

46) Konstruktionsabteilung des Reichsmarineamtes, Aktenvermerke zu Linienschiffen und Großen Kreuzern 1906, 21. Februar 1905 bis 18. März 1905. [BArch, RM 3/3703, fol. 77-80].

Abschrift.

<...>

An K.I.

Gestern hat eine Vorbesprechung wegen weiterer Schiffsneubauten bei Sr. Exzellenz statt gefunden. Es soll folgendes untersucht und ev. in Skizzen festgelegt werden:

A. *Linienschiffe*.

Die Breite soll nötigenfalls weiter vergrößert werden: jedenfalls 23,7 m möglich: Preis kann bis 31 000 000 steigen. Geschwindigkeit kann auf die der Braunschweig herabgesetzt werden (also 18,5 sm Max).

1). Es ist festzustellen, ob sich 6-21 Doppeltürme aufstellen lassen, bei Wasserlinienpanzer von 260 mm nach oben stark wie jetzt, getapert, jetziges Kasemattdeck so niedrig als für Wohnräume angängig.

2). Es ist durchzuarbeiten: Projekt mit 8-28 cm S.K. davon 4 in Breitseiteinzeltürmen; in Kasematte 6 bis 8 17 cm S.K.L/45, 2 wenn irgend möglich, recht vorausschiessend, (also vor 28 cm Türmen) Displacement kann 15 000 t betragen.

Dieses Projekt bezeichnete Sr. Exzellenz, falls unter den gegebenen Bedingungen ausführbar, als das *allerseits* genehme Linienschiff.

B. *Grosser Kreuzer Projekt*.

(für nächstes Jahr zu fordern, ungef. Grösse und Preise im Herbst anzugeben).

1). *Gr. Kr. C.* durch Erhöhung der i.PS. (2 Kessel mehr, entsprechend stärkere Maschine) und der Länge, ev. auch des Tiefgangs bis 7,7 m (wegen Kolbenhub), sowie schärfere Formen Steigerung der V. auf möglichst 22,5 sm (Ich habe angegeben als Anhalt:

L. = 142-144 statt 137 m.

T. = 7,7 statt 7,5 m

Br. 21,6 wie bisher.

Depl. > 12 300 t.)

ev. 8 statt 6-15 cm S.K. in Kasematte, 2 voraus schiessend, dann ungef. Depl. > 12 500 t.

Panzerstärken anders angeordnet, ohne Gewichtszunahme.

Wasserlinie 180, getapert auf 120 mm

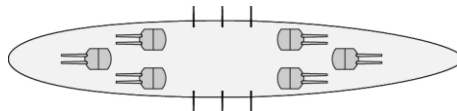
15 cm Kasematte 120 mm

21 cm - " - 160-180 mm

Preis: 1 000 000 M mehr.

2). Aufstellung von 12-21 cm S.K. L/45 in 6 Doppeltürmen mit vorne 200 mm Panzer

6-8 15 cm S.K. wie vorher.



Breite kann hierfür etwas herunter gesetzt werden. (unter Deplacementsvermehrung)

V = 23 sm genügt bei Maschinenanlage wie Projekt 1.

Dieses Projekt wird von Sr. Exzellenz als sehr günstig bezeichnet.

Nähere Erläuterungen über Gewünschtes mündlich.

K.

gez. v. Eickstedt. 21/II.

An K.I.

Bei der gestrigen Besprechung hat Sr. Exzellenz der Staatssekretär Folgendes angeordnet.

I. Grosse Kreuzer.

a). *kleines Projekt* (nur Geschwindigkeit vergrössert und 2-15 cm S.K. mehr wie gr. Krz. C.) soll nur ganz ungefähr festgestellt werden in Bezug auf Dimensionen und Kosten.

b). *grosses Projekt*:

erscheint wünschenswert, wenn Preis 22 000 000 nicht überschreitet: hierbei Armierung ev. ausschlaggebend, daher wegen Kosten ev. sofort W fragen; Anforderungen sind:

12-21 cm L/45 in 6 Doppeltürmen mit 200 mm Panzer, möglichst 8-15 cm S.K. in Kasematte.

Kleinere S.K. Torpedoarmierung wie bisher.

180 mm Panzer im Gürtel mi[t]tschiffs, nach oben getapert ev. bis 120 mm. Ungefähr 23 sm Geschwindigkeit mit 20 Kesseln, ungefähr 29 000 i. PS. Max.

Angaben, ob dies möglich, mit Skizze *bis zum 16.* erwünscht, *Herrn Baurat Konow*, falls erforderlich, hierzu heranziehen.

II. Linienschiffe.

Die *Maximalbreite* ist auf 23,8 m festgesetzt: diese soll den weiteren Bearbeitungen zu Grunde gelegt werden.

Geschwindigkeit im Max. 18,5 sm

Displacement kann 15 000 t etwas überschreiten. Grenze: Gesamtkosten dürfen 32 000 000 M nicht überschreiten, also auch für Armierungskosten wesentlich: ev. W. Angaben sofort einfordern.

a) Projekt mit 12-21 cm S.K. L/45 als Mittelartillerie in 6 Doppeltürmen. Umarbeitung für die grössere Breite, falls angängig, Panzergürtel für Seitenmaschinen und einen Teil der Kessel auf 260 mm steigern.

b). Projekt mit 8-28 cm S.K. Umarbeitung für grössere Breite, Statt 6-8 17 cm S.K. wie in Skizze angedeutet, falls Preis pp es zulässt.

K.

gez. v. Eickstedt, 4/III. 05.

Herrn Kontre-Admiral von Eickstedt.

mit der Meldung gehorsamst vorgelegt, dass Sr. Exzellenz der Herr Staatssekretär mir kurz vor seiner gestrigen Abreise noch den Auftrag gegeben hat, auszurichten:

dass bei dem besprochenen Linienschiffsprojekt ihm besonders wichtig die Ausnutzung je einer 17 cm S.K. für Bug- und Heckfeuer wäre. 17 cm Bugfeuer wünscht er unter allen Umständen.

Unter Umständen möchten auch Wohnräume dafür geopfert werden.

gez. v. Trotha. 7/3.

—
Berlin, den 13. März 1905.

Tatsache.

In der heutigen Besprechung traf Sr. Exzellenz der Herr Staatssekretär folgende Entscheidungen:

1). *Grosser Kreuzer.*

Der Gesamtpreis soll auf *24 Millionen* Mark, beschränkt werden.

Armierung: 10-21 cm, davon 6 in Kasematte;

8-15 cm

sonst wie C.

Panzer verstärkt, etwa wie bei dem grossen Projekt (E.2[)] Geschwindigkeit so gross, wie mit dem angegebenen Preis erreichbar.

Die Entwurfsskizze soll *ohne Denkschrift* am 17. März vorgelegt werden.

2). *Bezüglich des Linienschiffs*

behält sich Seine Exzellenz Entschliessung vor, im Besonderen bezüglich des zugestehenden Gesamtpreises (32 oder 33 Millionen Mark)

Die Projektskizzen:

- | | |
|-------------------------------------|------------|
| a. Genehmigtes Projekt, verbessert, | 31 Mill. |
| b. 12-21 cm in Drehtürmen, | 32 Mill. |
| c. 8-28 cm, 8-17 cm, | 34 ½ Mill. |
| d. 8-28 cm, 6-17 cm | 33 ½ Mill. |

wurden von Seiner Exzellenz zurückbehalten.

K.

K.I.a.

Am 17.3. wieder erhalten gez. Bürkner 17/3.

gez. Bürkner 13/3.

Berlin, den 17. März 1905

Tatsache.

In der Sitzung vom 17.3. befahl Sr. Exzellenz der Herr Staatssekretär, dass bis spätestens 18. früh

1). eine Skizze für ein *Linienschiff* mit 8-28 cm

10-15 cm (150 Kasemattpanzer)

möglichst unter Einhaltung des Preises von 33 Mill. angefertigt werde.

2). Für den grossen Kreuzer solle der Ersatz der 6 21 cm Kasemattgeschütze durch 4 21 cm in Einzeltürmen in seinem Effekt auf den Preis untersucht werden.

K.

K.I.a.

gez. Bürkner. 17/3.

M.

