sie die Revolution zu fürchten gelernt – mehr, als sie sich voreinander fürchteten. Außerdem wußten sie, daß große Kriege nahezu gewiß Revolutionen entfesseln würden². Dies brachte sie dazu, eine gewisse Zurückhaltung bei der Verfolgung nationaler Interessen zu wahren und die Aufrechterhaltung der Beschlüsse des Wiener Kongresses als ihre gemeinsame Verantwortung anzusehen.

Das Kongreßsystem geriet unter Druck, als die Interessen der einzelnen Mitgliedstaaten bei einer Anzahl von Problemen auseinanderliefen. Hinzu kam ein ideologischer Bruch zwischen den autokratischen östlichen Mitgliedern der Heiligen Allianz und den liberaleren westlichen Mächten. Dennoch: Noch nicht einmal die Revolutionen des Jahres 1848 konnten das bestehende Staatensystem zerstören, solange es im äußersten Fall durch die russischen Bajonette sanktioniert wurde. Bis 1851 schienen das Gespenst der Revolution verblaßt und die traditionellen Mächte wieder eingesetzt zu sein, ohne daß auch nur eine Grenze hatte neu gezogen werden müssen.

Allerdings waren bedeutende Veränderungen eingetreten. Das Kongreßsystem, obgleich äußerlich wiederhergestellt, konnte nicht mehr darauf zählen, daß seine Mitglieder auch nur ein Minimum an Solidarität angesichts möglicher Infragestellungen des Wiener Abkommens aufbringen würden. Jede der einzelnen Mächte hatte Ambitionen, für die sich innerhalb des Systems kein Raum bot³. Die einzige mögliche Ausnahme stellte Großbritannien dar, das sich für europäische Angelegenheiten am wenigsten interessierte. Es konzentrierte sich in den folgenden Jahrzehnten auf den weiteren Ausbau seiner industriellen Volkswirtschaft, auf Verfassungsreformen und auf die Pflege seiner weltweiten Interessen. In Frankreich ergriff Napoleon III. – ein Bonaparte, Abenteurer und Verfechter des Nationalstaates –

¹ Schroeder, *The Transformation*, S. 575–582; Bartlett, *Peace, War*, S. 1–23.

² Geiss, *Der lange Weg*, S. 72.

³ Gall, *Bismarck*, S. 157 f.

durch einen Staatsstreich im Dezember 1851 die Macht. Auf diese beiden Mächte konnte man sich also nicht länger verlassen, wenn es darum ging, die Regelung von 1815 aufrechtzuerhalten. Vielmehr wollte Frankreich sogar einige ihrer tragenden Säulen zum Einsturz bringen. In Deutschland lebte die alte Rivalität zwischen Österreich und Preußen wieder auf. Die konservative Solidarität der drei rückwärtsgewandten Monarchien war scheinbar gerade wieder durch Rußlands bewaffnete Intervention in den Jahren 1848/49 bekräftigt worden. In Wirklichkeit warfen Rußlands Ambitionen auf dem Balkan und im Nahen Osten für Preußen und Österreich drängende Fragen auf.

Die rücksichtslose Verfolgung eigener nationaler Interessen trat gegenüber der Kooperation, mit der bis dahin Konflikten zwischen den Großmächten vorgebeugt werden sollte, in den Vordergrund. Rußland und Frankreich trafen im Nahen Osten aufeinander. Als Rußland anfang, die Integrität des Osmanischen Reiches zu bedrohen, schritten Großbritannien und Frankreich ein, um ein Vorgehen gegen Konstantinopel zu verhindern. Sie schickten Flotten ins Schwarze Meer und erklärten Rußland schließlich im März 1854 den Krieg.

Die Folgen des Krimkrieges schufen eine wesentliche Voraussetzung für die Veränderungen, die in den folgenden zwei Jahrzehnten in Mitteleuropa stattfanden. Rivalitäten zwischen den Mächten hatte es vor und nach dem Krieg gegeben, aber zwei Dinge hatten sich nach 1856 geändert. Zum einen löste sich, um mit Andreas Hillgrubers Worten zu sprechen, alles, was von den Großmächten an Gespür für eine europäische Verantwortung beim Kongreß von Paris bestanden hatte, in der von duellähnlichen Kriegen und bilateralen Friedensverträgen geprägten Folgezeit auf. Zum zweiten hatte sich das Kräfteverhältnis als Folge von Rußlands Niederlage und Großbritanniens fehlendem Engagement zugunsten solcher Staaten verlagert, die die Wiener Verträge mit größerer Vehemenz in Frage zu stellen trachteten als andere zuvor⁴.

Was von der Heiligen Allianz übrig geblieben war, zerfiel, als Österreich und Preußen sich für die Neutralität entschieden, anstatt Rußland gegen die westlichen Mächte zu unterstützen⁵. Als eine Folge seiner Niederlage beschäftigte sich Rußland während einer Zeit dramatischer innerer Reformen stark mit eigenen Problemen und war auch selbst an einer Revision des Pariser Friedens interessiert. Weder wollte noch konnte es die Wiener Ordnung in Mitteleuropa aufrechterhalten. Es blieb Österreich überlassen, sich dieser Aufgabe alleine anzunehmen. Österreich allerdings stellte sich als zu schwach heraus, um die vereinten Mächte Frankreich, Piemont und Preußen, die italienischen, deutschen und ungarischen nationalen Bewegungen davon abzuhalten, die territoriale und konstitutionelle Karte Mitteleuropas über eine Spanne von fünfzehn Jahren neu zu zeichnen. In der Zeit zwischen 1854 und 1871, als die Machtlosigkeit des Kongreßsystems den Weg dafür geebnet hatte, territoriale Revisionen durch bewaffnete Konflikte herbeizuführen, wandelte sich das Phänomen des Krieges unter dem Einfluß machtvoller neuer Faktoren.

⁴ Hillgruber, Die »Krieg-in-Sicht«-Krise; Geiss, Der lange Weg, S. 94 f.; Bartlett, Peace, War, S. 70.

⁵ Taylor, The Struggle for Mastery, S. 59 f.; Gall, Bismarck, S. 166.

Die Konflikte in der Mitte des 19. Jahrhunderts hatten verschiedene Merkmale gemeinsam, die sie sowohl von den Napoleonischen Kriegen als auch vom Ersten Weltkrieg unterschieden. In keinem waren alle Mächte involviert. Sie waren auch nicht zu Kriegen um die Hegemonie geworden, in denen eine Macht den Kontinent gegenüber der vereinten Opposition der anderen unter ihre Herrschaft zu bringen trachtete. Der Krimkrieg hätte sich beinahe zu einem Krieg um die Hegemonie entwickelt, aber Rußlands Versuch, das Mächtegleichgewicht umzustürzen, ging nicht über seine traditionelle Politik der Schwächung der Türkei hinaus. Die territoriale Integrität des Osmanischen Reiches wurde im Vertrag von Paris 1856 bestätigt. Die anderen Kriege der 1850er und 1860er Jahre wurden alle – zumindest zu Beginn – begrenzter Ziele wegen geführt.

