



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 13 (1985)

DOI: 10.11588/fr.1985.0.52548

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

vorangegangener Passagen des Buches zurück, wenn der Autor glaubt, die ausschlaggebende Kriegsbereitschaft der »regierenden Eliten« letztlich mit der Ausbreitung des Sozialdarwinismus und der Philosophie Friedrich Nietzsches belegen zu können (vgl. S. 288).

Thomas Paine hat einmal die Klage Edmund Burkes über das Schicksal des französischen Adels mit dem Satz kommentiert: »Er beweint das Gefieder und vergißt darüber den sterbenden Vogel.« Bei der Lektüre des Buches von Arno J. Mayer gewinnt man den Eindruck, daß das bunte Gefieder des sterbenden Vogels seine Verführungskraft bis heute noch nicht ganz verloren zu haben scheint.

Helmut REIFELD, Bonn

Jörg DUPPLER, *Der Juniorpartner. England und die Entwicklung der Deutschen Marine 1848–1890*, Herford (E. S. Mittler & Sohn) 1985, 367 S. (Schriftenreihe des Deutschen Marineinstituts, 7).

Die deutsch-britischen Marinebeziehungen vor dem Ersten Weltkrieg haben immer wieder das Interesse der Historiker erregt. Es ist nur natürlich, daß sich dieses Interesse im wesentlichen auf die Phase wachsender Flottenrivalität zwischen den beiden Großmächten seit dem Beginn des deutschen Schlachtflottenbaus im Jahre 1897 konzentrierte, hatte diese Entwicklung doch maßgeblichen Anteil an der Verursachung der Katastrophe von 1914. Das Verhalten Großbritanniens gegenüber der Entstehung der Deutschen Flotte zwischen 1848 und 1890 ist demgegenüber bisher kaum untersucht worden, worauf Duppler in der Einleitung seines Buches zurecht hinweist (S. 13f.). Dem Ziel, diese Lücke zu schließen, ist das vorliegende Buch, das auf Dupplers Bonner Dissertation beruht, gewidmet.

Duppler zeichnet zunächst die Entstehungsgeschichte der Deutschen Flotte und ihre strategische Zielsetzung vom deutsch-dänischen Krieg im Jahre 1848/49 über den preußischen Flottenbau bis zur ersten Dekade nach der Reichsgründung nach. Es wird dabei deutlich, daß der deutsche Flottenbau jener Jahre nicht gegen Großbritannien gerichtet war, sondern vielmehr darauf abzielte, Deutschland bzw. Preußen in einem Krieg mit seinen kontinentalen Nachbarn auch zur See verteidigungsbereit zu machen. In der ersten Seemacht der Welt, Großbritannien, hoffte man in einem solchen Konflikt möglicherweise einen Bündnispartner zu finden. Tatsächlich wäre der Aufbau einer deutschen Flotte, darauf weist Duppler immer wieder hin, ohne britische »Entwicklungshilfe« nicht oder nur sehr viel langsamer möglich gewesen.

Die Royal Navy war nämlich nicht nur zu allen Zeiten das große Vorbild aller deutschen Marinebestrebungen. Vielmehr wurde die Deutsche Flotte bis weit in die 70er Jahre hinein im wesentlichen durch den Ankauf bzw. Bau von Schiffen in Großbritannien geschaffen. Selbst auf deutschen Werften gebaute Schiffe beruhten auf britischen Konstruktionsplänen oder verfügten doch wenigstens über britische Maschinen. Darüber hinaus wurden deutsche Seeoffiziere häufig in Großbritannien aus- und fortgebildet. Dies und vieles andere mehr schuf enge Beziehungen zwischen der Deutschen Marine und der Royal Navy, die in jeder Hinsicht der Lehrmeister der Deutschen Flotte war.

Ohne die Billigung der politischen Führung Großbritanniens wäre diese Entwicklung natürlich nicht möglich gewesen. Duppler legt auch in diesem Bereich eine im ganzen überzeugende Analyse vor. Er zeigt, daß Großbritannien dem Aufbau einer deutschen Flotte im großen und ganzen aufgeschlossen gegenüberstand. Schon im Gefolge des Helgoländer Zwischenfalls im Jahre 1849 habe sich die britische Regierung keineswegs so ablehnend gegenüber der Reichsflotte verhalten, wie es die Legende haben will. Während des Krieges von 1864 fürchtete London zwar um den Verlust der dänischen Barriere gegen die russische Ostseeflotte und drohte mit einem Eingreifen, doch nachdem die preußische Flotte die dänischen Aufgaben in der westlichen Ostsee übernommen hatte, wurde das britische

Verhalten gegenüber einer deutschen Kriegsflotte freundlicher denn je. Das Wachstum der Deutschen Flotte wurde nun von britischer Seite offen gefördert, woran auch der Krieg von 1870/71 nichts änderte.