Am 17. März Abends sind von mir auf Befehl Seiner Exzellenz folgende Projektskizzen

Seiner Exzellenz persönlich vorgelegt worden:

1). *Linienschiff*

Projekt	Deplacement	Geschwind.	Armierung	Kosten
a	14600	18 $\frac{3}{4}$	4-28 cm 8-21 cm+ 4-21 cm	31 Mill.
b 1	15300	18 $\frac{1}{2}$	4-28 cm 12-21 cm	32 Mill.
b 2	15300	18 $\frac{1}{2}$	dto	32 Mill.
c	15700	18 $\frac{1}{3}$	8-28 cm 8-17 cm	34 $\frac{1}{2}$ "
d	15400	18 $\frac{1}{2}$	8-28 cm 6-17 cm	33 $\frac{1}{2}$ "
e	15400	18 $\frac{1}{2}$	8-28 cm 10-15 cm	33 – " –

2). *Grosse Kreuzer:*

E 1	12700	23 $\frac{1}{2}$	4-21 cm + 4-21 cm 8-15 cm	23 Mill.
E 2	13600	23	12-21 cm 8-15 cm	25 $\frac{1}{2}$ "
E 3	13100	23 $\frac{1}{4}$	4-21 cm + 6-21 cm 8-15 cm	24 "
E 4*	12900 x	23 $\frac{1}{2}$	8-21 cm 8-15 cm	23 $\frac{1}{2}$

* Hiervon nur der Decksplan mit zwei verschiedenen Lösungen der Aufgabe.

x im Org. unterlegt

Seine Exzellenz hat die Skizzen a, b1, c, e sowie E1, E2, E3, E4 für den

Immediatvortrag am 18. d. Mts. zurückbehalten.

K.I.a.

gez. Bürkner 18//3.

47) Admiral von Tirpitz an Kapitän z. S. Scheer (Reichsmarineamt), 3. September 1905.

[BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/22, fol. 200].

[Abschrift]

St. Blasien, den 3./9.05.

Lieber Scheer!

Ihr Schreiben vom 1. d. M. hat meine Zweifel über die Typen natürlich noch gesteigert; ich bin indessen nicht Ihrer Ansicht, daß wir parlamentarisch bei 16 000 ton Schiffen Schwierigkeiten haben werden mit dem Ausblick auf die Frage, ob dieselben in Zukunft größer werden. Je weniger wir fordern, desto lieber ist es dem Reichstag. Dahingegen werden bei größeren Schiffen die Schwierigkeiten m. E. *sehr groß* werden ob zu groß das ist die Frage. Der Sprung von 13 000 auf 17 od. 18 000 ist zu groß. Die Vermehrung der Kosten desgleichen. Es liegt auch beinahe ein Eingeständnis darin, daß 13 000, also Braunschweigklasse zu klein und nicht auf d. Höhe. Das ist aber nicht zutreffend. Ganz abgesehen, daß wir die Frage der Vergrößerung bei den beiden letzten Schiffen des Typs und damit die Materialreservefrage nicht im vorigen Winter aufrollen konnten. Trotz alledem will ich wissen, was die Konsequenzen eines Schiffes auf 17-18 000 und eines vergrößerten großen Kreuzers sind, ehe ich nach Rominten fahre. Wenn ich höher gehe mit d. Displacement, würde ich sehr wünschen, daß wir beim Linienschiff wenigstens bei 17 000 tons bleiben, damit wir unter d. Franz. u. Engl. sind und nicht als »Treiber« der Displacements erscheinen. Mit Rücksicht auf diesen Umstand käme vielleicht auch die Beschränkung auf 4 Doppeltürme u. 2 Einzeltürme (die achteren) in Frage, doch das ist unharmonisch und unvollkommen. Die Mittelartillerie kann m. E. nicht ganz fortfallen wegen des Granatfeuers auf kleine und auf große Distanzen. Ich lege einen Grünzettelauftrag für Eickstedt bei. Geben Sie ihm persönlich. Ich möchte die Frage gern zunächst ganz vertraulich behandeln, damit sie

nicht weitere Kreise schlägt, ehe ich sie politisch und finanziell übersehen kann. Andernfalls wird mir nachher die Beschränkung im Displacement noch schwerer gemacht. Ich bitte Sie, im obigen Sinne mit *Eickstedt* zu verhandeln u. mir das vorläufige Ergebnis dieser Verhandlung bald *brieflich* mitzuteilen. Sobald *Capelle* zurückkommt, müssen sie ihm diese Angelegenheit in gleicher Weise mitteilen.

M. E. könnten wir für die nächsten 4 Linienschiffe mit dem 16 000 tons auskommen. Wir würden dann auch besser sehen, wie der Hase läuft. Aber die augenblickliche außenpolitische Stimmung drängt auf größere Flottenforderung und diese kann nur im Displacement gesucht werden, die innere parlamentarische Lage auf das Gegenteil und die unbedarften Flottenschreier stören unser Vorgehen. Zu bedenken ist immer, daß für uns das Wichtigste die gesetzmäßige Vermehrung um 6 gr. Schiffe ist, alles andere läßt sich nachholen. Werden wir bei 17-18 000 ton-Schiffen u. 14-15 000 ton Kreuzern noch eine *Vermehrung* durchsetzen können? Das ist der Kernpunkt. Dazu die infame Kanalfrage, die dazu kommt.

Ich schicke Ihnen einen Brief von *Kretschmer*. Der Mann könnte uns durch seine Schreiberei sehr unbequem werden. Ich will deshalb die Sache persönlich erledigen. Ev. seinen Abschied hinausschieben, damit wir ihn länger in d. Hand behalten.

Geben Sie diesen Zettel nicht aus der Hand, außer *Capelle*, der ihn lesen kann nach seiner Rückkehr u. verwahren ihn für mich auf.

Mit freundlichem Gruß

Ihr

gez. Tirpitz.

Ich bitte Sie in Berlin zu bleiben:

gez. T.

48) Reichsmarineamt, Protokoll über die Sitzung vom 22. September 1905, betreffend neue Konstruktionen von Linienschiffen und Großen Kreuzern. [BArch, RM 3/3704, fol. 35-39].

Abschrift.

[...]

Geheim!

(Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär hat besonders auf die Geheimhaltung hingewiesen.)

[...]

Auf Befehl Sr. Exzellenz

vorläufig nicht in den

Geschäftsgang gegeben.

[...]

– Vorsitz: Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär

Anwesend: von A Kapitän zur See v. *Heeringen*,

Korvetten-Kapitän *Schrader*,

K Kontre-Admiral v. *Eickstedt*,

Geh. Oberbaurat *Rudloff*,

Baurat *Bürkner*,

B Vize-Admiral v. *Ahlefeld*,

Fregatten-Kapitän *Rieve*,

CE Kapitän zur See *Capelle*,

Kapitän zur See *Dähnhardt*,

W Kapitän zur See *Gerdes*,

Kapitän zur See *Kinderling*,

N Fregatten-Kapitän v. *Holleben*,

M Kapitän zur See *Scheer*,

Korvetten-Kapitän v. *Trotha*,

Korvetten-Kapitän *Graf v. Posadowsky-Wehner*.

A. Linienschiffe.

Es steht zur Erwägung das von K mit F bezeichnete Projekt ca. 18 000 ts., Länge c.

133-135 m, Breite 26 m, Konstruktionstiefgang: 8,0. Armierung 12-28 cm in Doppeltürmen, 8 resp. 10-17 cm L.45 oder 12-15 cm L.45, 20-8,8 cm.

Bei 19 000 H. P. 18,5 sm. Geschwindigkeit.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär hat für die Durcharbeitung eine Preisgrenze von 36,5 Millionen Mark festgesetzt.

Wahl der 17 cm oder 15 cm.

A hält es für richtiger, 12-15 cm zu wählen, da für Durchschlagskraft durch das starke Hauptkaliber gesorgt ist, es sich also darum handelt, ein Geschütz zu wählen, welches den Gegner auf allen Gefechtsentfernungen mit Granaten überschütten kann.

Die Zahl und die Feuergeschwindigkeit der 17 cm genügt nicht.

Der Herr Staatssekretär legt Gewicht auf die Durchschlagskraft der 17 cm, welche gegen grosse Kreuzer und die Mittelartillerie der vorhandenen Linienschiffstypen wirksam ist. Er glaubt nicht, dass der Fortfall der Mittelartillerie bei einigen fremden Linienschiffstypen Bestand haben wird und hält auch einen Rückschritt gegen das bisherige Kaliber für bedenklich.

Kapitän v. *Heeringen* betont, dass wir bei Wahl der 15 cm gegenüber den 12 und 10 cm der neuesten fremden Projekte einen grossen Vorsprung haben.

Exzellenz v. *Ahlefeld* hält einen Rückschritt vom 17 zum 15 cm nicht für richtig.

Kontre-Admiral v. *Eickstedt* hält das Mittelkaliber überhaupt nicht für notwendig, da als Granatgeschütz auch der 10,5 cm genügen würde.

A ist gegen den 10,5 cm, weil er auf grössere Entfernungen zu schlechte Schiessleistungen gibt.

Von W wird mit Rücksicht auf Zahl und Schiessleistung beim Granatfeuer der 15 cm empfohlen. In Hinsicht auf die Gesamtenergie der Armierung hält W das frühere Projekt mit 4-28 cm und 12-21 cm noch immer für erwägenswert.

Baurat *Bürkner* hebt die Ersparnisse an Raum, Gewicht und Geld bei Wahl der 15 cm hervor. Wenn 10-17 cm genommen werden, wird es schwer sein, mit Geld und Gewicht auszukommen. Jedenfalls können dann nicht die vielfachen sonstigen Forderungen erfüllt werden.