Ein signifikanter Unterschied zwischen diesen Kriegen und ihren Vorgängern bestand darin, daß die Folgen der Industriellen Revolution eine wichtige Rolle bei deren Ausgang spielten. Im längsten dieser Konflikte, im Krimkrieg, erwies sich die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Westmächte gegenüber dem riesigen, aber weniger entwickelten russischen Reich als überlegen. Sie besaßen die industrielle Kapazität, die es ihnen ermöglichte, das nötige Kriegsmaterial herzustellen, und sie verfügten über die Mittel, ihre Armee über weite Strecken zu versorgen. Rußland mangelte es an dem einen wie dem anderen. Ihre Finanzkraft erlaubte es den Westmächten außerdem, im Kriege den Belastungen standzuhalten, und dank ihrer überlegenen Seemacht konnten sie die Schwächen der russischen Wirtschaft ausnutzen.

Was die russischen Kriegsanstrengungen am nachhaltigsten behinderte, war der niedrige technologische Entwicklungsstand des Kaiserreiches. Dies war besonders offensichtlich angesichts des Mangels an Transportmöglichkeiten, wodurch der Kriegsschauplatz faktisch isoliert wurde. Die Flotten der Westmächte verschlossen den seeseitigen Zugang zu Sevastopol, und Rußland hatte keine Bahnlinie angelegt, mit der die Halbinsel mit dem Rest des Landes hätte verbunden werden können. Die Versorgung der belagerten Stadt durch Pferdewagen über die Steppe erwies sich als nicht durchführbar. Neue Schiffe mit Dampfantrieb gewährleisteten die ununterbrochene Versorgung der alliierten Streitkräfte mit Waffen und Munition. Die Franzosen bauten sogar eine kurze Bahnlinie, um ihre Truppen zu versorgen⁶.

Mit zunehmender Kriegsdauer geriet der russische Staat unter einen immer schwerer auf ihm lastenden Druck. Die wirtschaftliche Entwicklung des Reiches hinkte weit hinter jener der Westmächte hinterher; seine industrielle Basis wuchs zwar, blieb aber winzig im Vergleich zu dem riesengroßen, ineffizienten landwirtschaftlichen Sektor. Waffen- und Munitionsvorräte schrumpften, die Wirtschaft konnte dem nicht entgegenwirken, und die britische Blockade verhinderte die Importzufuhr aus dem Ausland. Daran gehindert, auf dem Seewege Getreide zu exportieren und damit in den Besitz von Devisen zu gelangen, mußte der Staat für die Kriegskosten auf Anleihen zurückgreifen und sich der Inflation bedienen, so daß er Anfang 1856 vor dem Bankrott stand⁷. Trotz einer riesigen Armee und einer

⁶ McNeill, *The Pursuit of Power*, S. 228–231; Crevel, *Technology and War*, S. 158.

⁷ Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, S. 170–177.

schier unbegrenzten Anzahl mobilisierbarer Rekruten hatte der russische Staat weder das industrielle noch das finanzielle Durchhaltevermögen, um einen langen Krieg durchstehen zu können. Rußlands technologische Unterlegenheit wurde durch seine wirtschaftliche Rückständigkeit gegenüber den Westmächten verschlimmert.

Die Seeblockade verhinderte den Export von Grundstoffen über den Seeweg und schnitt Rußland so von seiner einzigen Quelle ausländischer Einkünfte ab. Die besonderen Umstände des Krimkrieges machten den wirtschaftlichen und finanziellen Druck, der durch Seemacht ausgeübt werden konnte, unverhältnismäßig effektiv. Der Chef des Großen Generalstabes, Helmuth von Moltke, wies 1873 darauf hin, daß schon eine einzige Bahnlinie vom Schwarzen Meer durch die Hauptstadt und bis nach Preußen diese Wirkung erheblich reduziert hätte⁸. So wie es damals aber verlaufen war, wurde Rußland durch die britische Seemacht an den Konferenztisch gezwungen⁹.

Die darauffolgenden Kriege waren viel kürzer, so daß das wirtschaftliche Durchhaltevermögen der Kriegsgegner nicht im gleichen Maße auf die Probe gestellt wurde. Mehr und mehr setzte sich jedoch die Überzeugung durch, daß derjenige siegreich sein werde, der den technologischen Vorteil besitze, oder, um genauer zu sein, der es schaffe, den technologischen Vorsprung mit Hilfe geschickter Organisation zu nutzen. Die preußische Armee bewies dies in den drei Kriegen von 1864, 1866 und 1870¹⁰. In einem Kommentar zum Sieg über Österreich wies ein scharfsichtiger zeitgenössischer Beobachter auf folgendes hin: »Unquestionably, the »needle-gun« did much, but organization did more. [...] The real secret of Prussia's success lies in the simple fact that the distribution and organization of her war forces was in every way adopted to her national peculiarities and requirements¹¹.« Bei der Beschäftigung mit dem kurzen, zugleich blutigen Krieg von 1859 zwischen Österreich und Frankreich war Moltke, der gerade zum Chef des preußischen Generalstabes ernannt worden war, am meisten von der Art und Weise beeindruckt, wie die französische Armee die Eisenbahn nutzte, um 120 000 Soldaten in nur elf Tagen an die Front zu transportieren. Moltke richtete eine wenig später zur Abteilung aufgewertete Eisenbahnsektion ein, welche mit der kombinierten Nutzung von Telegraphen und Zugfahrplänen im Zusammenwirken mit der Aufmarsch- und Operationsabteilung eine radikale Geschwindigkeitssteigerung bei der Mobilisierung erzielen sollte. Die vom preußischen Generalstabschef eingeführte systematische Integration der Eisenbahn in die Mobilmachungs- und Kriegsplanung war entscheidend für die Entstehung der Massenarmeen der Nation in Waffen. Preußens organisatorischer Vorteil verband sich mit der technologischen Spitzenstellung, die es durch die Einführung des Dreyse Nadelgewehrs und des stählernen Hinterladergeschützes von Krupp gewann¹².

⁸ Moltke, Die deutschen Aufmarschpläne, S. 32; Hamilton, Anglo-French Seapower, S. 189.

⁹ Lambert, The Royal Navy, Anm. 15.

¹⁰ Ropp, War in the Modern World, S. 161.

¹¹ Colomb, The Protection of Our Commerce, S. IV.

¹² Showalter, Railroads and Rifles; Howard, War in European History, S. 97 f.; Howard, Causes of Wars, S. 17; Buchholz, Moltke, Schlieffen, S. 40 f.; McNeill, The Pursuit of Power, S. 244.