Nach der Reichsgründung übernahm die nunmehr zur »Kaiserlichen Marine« gewordene Deutsche Flotte den Schutz der weltweiten Handelsinteressen des Reiches. Hierbei konnten sich die deutschen Flotteneinheiten auf die britischen Überseestationen stützen, was um so wichtiger war, als das Reich über keine eigenen Stationen verfügte. Der Inanspruchnahme britischer Einrichtungen in Übersee lag jedoch auch die Absicht der Reichsleitung zugrunde, auf diesem Wege die deutsch-britischen Beziehungen zu fördern. Diesem Ziel diente noch mehr die systematische Politik der »maritimen Solidarität« mit Großbritannien, die sich in wiederholten gemeinsamen Flottenaktionen in Übersee ausdrückte. Die kaiserliche Marine trat hierbei durchweg in der Rolle des Juniorpartners auf, wie Duppler anhand detaillierter Fallstudien zeigen kann. Das deutsch-britische Verhältnis wurde, wie Duppler meint, durch diese Politik tatsächlich immer enger, was auch durch die kolonialen Spannungen um 1884/85 nicht ernsthaft in Frage gestellt wurde.

Im Jahre 1889 erreichte die Entwicklung der deutsch-britischen Marinebeziehungen ihren Höhepunkt, als Kaiser Wilhelm II. anlässlich eines Besuchs in Großbritannien der Titel eines Honorary Admiral of the Fleet verliehen wurde. In diesem Augenblick nahmen die deutsch-britischen Beziehungen beinahe den Charakter einer Allianz an, was in der gleichzeitig engeren Verzahnung der Mittelmeerentente unter britischer Beteiligung mit dem Dreibund seinen realpolitischen Ausdruck fand. Duppler sieht hierin die logische Konsequenz der Entwicklung der deutsch-britischen Marinebeziehungen seit 1848 (S. 350). Nach Bismarcks Sturz jedoch und auf Grund des persönlichen Auftretens Wilhelms II. kam es in der Folgezeit schnell zu einer Abkühlung des deutsch-britischen Verhältnisses.

Dupplers Arbeit, die zudem auf umfangreichen Archivstudien beruht, stellt zweifellos einen wertvollen Beitrag zu der Erforschung der deutsch-britischen Beziehungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dar. Darüber hinaus vermittelt sie wichtige Einsichten in die Entwicklung der Deutschen Marine. Dennoch scheint grundsätzliche Kritik angebracht. Duppler stellt nämlich die deutsch-britischen Beziehungen allzu sehr in einem harmonisierenden Licht dar. Dies gilt besonders für die Phase zwischen 1880 und 1890. Es mag ja sein, daß die Kooperation zwischen deutschen und britischen Marineeinheiten in Übersee besonders im Geiste der Solidarität zwischen »zivilisierten« Mächten gegenüber unbotmäßigen außereuropäischen Kräften weiterging. Es erscheint aber unzulässig, die kolonialpolitischen Spannungen zwischen beiden Mächten, die im Vorfeld der Berliner Westafrika Konferenz von 1884/85 sogar zu einer kurzzeitigen deutsch-französischen Annäherung gegen Großbritannien führten, so stark herunter zu spielen, wie Duppler dies tut. In jenen Jahren ist vielmehr der Beginn der Rivalität zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien zu suchen, der deutscherseits den Gedanken an den Bau einer gegen das Inselreich gerichteten Schlachtflotte aufkommen ließ. Dies ist auch der Hintergrund, vor dem die Ereignisse des Jahres 1889 gesehen werden müssen, als der Versuch unternommen wurde, die entstandenen Spannungen durch Annäherung unter Kontrolle zu bekommen. Dupplers abrißartige Beschreibung der Mittelmeerverhandlungen, die noch dazu eine abschließende Gesamtwürdigung seiner Untersuchung ersetzt, erscheint deshalb keineswegs ausreichend (S. 346–350). Überhaupt vermißt der Leser in Dupplers Darstellung das Bemühen, den tieferen Ursachen der maritimen Rivalität zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien nach 1897 auf die Spur zu kommen. Es genügt nicht, all dies einfach auf die Zeit nach Bismarcks Sturz zu verschieben. Man hätte sich hier etwas mehr Problembewußtsein gewünscht. So aber verpaßt Duppler die Chance, den Anschluß zu den großen Arbeiten von Volker Berghahn und Eckart Kehr über den deutschen Schlachtflottenbau herzustellen. Doch diese Kritik soll nicht verhehlen, daß Duppler in vielen Bereichen verdienstvolle Arbeit geleistet hat.

Stig FÖRSTER, London