Kontre-Admiral v. *Eickstedt* hält eine Deplacementsreserve von c. 200 ts. schon deshalb für notwendig, weil über Stärke und Einbau des gepanzerten Wallgangsschotts noch keine Versuchsergebnisse vorliegen.

Der Herr Staatssekretär stimmt dem zu und befiehlt, dass die betreffenden Versuche vorwärts getrieben werden sollen.

Da bei Wahl der 17 cm keine Reserve an Geld und Gewicht für die sonstigen aufgestellten Forderungen verbleibt, soll die Armierung aus 12-15 cm bestehen. Im Besonderen soll die Ersparnis nach Möglichkeit für die Verstärkung der Panzerung verwendet werden.

Wahl des Hauptkalibers.

Unter Berücksichtigung der grossen Durchschlagsleistung des neuen 28 cm wird allgemein ein Heraufgehen auf den 30,5 cm nicht für notwendig gehalten.

Besondere Forderungen für die Detailkonstruktion.

1.) Einbau eines Doppelruders. Die Vorteile des Doppelruders werden für so gross gehalten, dass eine etwas verminderte Steuerfähigkeit z.B. bei der Kanalpassage ev. in den Kauf genommen werden muss.

2.) Vergrösserung des Freibords im Bug um $\frac{1}{2}$ m.

Exzellenz *Ahlefeld* weist darauf hin, dass die Schiffe der Flotte beim Gegendampfen im Manöver sehr viel Wasser vorn übergenommen haben, dass die englischen Schiffe uns in dieser Hinsicht überlegen sind.

Die Erhöhung soll nach Möglichkeit durchgeführt werden.

3.) Fortfall der Ramme.

Man kann nicht wissen, welche Bedeutung die Ramme durch einen späteren Seekrieg erhalten wird. Fehlt sie uns aber, wenn sie von Wert gewesen sein könnte, so würde ihre Abschaffung ein schwerer Fehler gewesen sein. Die Ramme soll trotz ihres Gewichts und ihres Nachteils für die Linienführung beibehalten werden. Die Konstruktion soll so durchgeführt werden, dass die seitliche Beanspruchung der Ramme, welche bei der Kollision eintritt, berücksichtigt wird.

Das Bugtorpedorohr soll bleiben, da es bei der Vorstosstaktik grosse Vorteile bietet.

4.) Anspruch auf Wohnlichkeit. Muss gegenüber anderen Forderungen zurücktreten.

5.) Besondere Admiralsbrücke für Flaggschiffe. Lässt sich durch eine kleine konstruktive Änderung im Anschluss an die Hauptbrücke schaffen.

6.) Grösserer Kohlenvorrat.

Der Herr Staatssekretär hält es prinzipiell für richtig, wenn wir mit Rücksicht auf unsere strategischen Ziele einige Prozente unter dem Kohlenvorrat der Engländer bleiben.

Es soll vorgesehen werden 2200 ts. an Bord nehmen zu können. Um den Tiefgang aber nicht über 8,5 m zu treiben, soll der Maximalkohlenvorrat für heimische Gewässer 1800 ts. betragen und dementsprechende Bunkerräume vorgesehen werden. Normalkohlenvorrat

900 ts. Was an Gewicht bei der Konstruktion übergespart wird, soll zunächst als ein Überschuss über die 900 ts. in Erscheinung treten.

7.) Doppelung des Plattengangs unter dem Panzergürtel. Mit Rücksicht auf ev. Unterwassertreffer soll der Plattengang in c. 1 m Breite aus 20 mm Nickelstahl bestehen.

8.) Erhöhung des Bugpanzers bis zum Batteriedeck. Der Panzer soll bis zu den Seitenfenstern durchgeführt werden, es sollen aber Sturzpforten vorgesehen werden, damit das durch Schusslöcher eingedrungene Wasser entfernt werden kann.

9.) Erhöhung des Panzers im Hinterschiff in Höhe des Korkdamms. Soll durchgeführt werden.

10.) Verzicht auf Täperung des Zitadellpanzers neben den 28 cm Breitseittürmen. Kostet c. 12 ts. Grund: Schutz der Munitionsaufzüge und des Umformers.

Falls der Umformer nicht im Munitionsschacht eingebaut wird, soll erwogen werden, ob das Gewicht nicht besser für die Verstärkung der Türme angelegt wird.

11.) Verstärkung des Panzers der 28 cm Seitentürme. Eine Verstärkung über 250 mm hinaus soll angestrebt werden, ausserdem eine Verstärkung der Unterbauten. Für die Zitadelle wird entsprechend der Kaliberhöhe ein Seitenpanzer von 150 mm in Aussicht genommen.

12.) Vermehrung der Dicke der Hinterwand des Kommandoturms von 250 auf 300 mm. Die Hinterwand soll nur auf 280 mm gebracht werden.

A möchte noch über die 300 mm Panzerung des Kommandoturms hinausgehen, da die intakte Erhaltung des Kommandoturms nicht nur für das einzelne Schiff sondern für die ganze Linie von Bedeutung ist.

Eine *Verstärkung* der Turmwand wird vorläufig nicht konzidiert, ob eine Gewichtsersparnis für *Vergrösserung des Turms* verwendet werden soll, bleibt noch offen.

13.) Einbau je eines gepanzerten Niedergangs zu den Unterwasserräumen im Vor- und Hinterschiff.

Gewicht ca. 20 ts. Der Einbau wird mit Rücksicht auf gesicherte Kommunikation bei Wassereinbruch und die Ventilation der Räume vorzusehen sein.

14.) Verstärkung des Panzerdecks im Hinter- und Vorschiff. Das 40 mm Panzerdeck vor und hinter der Zitadelle wird auf 55 mm verstärkt, das Zwischendeck erhält gewöhnliche Beplattung.

15.) Vergrößerung der Breite des Panzergürtels nach unten um 0,1 m (auf 1,6 m). Wird ausgeführt.

16.) Gepanzertes Wallgangsschott.

Das Schott wird zunächst mit 35 mm Stärke projektiert.

Der Herr Staatssekretär will zwischen 25. und 31. [!] Vortrag haben über den Stand der Versuche betreffend Unterwasserpanzerungen.

17.) Schutz der 8,8 cm S.K. durch 60-80 mm gehärteten Panzer.

Es wird erörtert, dass die Leute in der Tagschlacht sich an den freistehenden 8,8 cm nicht werden halten können und dass sie unter Umständen für den Munitionstransport pp. vorzusehen sind.

Nach Massgabe des vorhandenen Gewichts sollen 6-8,8 cm, in erster Linie die Buggeschütze, mit Panzerung vorgesehen werden. Gewicht ca. 40 ts.

18.) Verstärkung des hinteren Kommandostands.

Von A wird die Verstärkung auf 200 mm Panzer lebhaft befürwortet, da es sich um den Schutz der Leitung der schweren Artillerie handelt. Von anderer Seite werden 140 mm für genügend gehalten, da auch der leichte Unterbau die Anlage eines solchen Gewichts nicht rechtfertigt.

Es bleibt noch offen, ob das erforderliche Gewicht ev. von der Displacementsreserve genommen werden kann.

19.) Verstärkung des Längssplitterschotts in der Zitadelle.

Das Schott soll auf 20 mm gebracht werden, da es sich auch um die Verstärkung des Längsverbands handelt.

20.) An Munition soll vorgesehen werden:

Für 28 cm 75 Schuss, für 15 cm 150 Schuss, entsprechend der bisherigen Dotierung. Die Dotierung der 15 cm mit Stahlvollgeschossen soll nur gering sein, eine bestimmte Zahl der Stahlvollgeschosse kann als Bereitschaftsmunition vorgesehen werden.

Das zur Zeit 240 kg schwere 28 cm Geschoss wird bei den Neukonstruktionen auf mindestens 270 kg gebracht werden. Ein bestimmtes Gewicht kann W aber noch nicht angeben. Für Übungskartuschen muss Raum unter Zugrundelegung der bisherigen Dotierung geschaffen werden.

21.) Einbau von 4 Entfernungsmessern für Mittelartillerie. Wird noch offen gelassen, da die Leitung der 6-15 cm in der Breitseite vielleicht von einer Stelle erfolgen kann.

22.) Schwenkbare Torpedorohre.

Der Herr Staatssekretär erkennt die grossen Vorteile der Schwenkbarkeit der Rohre an, fürchtet aber, dass wegen Raummangels davon Abstand genommen werden muss. Ein schwenkbares Heckrohr lässt sich wegen des Doppelruders *nicht* einbauen.

Eine Schwenkbarkeit der Breitseitrohre von 40°-50° wird für ausreichend gehalten.

Für die Notwendigkeit der schwenkbaren Rohre führt Exzellenz v. *Ahlefeld* an:

1. Richtbarkeit bei stillliegendem Schiff.
2. Ausnutzung der Schussgelegenheit beim laufenden und Kreisgefecht.
3. Vorteil des früheren Schusses beim Passiergefecht.