Die Industrialisierung des Krieges hatte zwei größere Konsequenzen während der europäischen Konflikte in der Mitte des Jahrhunderts. Erstens steigerte die systematische Integration von Eisenbahnen und Telegraphen in die Mobilmachung und Kriegsplanung die Stärke der strategischen Offensive, und zweitens führte die gesteigerte Feuerkraft von Gewehren und Artillerie zu einer beträchtlichen Stärkung der taktischen Defensive¹³. Moltke erkannte dies schon 1865¹⁴. In den Feldzügen von 1866 und 1870 gelang es dem preußischen Generalstab, die Technologie der Eisenbahn und der Telegraphenverbindung viel effektiver als bisher zum eigenen Vorteil zu verwenden. Preußen überwältigte die Österreicher und Franzosen sowohl mit der Geschwindigkeit seiner Mobilmachung als auch mit der überlegenen Truppenstärke, die es zum Schlachtfeld verlegen konnte. Außerdem hatten die Preußen gegenüber den Österreichern noch den taktischen Vorteil des Zündnadelgewehrs. 1870 verschob das Chassepotgewehr das Verhältnis wieder zugunsten der taktischen Defensive, aber die französischen Linien konnten immer noch mit der Feuerkraft der neuen Kruppischen Stahlkanone durchbrochen werden.

Die Konflikte der 1860er Jahre mobilisierten einige der mächtigsten politischen Kräfte dieser Zeit, obgleich die Feldzüge, die bis Sedan geführt wurden, lediglich von einer Handvoll Staatsmänner und Generale geleitet wurden. Der Kabinettskrieg schien zu neuem Leben erwacht – im Nachhinein fand man die Gründe hierfür in einer Kombination temporärer Faktoren. Einige hatten mit der Konstellation der Großmächte zu tun – besonders mit der Rückbesinnung Rußlands auf interne Probleme – und einige mit den begrenzten politischen Zielen, für die die Kriege geführt wurden. Überdies konnte die preußische Armee, indem sie die im Zuge des industriellen Fortschritts verfügbar gewordene Technologie aufgriff, 1864, 1866 und 1870 schnelle, überwältigende Siege erringen. In den ersten beiden Fällen reichte die Entscheidung auf dem Schlachtfeld aus, um den Ausgang des Krieges zu bestimmen. Der dritte Fall jedoch zeigte, nach der Schlacht von Sedan, daß mit einem gewonnenen Feldzug nicht automatisch auch der Krieg gewonnen war. Der Kabinettskrieg in Europa war, selbst wenn technologische Entwicklungen und organisatorische Leistungen noch zu seinen Gunsten wirken mochten, am Ende. Mächtigere politische Kräfte, die ihre Wurzeln in der Französischen Revolution hatten, kamen erneut zur Geltung.

Als das neue republikanische Regime in Paris »la guerre à outrance« erklärte, stellte dies eine »kopernikanische Wende der europäischen Kriegsgeschichte«¹⁵ dar und die Rückkehr eines Phänomens, welches seit den Tagen Napoleons nicht mehr in Erscheinung getreten war. In dem sich anschließenden Volkskrieg mußten die deutschen Armeen die Erfahrung machen, daß der Sieg auf dem Schlachtfeld für sich allein nicht mehr ausreichte, den Ausgang des Krieges zu bestimmen. Die Mobilisierung nationaler Energien auf beiden Seiten machte die zweite Phase des Deutsch-Französischen Krieges zu einem zermürbenden Abnutzungskrieg, in wel-

¹³ Johansson, Europas krig, S. 73.

¹⁴ Moltke, Bemerkungen; Gat, Development of Military Thought, S. 67; Krause, Moltke and the Origins, S. 164.

¹⁵ Förster, Der doppelte Militarismus, S. 33; Förster, Facing »People's War«.

chem sich der deutsche Eindringling gezwungen sah, den auf die Fortführung des Krieges gerichteten politischen Willen der feindlichen Bevölkerung zu brechen. Fortan würden begrenzte, kontrollierte Kriege zwischen den europäischen Großmächten nicht mehr möglich sein.

Eine Nation schaffte den Übergang zum industrialisierten Volkskrieg mit einem einzigen gigantischen Sprung. Die Verhältnisse, unter denen der Amerikanische Bürgerkrieg ausgefochten wurde, unterschieden sich deutlich von denen der zeitgleich ablaufenden europäischen Konflikte. Der Amerikanische Bürgerkrieg war ein Krieg um die Hegemonie, in dem es um die Herrschaft über einen sich über den Kontinent erstreckenden Staat ging. Er war von Anfang an ein Volkskrieg zwischen Gesellschaften, die – zum größten Teil – fest hinter ihren Regierungen standen. Die gegeneinander formulierten Kriegsziele – absolute Unabhängigkeit der Konföderation und vorbehaltlose Aufrechterhaltung der Union – machten einen Kompromiß unmöglich. Die Mobilisierung der Energien des Volkes machte den Krieg zu einem Wettkampf zwischen den politischen Willenskräften der sich gegenüberstehenden Gesellschaften. Letzten Endes konnte er nur gewonnen werden, indem die Moral der »Feindbevölkerung« gebrochen wurde.

Im Gegensatz zur Situation in Europa machten es geographische Verhältnisse und die gleichmäßigere Verteilung neuer Technologien schwieriger, die Entscheidung auf dem Schlachtfeld herbeizuführen. Beide Seiten waren mit Gewehren ausgestattet, deren erhöhte Schußweite und Präzision die Wirkung von sowohl der Kavallerie als auch der Artillerie als Offensivwaffen aufhob. Die Artillerie behielt jedoch ihr vernichtendes Potential in den Fällen, in denen sie gegen angreifende Infanterie eingesetzt wurde. In der Bilanz stärkten diese Entwicklungen in entscheidendem Maße die taktische Defensive, was dazu führte, daß die Infanterie nur noch um den Preis schrecklicher Verluste in der Lage war, gut verteidigte Positionen in napoleonischem Stil einzunehmen¹⁶. In den europäischen Kriegen zeigte sich der preußische Generalstab mit seiner Organisationsleistung bezüglich des Einsatzes von Zügen und Telegraphen dem Gegner so weit überlegen, daß seine strategischen Offensiven die neue Kraft der taktischen Defensive überwältigen konnten; aber aufgrund der Weiten der Vereinigten Staaten wurde es zu einem nahezu unüberwindbaren Problem, den Schwung des Angriffs nach dem ersten strategischen Durchbruch beizubehalten: »the difficulties of supply in a very large and relatively thinly settled region proved a powerful aid to strengthening the strategic defensive«¹⁷.

Der beiden Seiten offen stehende Zugang zu den neuen militärischen Technologien – und deren niedrige Kosten – bedeuteten, daß »the power of the defense offset much of the North's advantage of superior numbers«¹⁸. Die meiste Zeit führte dies, trotz wiederholter Versuche der Generale auf beiden Seiten, napoleonische Siege zu erzielen, zu einer Pattsituation auf dem Schlachtfeld. Selbst wenn

¹⁶ Weigley, *The American Way of War*, S. 90 f.; Beringer/Hattaway/ Jones/Stüll, *Why the South Lost the Civil War*, S. 14–16; *On the Road to Total War*.