Gegen die schwenkbaren Rohre wird vom schiffbaulichen Standpunkt aus angeführt:

Grosse Raumbeanspruchung, daher Verlängerung des Schiffs, Gewichts- und Kostenvergrösserung, Fortfall des Mittelgangs bei den Torpedoräumen. Ferner Schwächung

und Gefährdung der Schiffsverbände durch den Einschnitt von grossen Löchern und die Beanspruchung des Kugelverschlusses bei Seegang.

In Bezug auf die Torpedoarmierung selbst Erhöhung des Gewichts und der Kosten.

Vom militärischen Standpunkt wird angeführt:

Unsicherheit des Schusses, weil eine automatische Verbindung (komplizierte Befehlsübertragungen müssen nach Möglichkeit vermieden werden) nötig ist und damit die Gefahr entsteht, dass die Rohrstellung anders ist, als der Abfeuernde annimmt.

Auf Grund der angeführten Bedenken und weil es sonst unmöglich wäre, eine Schiffsgeschwindigkeit von 19 Knoten zu erlangen, verzichtet der Herr Staatssekretär endgültig auf die Schwenkbarkeit der Rohre bei den neuen Projekten.

23.) Es sind die 5,7 m langen Torpedos vorzusehen, die bisherige Dotierung der Rohre bleibt bestehen.

Geschwindigkeit.

Verlangt werden 18 $\frac{3}{4}$ sm, ob sich eine Steigerung noch erzielen lässt, muss sich bei der weiteren Konstruktion (Schärfe des Schiffs) ergeben.

Als Grundlage wird eine Maschinenleistung von 20 000 H.P. angenommen.

Kosten.

E weist darauf hin, dass eine Steigerung der Kosten über 36,5 Mill. hinaus vermieden werden muss.

Für Schiffbau stehen dann c. 22,3

für Artillerie c. 13,5

für Torpedoarmierung c. 0,7 Millionen zur Verfügung.

Es soll sofort bei Krupp angefragt werden, wie weit die Artillerie-Preise mit Rücksicht auf eine erhöhte jährliche Bestellung herabgesetzt werden können.

B. Grosse Kreuzer.

Es handelt sich um das von K eingereichte Projekt E 11. ca. 15 000 ts. Deplacement. 23 ½ sm Geschwindigkeit, Armierung: 12-21 cm Doppeltürme, 8 resp. 10-15 cm.

Der Herr Staatssekretär will, mit Rücksicht darauf, dass der 24 cm noch nicht fertig ist, den 21 cm wählen. Der 21 cm genügt auch zur Zeit vollkommen für den Kampf gegen grosse Kreuzer.

Es kommt noch hinzu, dass 12-21 cm 1780 ts., 8-24 cm 2140 ts. wiegen. Mit schiffbaulichen Mehrgewichten macht das eine Differenz von 5-600 ts. K legt Wert darauf, dass nur 8--15 cm vorgesehen werden, weil es sonst schwer sein wird, sich mit dem gegebenen Gewicht und der Geschwindigkeit von 23 ½ sm innerhalb des Preises von 27,5 Millionen zu halten.

A befürwortet die Aufstellung von 10-15 cm, da sonst in bestimmten Peilungen zu wenig Geschütze in Aktion treten.

Der Herr Staatssekretär ist mit dem Fortfall der 2-15 cm einverstanden, weil infolge der Wahl der 21 cm an sich schon eine hohe Schnellfeuerwirkung erzielt werden kann

Die Mittelarmierung wird also zunächst auf 8-15 cm festgesetzt.

Bei der Kostenberechnung muss berücksichtigt werden, dass sich die Höhe der Krupp'schen Forderungen zur Zeit noch nicht übersehen lässt.

Es werden festgesetzt:

für Schiffbau	18,5 Millionen
für Artillerie	8,5 Millionen
für Torpedoarmierung	0,5 Millionen
zusammen	27,5 Millionen.

Genehmigt

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

gez. v. Tirpitz

Vorzulegen bei A

in 1 Exemplar

49) *Admiral von Tirpitz, Denkschrift für den Reichskanzler, 18. November 1905. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/6, fol. 60-71].*

[Abschrift]

Um die Motive für die jetzige Novelle verstehen zu können, wird es nützlich sein, die Marinepolitik der letzten 10 Jahre im Reichstage mit einigen Worten zu bezeichnen.

Die vergeblichen Anstrengungen, die in den neunziger Jahren gemacht worden sind, den Reichstag zu einer stärkeren Flottenentwicklung zu bewegen, hatten gezeigt, dass unter den parlamentarischen Verhältnissen, wie sie nun einmal bei uns vorliegen, die Möglichkeit einer Entwicklung durch jedesmalige Etatsforderungen nicht erreichbar war; dass es im besonderen unmöglich gewesen wäre, die Entwicklung unserer Flotte in eine systematische Bahn zu bringen, da man bei den Forderungen der einzelnen Jahre den Augenblicksströmungen über maritime Fragen zu sehr hatte Rechnung tragen müssen. Dies konnte vielmehr nur durch ein gesetzliches Vorgehen in der Art der Vorlage vom Jahre 1897 erreicht werden. Gleichzeitig wurde der Reichstag durch die Art, wie hierbei die Entwicklung des Flottenmaterials mit der Organisation der Flotte verbunden war, gezwungen die Prinzipienfrage zu entscheiden, ob Deutschland überhaupt eine Flotte haben sollte, oder nicht. Durch dieses Vorgehen war die Möglichkeit gegeben, ablehnendenfalls durch Auflösung des Reichstages an die Nation selbst zu appellieren.

Die Vorlage zwang aber auch die innerhalb der hohen Regierungskreise bestehenden Bedenken gegen eine etwaige Auflösung des Reichstages zurückzustellen; denn nachdem einmal die Vorlage eingebracht war, konnte die Reichsregierung – wenn sie nicht eine schwere politische Niederlage in den Kauf nehmen wollte – eine Ablehnung der Vorlage durch den Reichstag nicht hinnehmen, sie war vielmehr zu einer Auflösung gezwungen.

Bei der Bedeutung, die das gesetzmässige Festlegen der Marine besass und bei der Schwierigkeit, die gerade vom parlamentarischen Standpunkte aus in der Äternisierung der Schiffsbauten lag, waren der Vorlage Grenzen in materieller Richtung gezogen. Niemand wird behaupten können, dass mit dem Gesetz von 1898 nicht das Äusserste erreicht wurde, was in diesem Zeitpunkt für die Marine erreicht werden konnte. Das gleiche wird ohne weiteres gesagt werden können von der Novelle, die im Jahre 1899 eingebracht wurde, bei welcher durch das Schlagwort: »der Verdoppelung unserer Flotte«, ebenfalls eine Vorlage geschaffen wurde, welche der Reichstag entweder im ganzen annehmen, oder ablehnen musste. Dass finanziell die Vorlage das Äusserste erreichte, was im Jahre 1900 möglich war, hat das immer schwieriger sich gestaltende Reichs-Defizit in den nächsten Jahren zur Genüge bewiesen. Andererseits konnte durch die Hereinbeziehung der Küstenpanzerschiffe und der veralteten Schiffe der Sachsen-Klasse der Vorlage eine solche äussere Bedeutung gegeben werden, dass der Reichstag wiederum nur im ganzen ablehnen oder annehmen konnte, und dass im letzteren Falle die Auflösung unvermeidlich wurde. Das Einbegreifen der alten Schiffe, gewissermassen als Simulaker in die Flottenorganisation der Vorlage ist als ein besonders glücklicher Griff zu bezeichnen.

Niemals bin ich mir vom Tage meines Amtsantritts an darüber im Zweifel gewesen, dass der Hauptgrund für die gesetzliche Festlegung unserer Flottenentwicklung in der Schaffung eines sicheren Bautempos lag. Eine Flottenvorlage aber, die etwa so lautet: »Es wird bestimmt, dass jedes Jahr 3 grosse und 3 kleine Schiffe auf Stapel gelegt werden«, war an sich völlig unerreichbar, weil eine solche Vorlage die Möglichkeit und die Notwendigkeit einer Auflösung des Reichstages im Ablehnungsfalle nicht in sich schloss. Die Bedeutung, welche eine gesetzliche Festlegung des Bautempos besitzt, ergibt sich aus folgendem Vergleich.

Wenn der Reichstag die Mittel für die Formierung neuer Truppenteile einmal genehmigt hat, sind sie der Praxis nach äternisiert. Der Reichstag kann nicht einseitig die

Truppenteile (Regiment, Batterie pp.) wieder abschaffen. Bei der Marine würde die Bewilligung von Organisationen aber noch nichts bedeuten. Der Reichstag kann durch einfache Nichtbewilligung der Schiffersatzbauten die Marine tatsächlich aufs Trockene setzen. Nur die gesetzliche Fixierung der Ersatzbauten selbst gibt der Erhaltung der Marine eine ähnliche Sicherheit wie die Armee sie besitzt. Gerade deshalb hat der Reichstag, wie die frühere Zeit ja bewiesen hat, ein grosses Machtmittel in der jährlichen Bewilligung der Schiffsbauten der Reichsregierung gegenüber in der Hand und bedeutet die Äternisierung der Ersatzbauten vom parlamentarischen Standpunkt aus ein sehr grosses Opfer. Als anzustrebendes Bautempo wurde 1898 und 1900 der Bau von jährlich 3 grossen Schiffen angesehen.

Alle diejenigen Personen von Urteilskraft, welche die nunmehr vergangene Periode der Entwicklung unserer Marine während der Flottengesetze übersehen, sind darüber nie zweifelhaft gewesen, dass wir für eine wirklich rationelle Entwicklung unserer Marine mit dem Bau von 3 grossen Schiffen und was dazu gehört, das schnellste Tempo eingeschlagen haben, welches noch richtig war. Jede darüber hinausgehende Beschleunigung musste zu einer ungesunden Entwicklung führen.

Das Prinzip, welches nun für die weitere Entwicklung der Marine meiner Ansicht nach als das richtige erscheint, beruht in dem systematischen Weiterausbau des jetzigen Flottengesetzes, und zwar zunächst in der dauernden Äternisierung des jetzigen Schiffbau-Tempos. Diesem Grundgedanken entsprechend ist die jetzige Vorlage aufgebaut worden. Da mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist, dass die Verkürzung der Lebensdauer der Linienschiffe von 25 auf 20 Jahre ohne zu grosse Schwierigkeit wird durchgesetzt werden können, sobald die Frage an sich akut ist, so wird nach Annahme der jetzigen Vorlage das vorgenannte Ziel im wesentlichen erreicht sein. Nach Verlauf von einigen Jahren wird man auch erst übersehen können, ob die Notwendigkeit einer noch grösseren Flotte für

Deutschland zur Vermehrung der Schiffsbauten, oder bloss zu einer Vergrösserung der Schiffstypen führt.

Die jetzige Vorlage schliesst, trotzdem das Bautempo von 3 grossen Schiffen an sich beibehalten wird, dennoch eine nicht unerhebliche Steigerung des Entwicklungstempos der Marine gegenüber den letzten Jahren in sich, wie daraus hervorgeht, dass das Torpedowesen verdoppelt wird, die Schiffsgrössen um 40 % gesteigert werden, und das Unterseebootswesen neu hinzutritt. Diese Steigerung des Entwicklungstempos zeigt sich auch in der vermehrten Steigerung des Ordinariums.

Wenn man die Schwierigkeiten übersieht, die schon das bisherige Tempo unserer Entwicklung gemacht hat, so wird man ermessen können, dass das für die nächsten 5 Jahre geplante Tempo nicht, oder doch wenigstens nicht wesentlich wird vergrössert werden können, wenn es rationell bleiben soll. Wer in Etatszahlen zu lesen versteht, wird dasselbe auch aus der Steigerung des Marineetats von 82 Millionen Mark in den nächsten 5 Jahren entnehmen können. Dass die personelle Entwicklung der Marine nicht rascher vor sich gehen kann, wird man aus den Avancementsverhältnissen der jüngeren Offiziere und der Schwierigkeit, die etatsmässig vorhandenen Chargen namentlich bei den Torpedoabteilungen und den Werftdivisionen aufzufüllen, ohne weiteres entnehmen können.

Ein Blick auf die Hafen- und Werftverhältnisse in Kiel und Wilhelmshaven zeigt, dass wir mit der Werft- und Hafententwicklung dem wachsenden Schiffsbestand nicht haben entsprechend nachkommen können. Es liegt in der Natur derartiger Hafenbauten, dass es nicht möglich ist, sie mehr als bisher zu beschleunigen. Wenn in Laien-Kreisen behauptet wird, dass wir in allen übrigen Punkten das bisherige Tempo innehalten, aber wenigstens mit dem Schiffbautempo wesentlich rascher vorwärts gehen sollten, so wird hierbei übersehen, dass innerhalb eines Etats der Aufwand für Schiffbauten im allgemeinen in einem richtigen Verhältnis zum übrigen Etat stehen muss und dass dieses Verhältnis kein direkt ungesundes werden darf. Wie sehr wir hierbei den anderen Nationen an verhältnismässigem Aufwand für

die Schiffbauten bereits voraus sind, geht daraus hervor, dass in England und Frankreich noch nicht 25 % des ganzen Etats für Schiffbau verbraucht wird, während wir nach Genehmigung der Novelle 50-60 % des Gesamtetats für Schiffbau aufwenden.

Nun hat der Flottenverein, unterstützt durch die politischen Vorgänge der letzten Zeit, es verstanden, einen Teil der öffentlichen Meinung für die Einbringung einer sogenannten grossen Marine-Forderung zu begeistern. Er hat im besonderen einen raschen Ersatz der älteren Schiffe in den Vordergrund der Presse-Deduktionen gerückt und hat mit allen Kräften versucht, die Freunde der Flottenentwicklung gegen das vorhandene Flottengesetz einzunehmen. Es ist klar, dass die Selbstinteressen des Flottenvereines hier in einer anderen Linie gehen, als die Interessen der Marine selbst. Die Marine braucht eine systematische und stetig steigende Entwicklung, der Flottenverein blüht am besten bei akuten Reklame-Vorlagen. Wenn es einmal geglückt sein sollte, das Flottengesetz voll so auszugestalten, wie es den Bedürfnissen Deutschlands entspricht, so würde der Flottenverein überhaupt überflüssig geworden sein. Die von mir benutzte Methode der Entwicklung muss schliesslich, wenn es glückt, die Existenz des Flottenvereins in Frage stellen.

Wie stellt sich nun ein Vorgehen wie dasjenige des Flottenvereins in der Praxis.

Um das Drängen einer öffentlichen Meinung nach einer grösseren Marineforderung benutzen zu können, bedarf man vor allem eines *allgemein verständlichen* Programms, eines Zieles, das man als Forderung aufstellen kann.

Wie man beim jetzigen Flottengesetz das Schlagwort ausgab, man wolle die Marine verdoppeln, so müsste auch die neue Forderung sich in wenigen Schlagworten zusammenfassen lassen, mit denen man Eindruck auf die öffentliche Meinung macht, und die sich für eine grosse Agitation eignen.

Da der Ersatz der Siegfried-Klasse bereits etwa 5 Jahre und der Hertha-Klasse etwa 2½ Jahre vorgezogen ist, kann es als ein ausreichendes Programm nicht angesehen werden,

wollte man etwa sich auf die Forderung beschränken, die Siegfried- und Hertha-Klasse noch weitere 2 bis 3 Jahre vorzuziehen.

Ein brauchbares Mindestprogramm wäre nach Lage der Verhältnisse innerhalb der nächsten 4 Jahre das zweite Doppelgeschwader *auf Stapel* zu legen.

Man würde dann nach Ablauf von 7 Jahren anstelle der alten unbrauchbaren Schiffe der Baden-, Siegfried- und der Hertha-Klasse ein ganz modernes Doppelgeschwader zur Verfügung haben, bestehend aus:

16 Linienschiffen und

4 grossen Kreuzern

nebst zugehörigen neuen kleinen Kreuzern und

Torpedobootsdivisionen,

an sich ein äusserst anstrebenswertes politisches und militärisches Ziel.

Jede neue Marinevorlage wird man in den Rahmen des Flottengesetzes einspannen müssen. Andernfalls gibt man das Flottengesetz von vornherein preis und stellt, wie vorher ausgeführt, damit die Entwicklung der Marine für ungünstige und finanziell schwierige Zeiten wieder auf ein Nichts. Eine Preisgabe des Flottengesetzes wäre aber nur zu rechtfertigen, wenn man einen *ganz erheblichen Gewinn* dafür eintauschte, denn meines Erachtens wird es nicht gelingen, jemals wieder ein ähnliches Flottengesetz durchzubringen, das in dieser Weise eine ruhige und systematische Entwicklung der Marine gesetzlich sicherstellt.

Legt man den Ersatz-Bauplan des Flottengesetzes zugrunde, so bedingt das in Ziffer 2 aufgestellte Programm, dass man die nach dem Flottengesetz von 1906-1917 fälligen Ersatzbauten im wesentlichen auf die Jahre 1906-1909 zusammenlegt. Dadurch entsteht vom Jahre 1910 ab bis zum Jahre 1917 eine grosse Lücke, in der anfangs – bis 1914 – gar keine und von 1914 ab jährlich nur ein grösseres Schiff auf Stapel zu legen wären (siehe den anliegenden Bauplan).

Gegen eine derartige Vorlage bestehen 2 *grosse Bedenken*, das erste auf dem Gebiet der *äusseren*, das zweite auf dem Gebiet der *inneren* Politik.

Äussere Politik.