¹⁷ Beringer/Hattaway/ Jones/Stüll, *Why the South Lost the Civil War*, S. 16.

¹⁸ Ebd., S. 32.

gelegentlich derartige Siege errungen werden konnten, führten operative Siege eben nicht zu einer Entscheidung, da sie den Willen der gegnerischen Bevölkerung nicht brechen konnten. Im Endeffekt wurden die Armeen zu Kanälen, durch welche beide einander verfeindeten Gesellschaften ihre Ressourcen leiteten in dem Bestreben, die der Gegenseite zu erschöpfen.

In dieser langwierigen Kraftprobe zwischen moralischen und materiellen Ressourcen ganzer Gesellschaften spielte Seemacht eine wichtige Rolle bei der schließlichen Niederlage des Südens. Viel ist über die Wirksamkeit der Blockade der Unionsmarine geschrieben worden. Es besteht kaum Zweifel darüber, daß sie insofern wirkungslos war, als sie lediglich einen Bruchteil der Schiffe aufbrachte, die versucht hatten, die Häfen des Südens anzulaufen oder zu verlassen. Dennoch hatte sie eine bemerkenswerte Wirkung auf die Wirtschaft der Konföderierten und half so, deren Kriegsanstrengungen sowie die Moral der Bevölkerung zu untergraben. Als hierbei entscheidend sollte sich erweisen, daß während des Krieges – also in Zeiten größten Bedarfs – namentlich im Bereich des Überseehandels erheblich weniger Schiffe in die Häfen des Südens einliefen oder aus ihnen ausliefen als in den Jahren vor dem Krieg¹⁹. Selbst in dem vornehmlich durch die Landwirtschaft geprägten Süden war die wirtschaftliche Spezialisierung so weit vorangekommen, daß er unter erheblichen Druck geraten konnte, wenn sein Zugang zum Weltmarkt behindert wurde. Mit einer Plantagenwirtschaft, die auf der erschöpfenden Ausbeutung von Sklavenarbeit basierte, hatten sich die Südstaaten auf den Anbau von für den Export bestimmten landwirtschaftlichen Erzeugnissen konzentriert, mit denen die kapitalintensiven Fabriken des industrialisierten Nordens und Großbritanniens beliefert wurden. Die Konföderation unternahm gewaltige, beispiellose Anstrengungen, um den kriegsbedingten Ausfall auszugleichen, indem sie sich selbst industrialisierte. Obgleich keine ihrer Armeen wegen eines Versorgungsmanagements auf dem Schlachtfeld geschlagen wurde²⁰, bescherte die Blockade der Sezessionsregierung zusätzliche finanzielle Schwierigkeiten und verursachte Notzustände in der Bevölkerung, da sie diesen schwachen Punkt der Wirtschaft traf. War die Natur des Konfliktes gegebenermaßen die eines Kampfes zwischen zwei Gesellschaften, so waren das Untergraben der Moral und die durch die Blockade verursachte wirtschaftliche und finanzielle Erschütterung notwendige Vorbedingungen für einen Sieg des Nordens.

Auch der Süden erkannte die Bedeutung des Wirtschaftskrieges und setzte auf den Meeren Handelsstörer gegen den Schiffsverkehr der Union ein. Die Tatsache, daß die berühmte C.S.S. *Alabama* und ihre Schwesterschiffe auf hoher See kreuzten, löste eine Panik aus und ließ die Versicherungsraten für die Handelsschifffahrt in astronomische Höhen klettern²¹. Handelsstörer der Konföderation konnten zwar lediglich Teile der Wirtschaft des Nordens belästigen, sie lieferten aber ein weiteres Beispiel für die neue Verwundbarkeit fortgeschrittener Volkswirtschaften, welche sich auf Industrie und Überseehandel stützten. Diese Lektion war einigen

¹⁹ McPherson, *Battle Cry of Freedom*, S. 380–382.

²⁰ Beringer/Hattaway/Jones/Still, *Why the South Lost the Civil War*, S. 8–13, 59.

²¹ McPherson, *Battle Cry of Freedom*, S. 547.

der seestrategischen Denker der 1870er Jahre durchaus eine Lehre, besonders in Frankreich²².

Zu dem Druck, unter dem die Konföderation an der Heimatfront zu leiden hatte, kam der direkte militärische Druck zweier Feldzüge, die sich von allem in Europa bis dahin Gesehenen unterschieden. Im Frühjahr 1864 hatte Ulysses S. Grant begriffen, daß die auf napoleonische Siege setzende Strategie einer operativen Entscheidungssuche, die beide Seiten auf dem östlichen Kriegsschauplatz seit drei Jahren verfolgten, keinen Weg aus der Sackgasse heraus bieten würde. Er strebte statt dessen die Zerstörung der feindlichen Armee wie folgt an: »an extension of the concept of battle until the battle became literally synonymous with the campaign: he would fight all the time, every day, keeping the enemy army always within his own army's grip, allowing the enemy no opportunity for deceptive manoeuvre, but always pounding away until his own superior resources permitted the Federal armies to survive while the enemy army at last disintegrated²³.« Grants Vernichtungsstrategie brachte in der Tat die operative Entscheidung zurück, dies aber als Teil einer größer angelegten Strategie des Volkskrieges, in dem die Truppen des Feindes, seine menschlichen und materiellen Ressourcen und seine Moral unerbittlichem Druck bis zur Erschöpfung ausgesetzt wurden²⁴. Dies wurde noch deutlicher mit William Tecumseh Shermans »march to the sea« nach dem Fall von Atlanta im September 1864. Der Feldzug der Unionstruppen durch Georgia und die Carolinas zerstörte feindliche Ressourcen und terrorisierte die Zivilbevölkerung. Sherman wollte ihnen zeigen, daß, »if they were sincere in their common and popular clamor to die in the last ditch, that the opportunity would soon come [...] If they want peace, they and their relatives must stop the war²⁵.

Um diese Entwicklungen so knapp wie möglich zusammenzufassen, bietet es sich an, Michael Howards Unterscheidung von operativen, logistischen, gesellschaftlichen und technologischen Strategiedimensionen anzuwenden²⁶. Als eine den Charakter des Krimkrieges bestimmende Bedingung ist hervorzuheben, daß er, obwohl die Öffentlichkeit auf beiden Seiten ein starkes Interesse zeigte, nicht zu einem Volkskrieg wurde, in dem letztlich die Existenz des russischen Reiches an sich auf dem Spiel gestanden hätte. Für sich genommen war Rußlands technologischer Rückstand nicht entscheidend; die westlichen Alliierten hatten zwar die moderneren Waffen, konnten dies aber nicht in einen solchen Vorteil ummünzen, der ihnen zur Überlegenheit auf dem Schlachtfeld und somit zur Überwindung defensiver Abwehrkraft gereicht hätte. Die rückschrittliche Technologie der großen Landmacht stieß eigentlich nur während der Bombardierung Sevastopols mit den modernen industriellen Technologien der westlichen Seemächte zusammen. Was Dampfschiffe, überlegene Produktionskapazitäten und Finanzkraft den Alliierten ermöglichten, war, daß sie ein entscheidendes Übergewicht im logistischen Bereich

²² Grivel, *De la guerre maritime*, S. 264–269.

²³ Weigley, *American Way of War*, S. 143.

²⁴ Janda, *Shutting the Gates of Mercy*.

²⁵ Weigley, *American Way of War*, S. 148–150.

²⁶ Howard, *The Forgotten Dimensions*, S. 105.

zur Geltung bringen und den russischen Widerstand in einem begrenzten Abnutzungskrieg brechen konnten, während ihre Seemacht das finanzielle Fundament der russischen Kriegsanstrengungen untergrub.

In den italienischen und deutschen Einigungskriegen diente technologische Überlegenheit – oder vielmehr die Fähigkeit, eine solche Überlegenheit zum eigenen Vorteil zu nutzen – dazu, dem Konzept der entscheidungssuchenden Operation zu einer Renaissance zu verhelfen. Vor allem die Eisenbahn trug hierzu bei, indem sie es den strategischen Offensiven der Massenarmeen ermöglichte, die Abwehrkraft, die der taktischen Defensive durch moderne Feuerkraft zukam, zu bezwingen. Zusammen mit begrenzten Kriegszielen reduzierte dies den Stellenwert der logistischen Dimension enorm – was durch die Tatsache, daß Seemacht in den erwähnten Konflikten keinerlei Rolle spielte, nachhaltig veranschaulicht wurde.

Schließlich sei erwähnt, daß das Erstarren des Nationalismus als einer treibenden Kraft hinter diesen Konflikten den Charakter des Deutsch-Französischen Krieges in seiner zweiten Phase gänzlich veränderte. Mit dem Wiederaufleben des Volkskrieges nach Sedan traten die gesellschaftlichen Dimensionen der Strategie in solchem Maße hervor, daß vorherige Gewinne auf operativem Feld nahezu aufgehoben wurden. Ein begrenzter Kabinettskrieg war schon durch eine Vernichtungsstrategie entschieden worden, als er auf die Stufe eines unbegrenzten Volkskrieges gehoben wurde, der es notwendig werden ließ, eine Ermattungsstrategie anzuwenden. Die Ressourcen der feindlichen Bevölkerung sollten erschöpft und ihr auf die Fortführung des Krieges gerichteter politischer Wille gebrochen werden.

Dies wurde noch deutlicher im Amerikanischen Bürgerkrieg. Keine der beiden Seiten besaß einen entscheidenden technologischen Vorteil. Im Gegensatz zu der Situation in Europa bedeuteten die weiten offenen Flächen des Kontinentes, daß Eisenbahnen, Telegraphen und Gewehre sowohl der strategischen als auch der taktischen Defensive zum Vorteil gereichten, da sie es sehr schwer machten, durch Operationen Entscheidungen herbeizuführen. Die Konföderation war besonders in der Anfangsphase auf dem Schlachtfeld oft überlegen. Diese operativen Erfolge verloren jedoch schnell an Wert, als die Bevölkerung der Union zeigte, daß sie den politischen Willen hatte, ihre überlegenen industriellen und wirtschaftlichen Ressourcen zu mobilisieren²⁷: »Had the population of the North been as indifferent to the outcome of the Civil War as the leaders of the Confederacy had initially hoped, the operational victories of the South in the early years might have decisively tipped the scales. The logistical potential of the North would have been of negligible value without the determination to use it. But given equal resolution on both sides, the capacity of the North to mobilize superior resources ultimately became the decisive factor in the struggle.«

Die beiderseitig erfolgte Mobilisierung der Gesellschaft verschob den Bereich, in dem Entscheidungen gesucht werden konnten, aus der operativen in die logistische Strategiedimension.

In einem so uneingeschränkten Volkskrieg zwischen wirtschaftlich fortgeschrittenen Gesellschaften fiel der Seemacht im Rahmen einer Ermattungsstrategie

²⁷ Howard, *The Forgotten Dimensions*, S. 102.

eine wichtige Rolle zu. Die Blockade der Union, Grants Offensive von 1864 und Shermans Marsch zur See zielten darauf ab, die militärischen und wirtschaftlichen Ressourcen des Südens zu erschöpfen und den politischen Willen seiner Bevölkerung zu brechen. Indem diese Strategien die Entscheidung in der wirtschaftlichen und in der gesellschaftlichen Strategiedimension suchten, verwandelten sie den Bürgerkrieg in den ersten industrialisierten Volkskrieg und den wahren Vorläufer des totalen Krieges, der Europa fünfzig Jahre später heimsuchen sollte²⁸. In den auf Appomattox (hier kapitulierte am 9. April 1865 R.E. Lee mit den Truppen der Konföderierten vor U.S. Grant) folgenden Jahrzehnten gelangten sehr wenige Strategen – selbst in Amerika – zu der Einsicht, daß dieser Krieg, und nicht das europäische Konfliktmodell der 1860er Jahre, auf die künftige Form des Krieges zwischen industrialisierten Gesellschaften wies²⁹.

Bismarck und Moltke hingegen zogen einige wichtige Schlüsse aus ihren Erfahrungen während des Deutsch-Französischen Krieges. Sie hatten die Einsicht gewonnen, daß jeder künftige Konflikt zwischen Großmächten sich zu einer weitaus größeren Dimension als bisher auswachsen, daß dieser schwer zu beherrschen sein und daß er sowohl die innenpolitische Machtverteilung in Deutschland bedrohen als auch seinen Status als Großmacht gefährden würde.

In den nächsten zwei Jahrzehnten rangen sie mit dem Problem von ihrem jeweiligen Standpunkt aus. Moltke lernte zu begreifen, daß kontrollierte, begrenzte Kabinettskriege zwischen modernen, politisch bewußten und mobilisierten Nationen der Vergangenheit angehörten³⁰. Aller Wahrscheinlichkeit nach würde die Kontrolle über die Ereignisse der militärischen Führung aus den Händen gleiten. Der Kabinettskrieg würde zum Volkskrieg ausarten – mit allem, was dies an Folgen sowohl für die innerstaatliche Machtverteilung als auch für die Außenpolitik mit sich brächte. Das Ringen um den Sieg würde die Mobilisierung der Energien des Volkes fordern, was wiederum kaum ohne wesentliche politische Konzessionen geschehen würde. Derartige Konzessionen würden in der Folge die autoritäre Struktur des preußisch-deutschen Staates verändern. Der Sieg in einem Volkskrieg setzte voraus, daß der politische Wille der feindlichen Bevölkerung gebrochen werden mußte. Außerdem könnte Deutschland in dem neuen Klima des Hasses, mit dem die Nationen einander begegnen würden, nur dann dauerhaften Gewinn aus seinem Sieg ziehen, wenn es dem Feind einen karthagischen Frieden auferlegte: Er müßte sich Friedensbedingungen unterziehen, die ihn effektiv daran hindern würden, einen Revanche-Krieg einzuleiten, um seine frühere Position als Großmacht wiederzuerlangen.