Wenn man sich den Bauplan ansieht, so kommt jeder sofort auf den Gedanken, dass die Lücke durch weitere *Vermehrungs*bauten ausgefüllt werden soll und muss. Niemand wird es für glaubhaft halten, dass wir in 8 Jahren nur 2 Linienschiffe auf Stapel legen werden, wenn wir in den vorhergehenden 4 Jahren 16 Linienschiffe gestapelt haben. dies wird um so weniger Glauben finden, als die Lücke gerade Platz für das *dritte* Doppelgeschwader bietet, für das der Flottenverein bereits so lebhaft agitiert hat.

Dies *dritte* Doppelgeschwader ist in einer derartigen Vorlage implizite enthalten. Keine Erklärung wird ausreichen, um den Engländern diese Erkenntnis zu nehmen. Dafür würde die Sozialdemokratie schon sorgen.

Damit käme die deutsche Marine auf einen Sollbestand von $3 \times 19 = 57$ Linienschiffen, mehr als die Zahl wie sie England *zur Zeit* besitzt. Die Tatsache, dass Deutschland in den nächsten 4 Jahren 16 Linienschiffe von 18 000 tons auf Stapel legen will und ferner die Erkenntnis, dass England mit einem künftigen Sollbestand von 50 bis 60 erstklassigen deutschen Linienschiffen zu rechnen haben wird, bedingt eine solche Verschiebung der *realen* Machtfaktoren, dass auch eine ruhige und verständige Politik zu dem Entschluss kommen muss, einen solchen Gegner nieder zu schlagen, ehe er eine für Englands Weltmachtstellung so gefährliche militärische Stärke erreicht hat.

Die Möglichkeit kriegerischer Verwickelungen in den nächsten 4 Jahren, ehe auch nur eins der neuen Linienschiffe fertig ist, wird damit ausserordentlich gesteigert. Bei den sich überstürzenden politischen Ereignissen der letzten 10 Jahre und dem daraus entspringenden an sich durchaus berechtigten Wunsche, sobald als möglich auch eine erhebliche deutsche Flottenmacht in die Wagschale der politischen Entscheidungen zu werfen, hat die

Marineverwaltung und schliesslich doch auch Deutschland beständig vor der harten Tatsache gestanden, dass man im Notfalle wohl Armeen aus dem Boden stampfen kann, dass man zur Schaffung einer Flotte aber die Arbeit einer Generation bedarf, wie Napoleon I zu seinem Schaden erfahren hat. Eben dieser Tatsache wegen wird uns unter keinem Umstand der Weg über eine völlig unzureichende Flotte und alsdann über eine blosse Verteidigungsflotte erspart werden, und die daraus für uns erwachsenden unangenehmen politischen und militärischen Folgen müssen wir als unabänderlich hinnehmen, so gut wir können. Blosse Ungeduld schadet nur, sie hilft uns nicht einen Schritt weiter. Im übrigen ist bei dem ganzen Vorgehen der Marineverwaltung in den letzten Jahren die tunlichst baldige Beseitigung der englischen Gefahr unausgesetzt im Auge behalten worden. Ob man nach Art der Wünsche des Flottenvereins dabei schliesslich zu einer Offensivflotte kommen muss, kann zur Zeit gänzlich dahingestellt bleiben. Jedenfalls wird die Möglichkeit, von der Defensiv-Flotte zu einer solchen der Offensive überzugehen, durch das von der Marineverwaltung eingeschlagene Verfahren in keiner Weise beeinträchtigt; nur muss es grundsätzlich für richtiger und der Gefährlichkeit der Situation für entsprechender gehalten werden, wenn eine solche Änderung der Marinepolitik, falls sie als richtig anerkannt werden sollte, erst in einem Zeitpunkt vorgenommen wird, in welchem die Defensivflotte tatsächlich auf dem Wasser schwimmt.

Die Aufstellung offensiver Perspektiven in diesem Augenblick wird für unverantwortlich gehalten.

Innere Politik.

Eine Vorlage, wie die zuletzt skizzierte, ändert tatsächlich den *Charakter* unserer Marinepolitik vollständig und offensichtlich. Nach den jetzigen Anschauungen soll die deutsche Marine so stark gemacht werden, dass England uns nicht anzugreifen wagt, weil der

mögliche Erfolg zu dem Risiko in keinem richtigen Verhältnis steht. Für diese Aufgabe der Marine ist heute im deutschen Volk und im Reichstag eine Majorität vorhanden.

Bringt die Regierung dagegen eine Vorlage, von der man – nicht ohne Grund – annehmen muss, dass sie eine Flotte anstrebt, die der englischen gleichwertig ist, so wird die Regierung eine Mehrheit *in diesem Reichstag* nicht finden. Ob eine Auflösung einen besseren Reichstag bringt, muss stark bezweifelt werden.

Was dann? Die Finanznot mit den neuen Steuern, die allgemeine Teuerung (Fleischnot und Wirkung der Handelsverträge), eine Marinevorlage, die gewaltige Kosten erfordert und zweifelsohne grosse politische Gefahren mit sich bringt, die innerpolitischen Vorgänge in Russland und Oesterreich mit ihren Rückwirkungen auf die deutsche Sozialdemokratie, alle diese Umstände rücken die Möglichkeit eines dauernden Misserfolges von Neuwahlen und damit eine grosse Einbusse an Prestige nach innen und aussen sehr nahe. Ob das deutsche Reich heute die innere Kraft besitzt, eine »Konfliktszeit« zu überwinden, erscheint ebenfalls fraglich.

Auch darauf darf zum Schluss noch hingewiesen werden, dass sich eine neue grosse Marinevorlage nur mittels einer »Anleihe« finanzieren liesse. Es erscheint aber widersinnig, zu derselben Zeit, in der eine grosse Reichsfinanzreform in Angriff genommen wird, »um mit der bisherigen Anleihewirtschaft zu brechen«, sofort wieder eine neue grosse Anleihe zu fordern, um eine erhebliche Verstärkung der Marine zu ermöglichen.

Es ist nun behauptet worden, dass es gar nicht erforderlich wäre, ein so grosses Mindestprogramm für eine Forderung in den nächsten 4 Jahren aufzustellen, wie es hier geschehen ist. Man sagt, wenn man sich auf ein Jahrestempo von 4 grossen Schiffen für die nächsten 4 Jahre beschränkte, und gleichzeitig eine Verkürzung der Lebensdauer der Linienschiffe von 25 auf 20 Jahre forderte, so würde man den Vorteil eines schnelleren Tempos für 4-5 Jahre erreichen können, ohne die Gefahr, welche die Schaffung einer grossen Schiffbaulücke im Gefolge hat.

Hierdurch mag die äussere Gefahr wohl etwas abgeschwächt werden, es bleibt aber das Faktum einer wesentlich schnelleren Rüstung gegen England, als bisher von der Reichsregierung beabsichtigt war, bestehen. Es bleibt weiter bestehen, dass auch eine solche Vorlage ohne eine ganz wesentliche Beeinträchtigung der Reichsfinanzreform nicht eingebracht werden könnte, und dass wir bezüglich der technischen Entwicklung der Marine über das rationelle Mass damit hinausgehen.

Nur solche, die ausserhalb des politischen Milieus des Reichstages stehen, können annehmen, dass wir eine derartige Forderung unter gleichzeitiger Erhaltung des Flottengesetzes durchsetzen können. Man stelle sich vor, dass dem Reichstage zugemutet wird, erstens Steigerung der finanziellen Bedeutung des alten Flottengesetzes und der finanziellen Bedeutung der Schiffbauten um 50 %; dafür aber gleichzeitig die Zumutung, die Lebensdauer der Linienschiffe von 25 auf 20 Jahre herabzusetzen und schliesslich die bereits um 5 Jahre in der Lebensdauer herabgesetzten Schiffe der ganzen Siegfried-Klasse noch einmal zu verkürzen. Hierzu würde dann noch das Verlangen einer gesetzmässigen Vermehrung der Flotte um 6 Auslandskreuzer gehören. Mit einer solchen Häufung von Forderungen, welche in das Wesen und die Bedeutung des Flottengesetzes eingreifen, vor den Reichstag treten zu wollen, ist unsomehr ein Unding, als man sich im Falle der Ablehnung eines Teiles der Forderungen einer geschlossenen Wahlparole begeben hat.

Aber selbst wenn man annehmen wollte, dass diese ganzen Forderungen durchgehen könnten, ist zu überlegen, was im ganzen dadurch erreicht ist. Man hat für die I. 4-5 Jahre ein Bautempo von 4 Schiffen geschaffen, hat im ganzen nach 8-9 Jahren – also im Jahre 1915 – unsere Flotte um 4-5 Schiffe vermehrt. Gegenüber der jetzigen Vorlage des Reichs-Marine-Amts dahingegen hat man von diesem Zeitpunkt an die Situation aber verschlechtert und namentlich das Ziel einer Äternisierung des Bautempos unwahrscheinlich gemacht. – Das wäre der günstigste Fall. – Der ungünstigste, aber wahrscheinliche Fall wäre der, dass der

Reichstag die Vorlage nicht annimmt und das Flottengesetz in seinen Fundamenten erschüttert und nicht mehr zu halten ist.

Bei Betrachtungen dieser ganzen Frage muss man sich klar machen, dass die selbstischen Interessen des Flottenvereins und aller Parteien ohne Ausnahme im Reichstage zusammentreffen in dem Wunsche der Beseitigung des Flottengesetzes. – Den Oppositionsparteien wird eine mächtige Waffe gegen die Reichsregierung beschnitten; die flottenfreundlichen Parteien möchten gern in jedem Jahre der Reichsregierung gegenüber als die Gebenden erscheinen. Alle Parteien werden einen akuten hohen Preis für Aufgabe des Flottengesetzes bezahlen. Die Zukunft der Marine aber liegt in der stetigen systematischen Fortentwicklung, die auch dann nicht unterbrochen wird, wenn die Stimmung für Bewilligungen eine tiefstehende ist.

Solange die militärischen Grundbedingungen: die im Flottengesetz enthaltene Organisation und ihre Schiffstypen, richtig bleiben, gibt das bestehende Flottengesetz auch innerhalb der Marine selbst ein gewisses Mass von Sicherheit, dass der systematische Aufbau unserer Flotte durch Tagesstimmungen nicht zu sehr beeinflusst werde.

50) Entwurf einer Novelle zum Gesetze, betreffend die Deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900, vom 27. November 1905. [Verhandlungen des Reichstages, Bd. 220, S. 937 f.].

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc.
verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

Einziger Paragraph.

Der im § 1 des Gesetzes, betreffend die Deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 festgesetzte Schiffsbestand wird vermehrt:

1. bei der Auslandsflotte um 5 Große Kreuzer;
2. bei der Materialreserve um 1 Großen Kreuzer.

Urkundlich etc.

Gegeben etc.

Begründung.

1. Notwendigkeit der Vermehrung.

Schon bei Vorlage des jetzigen Flottengesetzes im Jahre 1900 hielten es die verbündeten Regierungen für notwendig, zur Vertretung der deutschen Interessen im Ausland eine größere Anzahl von Kriegsschiffen zu fordern, als im ersten Flottengesetze von 1898 für diesen Zweck vorgesehen waren. Die Mehrforderung betrug 6 Große und 7 Kleine Kreuzer. Mit dem Bau derselben sollte indes erst im Jahre 1906 begonnen werden, um zunächst die Schlachtflotte fertigzustellen. Der Reichstag lehnte diese Forderung damals ab. Nachdem der in Aussicht genommene Zeitpunkt für den Beginn des Baues herangekommen, sehen sich die verbündeten Regierungen gezwungen, die Forderung der 6 Großen Kreuzer zu wiederholen.

Das Flottengesetz würde dann im ganzen für den Auslandsdienst 10 Große Kreuzer vorsehen.

Davon sollen verwandt werden:

1.	als Stationäre – nach Maßgabe der bisherigen Erfahrungen –	4
2.	als Kreuzergeschwader – zur Verwendung da, wo es erforderlich wird –	4
3.	als Materialreserve	2
	Summe	10.

Die damaligen Gründe für diese Vermehrung – Vertretung und Förderung der überseeischen Interessen des Reichs – treffen auch heute noch zu.

Es ist aber noch ein weiterer schwerwiegender Grund hinzugekommen. Infolge der Formierung starker und zahlreicher Geschwader von Panzerkreuzern seitens anderer Nationen ist auch für die Deutsche Marine die zwingende Notwendigkeit entstanden, für den Kriegsfall außerhalb des Rahmens der heimischen Schlachtflotte wenigstens noch ein Geschwader leistungsfähiger Panzerkreuzer zur Verfügung zu haben.

2. Bauplan und Kosten.

Es ist in Aussicht genommen, von den 6 Großen Kreuzern in den folgenden Jahren jährlich einen Großen Kreuzer durch den Etat zu fordern. Die Kosten für Schiffbau und Armierung werden auf $6 \times 27,50 = 165$ Millionen Mark veranschlagt.

Die Verteilung dieser Kosten auf die einzelnen Jahre sowie auf ordentliche Einnahmen und Anleihe ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Jahr	Kosten	Davon sind zu decken aus:		Bemerkungen.
		ordentlichen Einnahmen	Anleihe	
Millionen Mark				
1906	4,60	1,52	3,08	Aus ordentlichen Einnahmen sind nach den bisherigen Grundsätzen von den Schiffbaukosten 6 Prozent der jährlichen Wertvermehrung der Flotte sowie die
1907	13,30	4,57	8,73	
1908	20,90	7,62	13,28	
1909	27,50	10,63	16,87	

1910	22,90	10,20	12,70	gesamten Armierungskosten zu decken.
1911	18,80	9,74	9,06	Der Rest entfällt auf Anleihe. (Vgl. die
1912	19,90	10,89	9,01	Resolution I ¹ des Reichstags bei Annahme
1913	16,30	10,48	5,82	des Flottengesetzes – Nr. 909 der
1914	14,20	10,44	3,76	Reichstags-Drucksachen von 1898/1900 ¹⁾
1915	6,60	6,60	–	– sowie auch die Denkschrift zur
Summe	165,00	82,69	82,31	Erläuterung des Entwurfs eines Gesetzes betr. die Feststellung des Reichshaushalts- Etats für das Rechnungsjahr 1901 – Nr. 52 der Reichstagsdrucksachen von 1900/1901 –)

Der Mehrbedarf an Personal beträgt:

- 126 Seeeoffiziere,
- 40 Marineingenieure,
- 16 Sanitätsoffiziere,
- 8 Zahlmeister,
- 5643 Unteroffiziere und Mannschaften.

Die durch die Vermehrung des Schiffsbestandes herbeigeführte Steigerung der fortdauernden Ausgaben wird auf etwa 20 Millionen Mark geschätzt.

¹⁾ Die Resolution lautet: Daß vom Rechnungsjahre 1901 ab im Etat für die Verwaltung der Kaiserlichen Marine die vollen Kosten für Armierungen (statt bisher zwei Drittel) und von den Schiffbaukosten sechs (statt bisher fünf) Prozent des Wertes der Flotte auf den ordentlichen Etat übernommen werden.

51) *Chef des Admiralstabes, Denkschrift über die Kriegführung gegen England. 1906. – O.P.II. –, März 1906. [BArch, RM 5/1604, fol. 149-168].*

Ganz - Geheim

Von Hand zu Hand.

n[...]

Hierzu 6 Anlagen:

- A. Gegenüberstellung der deutschen und englischen Seestreitkräfte,
- B. A.K.O. betreffend Befehlsverhältnisse,
- C. A.K.O. betreffend Kriegsgliederung mit dieser,
- D. A.K.O. an den Chef der Hochseeverbände und an die Stationschefs,
- E. Torpedoboots-Unternehmungen gegen die englische Küste,
- F. Massnahmen zur Beunruhigung des feindlichen Handels und der feindlichen Küste
(1. Handels-, 2. Minen-, 3. Kabelkrieg.)

Inhalt.

	Seite
Vorbemerkung.	1.
A. Deutschland zur Kriegführung an der eigenen Küste gezwungen	1.
B. Englands Ziele	3.
C. Englands Vorgehen	5.
a. bei rücksichtsloser Offensive	
α. unsere Flotte in der Nordsee	5.
β. unsere Flotte in der Ostsee	6.
b. wenn beeinflusst durch besondere Rücksichten:	9.
α. enge Blockade	9
β. weite Blockade	12.
D. Verhalten der deutschen Flotte:	
a. ihr Ziel	14.
b. ihr Aufmarsch	15.
c. ihre Verwendung	
α. bei rücksichtsloser Offensive des Gegners	20.
β. wenn der Gegner sie nicht sogleich angreift	21.
d. Kriegführung in der Ostsee	28.
e. Befehlsverhältnisse und vorbereitete Befehle	29.
f. Offensivunternehmungen	30.
α. zur Störung des feindlichen Aufmarsches	30.
β. zur Beunruhigung des feindlichen Handels und der feindlichen Küste	31.

E. Operationen der Armee	31.
F. Frankreich und Russland als Verbündete Englands	32.

Vorbemerkung.

Wie sich die politische Lage gestalten wird, wenn es 1906 zum Kriege gegen England kommen sollte, lässt sich nicht mit Sicherheit übersehen.

Infolgedessen ist nachstehend zunächst nur der Seekrieg gegen England allein behandelt; eine etwaige Beteiligung Frankreichs und Russlands als Bundesgenossen Englands ist zum Schluss besonders besprochen.