In seiner Eigenschaft als Generalstabschef hielt Moltke an dem Glauben fest, daß es für dieses Dilemma eine militärische Lösung gebe: Ein Präventivkrieg müsse begonnen werden, bevor eine nachteilige Verschiebung des militärischen Kräfte-

²⁸ Ein Vorläufer, nicht ein Präzedenzfall. Neely (Was the Civil War a Total War?) zählt Elemente des totalen Krieges auf, die im Amerikanischen Bürgerkrieg nicht vorhanden waren.

²⁹ Anticipating Total War.

³⁰ Moltkes eigene Definition von Kabinettskrieg findet sich in seiner Schrift »Ueber den angeblichen Kriegsrath« (1880/81), S. 137. Zum folgenden siehe Förster, Facing »People's War«.

verhältnisses einen schnellen Sieg unmöglich machte. Als Politiker scheint er schließlich erkannt zu haben, daß selbst eine solch straff kontrollierte militärische Operation leicht in einen Volkskrieg ausarten könnte und sicherlich die Saat für einen künftigen Konflikt austreuen würde. 1890 erklärte er dem Reichstag: »Die Zeit der Kabinettskriege liegt hinter uns, – wir haben jetzt nur noch den Volkskrieg, und einen solchen mit allen seinen unabsehbaren Folgen heraufzubeschwören, dazu wird eine irgend besonnene Regierung sich schwer entschließen«. Die einzig sinnvolle Aufgabe, welche dem Militär verbliebe, sei die Verhinderung eines Krieges, indem es eine zur Abschreckung anderer Mächte ausreichende Kampfkraft unterhalte³¹.

Daß ein karthagischer Frieden für die anderen europäischen Mächte kaum akzeptabel sein würde, war ein weiteres Problem, zu welchem sich Moltke nicht direkt geäußert zu haben scheint. Im nächsten Krieg mit einer Großmacht hätte der Sieg nur dann dauerhaften Nutzen bringen können, wenn diese Macht effektiv aus dem kontinentalen Gleichgewicht entfernt worden wäre. Die Einigungskriege hatten Deutschland auf dem Kontinent in eine »halb-hegemoniale« Stellung befördert; industrielles Wachstum und Bevölkerungswachstum sollten sein militärisches Potential über die nächsten Jahrzehnte noch steigern³². Ein neuer Versuch, das Gleichgewicht mit militärischen Mitteln zu verändern, hätte den Widerspruch der zwei Weltmächte an der Peripherie des europäischen Systems hervorgerufen. Schon 1875, während der »Krieg-in-Sicht«-Krise, hatten Großbritannien und Rußland Berlin unmißverständlich gewarnt, daß sie eine zweite Demütigung Frankreichs nicht hinnehmen würden. Die Flügelmächte waren zu den De-facto-Garanten der 1871 gezogenen Grenzen in Europa geworden, da sie eine weitere deutsche Expansion als eine Bedrohung des kontinentalen Gleichgewichtes erachteten und somit als eine Bedrohung ihrer eigenen Sicherheit³³. Diese latente Spannung zwischen dem neuen deutschen Kaiserreich und einer potentiellen anti-hegemonialen Koalition repräsentierte eine Erneuerung von einer der dauerhaftesten strukturellen Konstanten des europäischen Staatensystems, welche sowohl vor der Industrialisierung als auch vor dem Kongreßsystem und dem Beginn des Volkskrieges schon in Erscheinung getreten war. Krieg hatte aufgehört, als ein Instrument zur Realisierung begrenzter politischer Ziele zu fungieren, weil die Erfordernisse eines industrialisierten Volkskrieges gegen eine Macht weitreichende politische Ziele vorschreiben würden, die neue Feinde gegen Deutschland hervorbrächten und sehr wahrscheinlich zu einem hegemonialen Ringen führen würden.

Bismarck erkannte, weit klarer als Moltke, daß das europäische Konzert, so anarchisch es auch war, niemals die Eliminierung einer Großmacht aus dem kontinentalen Gleichgewicht dulden würde. Gegen Ende des Deutsch-Französischen Krieges befürchtete er eine Intervention der neutralen Mächte. Während der Krise

³¹ Moltke, Rede vor dem Deutschen Reichstag, in Moltke, Vom Kabinettskrieg, S. 638.

³² Der Begriff »halb-hegemonial« wurde von Ludwig Dehio geprägt, siehe Deutschland und die Epoche der Weltkriege, S. 15; siehe auch: ders., Gleichgewicht oder Hegemonie, S. 189–197.

³³ Hillgruber, Die »Krieg-in-Sicht«-Krise, S. 251; Geiss, Der lange Weg, S. 150 f.; Lambert, The Royal Navy, S. 86; Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd 3, S. 966–970.

von 1875 wurde ihm klar, daß ein neuer Krieg alles bisher Erreichte gefährden würde. Deshalb widersetzte er sich zu diesem Zeitpunkt wie auch zwölf Jahre später resolut den Forderungen des Generalstabes nach einem Präventivkrieg³⁴. Er zog noch nicht einmal einen Präventivschlag gegen eine feindlich gesinnte Koalition nach dem Vorbild Friedrichs II. zu Beginn des Siebenjährigen Krieges in Erwägung. Dies, so sagte er im Juni 1877, »hieße auch in der Tat die Eier zerschlagen, aus welchen sehr gefährliche Küken kriechen könnten«³⁵. Mit seiner Außenpolitik bemühte er sich in den nächsten fünfzehn Jahren, das übrige Europa davon zu überzeugen, daß Deutschland eine saturierte Macht sei, und versuchte, die Energien der Rivalen Deutschlands in Richtung überseeischer Expansion zu lenken³⁶. Das komplizierte Netzwerk sich widersprechender Allianzen, welches er aufbaute, sollte den Status quo sichern und Krieg verhindern, indem eine Interessengemeinschaft entstand, deren Ziel die Sicherung des Friedens war. Allein mit Diplomatie konnte Deutschlands neue, halb-hegemoniale Stellung bewahrt werden.

³⁴ Moltke forderte in einem Brief an Bismarck vom 30.11.1887 einen Präventivkrieg gegen Rußland (Foerster, Generalfeldmarschall von Moltke, S. 618-620).

³⁵ Zit. nach: Gall, Bismarck, S. 519. Zur Unterscheidung von Präventivkrieg und Präventivschlag siehe Van Evera, *The Cult of the Offensive*, S. 64, Anm. 26.

³⁶ Hillgruber, *Bismarcks Außenpolitik*, S. 129-146; Mommsen, *Großmachtstellung und Weltpolitik*, S. 17-26.

II. Industrialisierung und die Wirkungsmöglichkeiten der britischen Seemacht, 1840-1914

Die Industrielle Revolution brachte weitreichende Veränderungen in bezug auf die Wirkungsmöglichkeiten von Seemacht mit sich. Technologischer Wandel veränderte die Fähigkeiten der Marinen dramatisch. Wirtschaftliche Spezialisierung innerhalb der kapitalistischen Weltwirtschaft machte Staaten, die vom Überseehandel abhängig waren, durch den Druck von Handelsblockaden zunehmend verwundbar. Die Kampfkraft der Marinen selbst stand nun in unlösbarer Verbindung mit der Produktionskapazität und den finanziellen Ressourcen der am weitesten fortgeschrittenen Industriewirtschaften.

Von diesen Entwicklungen war Großbritannien mehr als jedes andere Land betroffen. Die Verteidigung seiner nationalen Sicherheit, des weltumfassenden Empires und globaler Handelsinteressen setzte die Aufrechterhaltung seiner maritimen Vorherrschaft voraus; und seine Fähigkeit, andere Mächte zu beeinflussen, hing in erster Linie von der Eignung von Seemacht als einer Offensivwaffe ab. Seine Anpassung an die durch die Industrialisierung verursachten, sich wandelnden Umstände fand in drei Phasen statt, von denen jede ungefähr ein Vierteljahrhundert beanspruchte. Die erste fiel mit der englisch-französischen maritimen Rivalität nach 1840 zusammen. Sie wurde von einem beispiellosen technologischen Wandel beherrscht, mit dem die Segelschiffflotte verschwand und durch das moderne dampfgetriebene Schlachtschiff abgelöst wurde. Das Ergebnis dieser Rivalität illustrierte den grundlegenden Wandel, der sich in den Beziehungen zwischen den Großmächten während der 1860er Jahre ereignete: »the process of industrialization increasingly made wealth and industrial capacity the decisive factor in international power«¹. Der Krimkrieg hatte die Bedeutung industrieller und maritimer Überlegenheit in einem ausgedehnten Konflikt betont. Dies wurde ein Jahrzehnt später bestätigt: »The contest in America was also demonstrating to the British that the prime measure of naval power resides in a nation's resources«².

Während der zweiten Phase nahm die britische industrielle Überlegenheit solche Ausmaße an, daß die Royal Navy in ihrer Bautätigkeit jeden potentiellen Rivalen übertreffen und ihre überlegene Seemacht auf allen Meeren zur Geltung bringen konnte. »Between 1865 and 1890 there was no threat to British naval supremacy from any combination of naval rivals [...] If the effort required to achieve these

¹ Hobsbawm, *The Age of Capital*, S. 100 f.

² Brodie, *Sea Power*, S. 203.

ends was small, as it was between 1870 and 1888, that reflected the weakness of potential opponents³.«

Aber zur gleichen Zeit leitete die wirtschaftliche Spezialisierung strukturelle Veränderungen in der Wirtschaft ein, die für eine Festlegung der strategischen Aufgaben der Royal Navy von entscheidender Bedeutung waren. Zwanzig Jahre nach der Aufhebung der Korngesetze im Jahre 1846 war die Werkstatt der Welt von der Einfuhr überseeischer Lebensmittel abhängig geworden, um ihre Industriebevölkerung zu versorgen. Das Aufkommen des Dampftriebes hatte viele Debatten über die Gefahr der Invasion und eine beträchtliche Unsicherheit im Bereich der Seetaktik ausgelöst. Von den späten 1860er Jahren an begann eine neue Generation von strategischen Theoretikern in Großbritannien, maritime Strategie neu zu definieren und wiederzubeleben. Dies geschah vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, lebenswichtige Importe und die Verbindung mit dem Empire zu verteidigen.

Die dritte Phase (1890–1914) war gekennzeichnet durch das schnelle Anwachsen anderer Seemächte. Einige, wie Frankreich, Rußland und die Vereinigten Staaten, waren alte Rivalen, die aus der Industrialisierung neue Energien schöpften. Die österreichisch-ungarische und die deutsche Marine waren in der maritimen Kräftebilanz bisher kaum ins Gewicht gefallen; nun aber stellte letztere alle übrigen als Großbritanniens leidenschaftlichster Konkurrent in den Schatten. Japan war ein ambitionierter Neuling. Die aufgrund technologischer Innovationen beschleunigte Überalterung des Materials, die Bemühungen Großbritanniens, den führenden Konkurrenten eine Nasenlänge vorauszubleiben, und in Verbindung hiermit der relative wirtschaftliche Rückgang steigerten die finanzielle Belastung, die Großbritannien auf sich nehmen mußte, um seine Vorherrschaft zur See aufrechtzuerhalten. Auch die Wirkungsmöglichkeiten der Seemacht änderten sich mit der Verbreitung der Industrialisierung. Um Druck auf ausgedehnte, sich über einen Kontinent erstreckende Wirtschaften auszuüben, eignete sich Seemacht immer weniger. Auf der anderen Seite setzte nun die wirtschaftliche Spezialisierung einige Staaten derselben Abhängigkeit von überseeischen Verbindungen aus, in der Großbritannien schon früher gewesen war.

All diese Veränderungen bedeuteten, daß sich Großbritannien in einem in den beiden früheren Phasen nie da gewesenen Maße *anpassen* mußte, um die Schlagkraft seiner Seemacht in den Gebieten, die besonders wichtig für seine nationale Sicherheit waren, zu wahren. Die mit weltweiter Präsenz einhergehende globale Vormachtstellung der Royal Navy wurde durch diplomatische Übereinkünfte ersetzt, die es ermöglichten, in lebenswichtigen Gebieten überlegene Kräfte zu konzentrieren. Eine auf die Schwächen der möglichen Gegner zielende operative Optimierung der Strategie erhöhte das Wirkungspotential britischer Seeherrschaft im Kriege. Auch wurden Pläne für radikale technologische Neuerungen, verbunden mit neuen taktischen Doktrinen, entworfen. Sie sollten einen Ausweg aus den finanziellen Zwängen eröffnen, indem sie Fähigkeiten bereitstellten, mit denen die Überlegenheit über den Gegner weitaus günstiger gewährleistet werden konnte als mit

³ Lambert, *The Royal Navy*, S. 73 f.; Beeler, *British Naval Policy*, S. 190–236.

Hilfe eines überwältigenden Vorsprungs auf dem Sektor des teuersten Rüstungsmaterials. Diese Anpassung an die geänderten Verhältnisse spielte für den Ausgang des englisch-deutschen maritimen Rüstungswettlaufes vor 1914 eine weit größere Rolle, als dies während des Wettrüstens mit Frankreich zwischen 1840 und 1865 der Fall gewesen war. Diplomatische Übereinkünfte ermöglichten die Konzentration von überlegener Kampfkraft in heimischen Gewässern und die Mobilisierung überlegener Ressourcen, um die deutsche Marine auszustechen. Gleichzeitig erleichterten es die in den Operationsplänen vorgenommenen Veränderungen, die von der deutschen Marine ausgehende Bedrohung in der Nordsee einzudämmen. Die beabsichtigten technologischen Neuerungen, sofern sie ganz in die Tat umgesetzt würden, schienen die Möglichkeit in Aussicht zu stellen, dieser Bedrohung Herr zu werden – auch ohne numerische Überlegenheit an stärksten und teuersten Schlachtschiffen.

Während der dritten Phase diente die durch begrenzte finanzielle Mittel erzwungene Anpassung dazu, die Fähigkeit der britischen Seemacht aufrechtzuerhalten, nationale Sicherheit im Angesicht ernster Bedrohungen zu verteidigen. Großbritanniens relativer wirtschaftlicher Rückgang führte nicht zu einem entsprechenden Rückgang der Wirkungsmöglichkeiten seiner Seemacht in lebenswichtigen Bereichen. Die Industrialisierung einiger seiner potentiellen Feinde steigerte diese Wirkungsmöglichkeiten sogar, da deren wirtschaftliche Spezialisierung neue Druckmittel für Großbritannien freilegte – so die Möglichkeit, ihren Zugang zum Überseehandel abzuschneiden. Der *offensive* Gebrauch der britischen Seemacht als ein solches wirtschaftliches Druckmittel war aber begrenzt. Hierfür waren Strukturen verantwortlich, deren Ursprung weit vor der Industriellen Revolution anzusiedeln ist und zu denen wir im letzten Kapitel dieses Teiles zurückkommen werden.

Die fünf großen Revolutionen in der Mitte des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiet der Technologie der Kriegsmarinen waren die Einführung des Dampftriebes, der Schiffsschraube, der Sprenggranate und des gezogenen Geschützes, schließlich die der Panzerung⁴. Die Einführung des Dampftriebes, gefolgt von der Ablösung des Schaufelrades durch die Schiffsschraube, stellte die bemerkenswerteste Entwicklung dar⁵. Raddampfer kamen in den 1820er Jahren in Gebrauch. Sie wurden als Kurier- und Versorgungsschiffe sowie als Antriebshilfen eingesetzt, nämlich als Hilfsschiffe, die in Flaute geratene Kriegsschiffe in Schlepp nahmen. In den frühen 1840er Jahren ließen die Marinen von Großbritannien, Frankreich und den Vereinigten Staaten die ersten schraubengetriebenen Kriegsschiffe vom Stapel. Zur gleichen Zeit wurden mehr und mehr der größten Kriegsschiffe mit Dampfmaschinen als Hilfsantrieb ausgestattet. Um 1850 begannen Großbritannien und Frankreich mit dem Bau von dampfgetriebenen Schraubenlinienschiffen ersten Ranges, und Segel wurden zunehmend als zwar notwendige, aber nunmehr

⁴ Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship*, S. 3; Lautenschläger, *Technology and the Evolution*.

⁵ Brodie, *Sea Power*, S. 17–37; Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship*, S. 10–16.

lediglich unterstützende Vortriebseinrichtung angesehen – selbst für die größten Schiffe⁶.

Die erfolgreichen Erprobungen von Bombenkanonen in den frühen 1820er Jahren waren es, die das damals bestehende Gleichgewicht zwischen der Standkraft des hölzernen Rumpfes und der Durchschlagskraft der Kanonenkugel durcheinander brachten. Wie bei den meisten technologischen Neuerungen, die zum Panzerschiff führten, übernahm hierbei die französische Marine die Führung. Henri-Joseph Paixhans, Offizier der Artillerie, verkündete die Suche nach »les avantages que l'on pouvait obtenir d'un agent qui produit à peu de frais des effets considérables«⁷. Die französische Marine führte 1827 die Paixhans-Bombenkanone ein, andere europäische Marinen folgten schnell dem Beispiel, und die russische Schwarzmeerflotte demonstrierte deren vernichtendes Potential gegenüber hölzernen Schiffen, als sie im November 1853 ein türkisches Geschwader vor Sinope auslöschte⁸.

Die Erfindung der Granate zwang die Marinen, einen Schutz für die Rümpfe ihrer Kriegsschiffe zu finden. Während der 1830er und 1840er Jahre wurden verschiedene Projekte für gepanzerte Kriegsschiffe diskutiert, aber Tests, die auf französischen und britischen Schießplätzen ausgeführt wurden, schienen zu zeigen, daß die Idee nicht praktikabel war. Erst als der Krimkrieg den Nutzen von Panzerbatterien zeigte, fingen die führenden Marinen an, den Bau von hochseetüchtigen Panzerschiffen ernsthaft in Erwägung zu ziehen⁹. Schon 1842 hatte der Kongreß der Vereinigten Staaten Ausgaben für ein gepanzertes Kriegsschiff bewilligt, welches allerdings nie fertiggestellt wurde. In den späten 1850er Jahren präsentierte sich die französische Marine wieder an der Spitze des Fortschritts. Frankreich baute nach 1855 nicht ein einziges hölzernes Linienschiff, und 1858 gab das Marineministerium vier gepanzerte Fregatten in Auftrag. Die erste, die berühmte *Gloire*, erregte sensationelles Aufsehen, als sie 1859 vom Stapel gelassen wurde¹⁰. Es waren aber vor allem die über einen eisernen Rumpf verfügende HMS *Warrior* und das Schwesterschiff der *Gloire*, die *Couronne*, beide 1860 vom Stapel gelassen, die eine wirkliche Revolution im Schiffbau darstellten. Die Bedeutung der Einführung von eisernen Rümpfen wurde in der Aufregung über den Stapellauf von noch auf der Basis hölzerner Rümpfe konstruierten Panzerschiffen kaum wahrgenommen. Die französische Marine baute bis Ende der 1860er Jahre noch mit hölzernen Rümpfen. Die Royal Navy hörte schon 1863 auf, Holz zu verwenden¹¹. Eiserner Rumpf boten enorme Vorteile. Im Hinblick auf die Konstruktion der Schiffe konnten alle Marinen von der Tatsache profitieren, »that with the new material, ships could be given practically any size and form«¹². Dies hatte tiefgreifende Folgen für die

⁶ Bartlett, *Great Britain and Sea Power*, S. 196–228.

⁷ Ausspruch aus dem Jahre 1811, zit. nach: Taillemite, Paixhans et sa nouvelle force maritime, S. 106; Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship*, S. 24.

⁸ Baxter, *The Introduction of the Ironclad Warship*, S. 26, 69 ff.

⁹ Ebd., S. 33–91.

¹⁰ Gille, *Le premier navire cuirassé*, S. 43–62.

¹¹ Hoygaard, *Modern History of Warships*, S. 10, 18.

¹² Ebd., S. 4 f.