A. Deutschland zur Kriegführung an der eignen Küste gezwungen.

1. Anlage A lässt die Ueberlegenheit der englischen Flotte zahlenmässig und in den Einheiten erkennen.

Diese materielle Ueberlegenheit können wir zur Zeit weder durch eine grössere Kriegsbereitschaft noch eine bessere Ausbildung ausgleichen. Die Kriegsbereitschaft der englischen Flotte ist grösser als die der deutschen Flotte: sie bleibt im ganzen Jahre im allgemeinen auf derselben Höhe. Das englische Personal ist mindestens so gut ausgebildet wie das unsrige; die englischen Führer werden ihre Ueberlegenheit tactisch, die hohe Kriegsbereitschaft ihrer Flotten strategisch richtig ausnutzen.

2. Diese Tatsachen zwingen uns zu der Erkenntnis, dass wir einen Angriffskrieg an der feindlichen Küste mit Aussicht auf Erfolg nicht führen können, sondern den Feind in unsern Gewässern erwarten müssen.

3. Hieraus folgt wieder, dass nicht wir dem Feinde das Gesetz des Handelns vorschreiben können, sondern dass er es uns gegenüber tut.

Wir müssen uns fragen, wie kann der Gegner handeln, und dann nach sorgsamer Prüfung aller Möglichkeiten die Handlungsweise suchen, die uns den meisten Erfolg verspricht.

B. Englands Ziele.

4. Der innere Grund für einen Angriffskrieg Englands gegen Deutschland liegt in den Bestrebungen der deutschen Nation, sich Gleichberechtigung im Weltverkehr durch Schaffung einer starken Flotte zu sichern, sowie in der unaufhaltsamen Ausdehnung von Deutschlands Handel und Industrie.

Die Ziele Englands im Kriege mit uns sind daher:

I. Möglichst baldige und vollkommene Vernichtung der deutschen Flotte und Zerstörung der ihr dienenden Einrichtungen an Land;

II. Wegnahme der deutschen Handelsflotte, Unterbindung des gesamten Seeverkehrs Deutschlands, Brandschatzung oder Zerstörung deutscher Seehandelstädte.

5. Ist die deutsche Flotte vernichtet, so sind die übrigen Ziele leicht zu erreichen.

6. Handelt also England lediglich nach militärischen Gesichtspunkten, so müssen wir darauf gefasst sein, dass es in rücksichtsloser Offensive die Vernichtung unserer Flotte anstrebt.

7. Hierbei muss es damit rechnen, schwere Verluste zu erleiden.

8. Muss England aber aus irgend welchen Gründen Wert darauf legen, sein Ziel ohne starke Schwächung seiner Flotte zu erreichen, so wird es die vorstehenden Ziele nicht durch eine directe Offensive anstreben, die auf Verluste keine Rücksicht nimmt, sondern seine Admirale werden den Kampf mit Küstenbefestigungen und unter ungünstigen Verhältnissen trotz ihrer Uebermacht vermeiden und versuchen, unsere Flotte in See zu locken und dort zu schlagen. Gleichzeitig wird eine sorgfältig vorbereitete Blockade eingerichtet werden, die

nach dem Mass der einzusetzenden Kräfte mehr oder weniger offensiv gestaltet wird oder sich auf die Beobachtung unserer Flotte und die Hinderung jedes Seeverkehrs beschränkt.

9. In beiden Fällen werden nebenher die Unternehmungen gegen den deutschen Auslandsbesitz und unsern Auslandshandel gehen, ebenso die militärischen und diplomatischen Bestrebungen, das Drittel Seehandels, das über Holland und Belgien geht, zu unterbinden.

C. Englands Vorgehen.

a. bei rücksichtsloser Offensive.

α. Unsere Flotte in der Nordsee.

10. Will England sofort rücksichtslos gegen unsere Flotte vorgehen, und befindet sich diese in der Nordsee, so wird sie das unmittelbare Ziel des ersten, wenn möglich überraschenden Angriffs sein.

11. Dieser müsste schon als geglückt für die Engländer angesehen werden, wenn die deutsche Flotte zum sofortigen Schlagen gezwungen würde, auch wenn es nicht zu einer vollen Ueberrumpfung käme.

12. Wollen die Engländer die Vernichtung unserer Flotte mit einem Schlage vollkommen machen, so müssen sie sich auch gegen den in Danzig ausrüstenden Teil wenden.

Infolgedessen muss damit gerechnet werden, dass mit Eröffnung der Feindseligkeiten in der Nordsee auch in der Ostsee englische Streitkräfte erscheinen, deren Stärke so bemessen ist, dass sie den in Danzig liegenden deutschen Schiffen überlegen sind.

β. Unsere Flotte in der Ostsee.

13. Befindet sich dagegen unsere Flotte in der Ostsee, so ist es unwahrscheinlich, dass sie selbst das unmittelbare Ziel des ersten Angriffs wird. Die grosse Entfernung und der mit

Vorsicht zurückzulegender Weg durch die dänischen Gewässer lassen ein überraschendes Auftreten dort kaum aussichtsvoll erscheinen.

Ausserdem können wir einem vernichtenden Kampfe durch den Kaiser Wilhelm Kanal nach der Nordsee ausweichen und dort die englische Verbindungslinie bedrohen.

14. In Anbetracht der grösseren Nähe und der bei einer Fahrt durch die offene Nordsee eher möglichen Ueberraschung würden in diesem Falle die Engländer richtiger handeln, wenn sie als ersten Schritt zur Vernichtung unserer Flotte einen Versuch zur Sperrung der westlichen Kanalmündung unternehmen würden, um zunächst unsere Bewegungsfreiheit einzuschränken.

15. Würde es den Engländern gelingen, die westlichen Kanalschleusen auch nur für einige Zeit unpassierbar zu machen, so würde die in der Ostsee befindliche Flotte von jeder Betätigung in der Nordsee unter Anlehnung an unsere Küsten zunächst ausgeschlossen sein.

16. Die Engländer brauchten dann in der Nordsee nur soviel Streitkräfte zurücklassen als nötig, um etwa vereinzelte in Nordseehäfen vorhandene deutsche Streitkräfte im Zaume zu halten und ihren Erfolg auf der Elbe auszunutzen. Mit ihrer dann schon durch die Reserven verstärkten Hauptmacht könnten sie sich gegen Kiel wenden, um vor oder in diesem Hafen das Gros unserer Flotte zu vernichten.

17. Die Aussichten auf solchen Erfolg müssen einen ausserordentlichen Anreiz für die Engländer bilden, einen Ueberfall auf die westliche Kanalmündung, sei es als Handstreich oder als gewaltsame Unternehmung, ins Werk zu setzen. Die Neigung hierzu wird wesentlich unterstützt werden durch die Aussicht, mit solchem grossen Erfolge gleich bei Beginn des Krieges die politische Haltung der Neutralen zu beeinflussen.

Aber auch Versuche, den Kanal in seinem Laufe innerhalb der Mündungen, z.B. durch Sprengen der Brücken unbefahrbar zu machen, würden dem gleichen Zwecke dienen. Auch mit ihnen muss daher gerechnet werden.

18. Dass die Befestigungen bei Cuxhaven, ehe sie vollständig mobilgemacht und durch die Sperren ergänzt sind, einem energischen und zu Opfern bereiten Gegner kein ernstliches Hindernis bieten, ist den Engländern naturgemäss bekannt.

b. Englands Vorgehen, wenn beeinflusst durch besondere Rücksichten.

19. Haben die Engländer von directen Offensiv-Unternehmungen gegen die deutsche Flotte und die Elbmündung aus irgend welchen Gründen Abstand genommen oder sind diese misslungen, so ist anzunehmen, dass sie ihr Ziel durch eine möglichst wirksame Blockade der deutschen Küsten zu erreichen suchen werden.

α. Enge Blockade.

20. Zu einer engen Blockade der deutschen Nord- *und* Ostsee-Küsten reichen, solange der Kaiser Wilhelm Kanal benutzbar ist, die englischen Flotten allein nicht aus. Die englische Kriegsleitung muss sich daher entscheiden, welche der beiden Küsten sie effectiv blockieren, und welche sie nur beunruhigen will.

21. Dass diese Entscheidung für die Blockade der Nordsee-Küste fallen wird, bedarf keiner Begründung.

22. Für eine Blockade der Ostseeküste spricht nur der Umstand, dass die Engländer hier auf eine wertvolle Unterstützung durch Dänemark rechnen können.

23. Infolgedessen muss es als höchst wahrscheinlich angesehen werden, dass die Engländer die deutsche Nordseeküste eng blockieren und in die Ostsee nur Streitkräfte zu besonderen Zwecken entsenden werden.

24. Haben sich die Engländer aber zu einem solchen Vorgehen entschlossen, so gewinnen die Nebenoperationen zur Einrichtung und Durchführung der Blockade an Bedeutung.

25. Zu ihnen rechnet der Versuch, Helgoland und diejenigen friesischen Inseln zu besetzen, die als Stützpunkte für die Blockadeflotte geeignet erscheinen, sowie Versuche, die

Jade und Weser durch Minensperren und andere Hindernisse abzusperren, um diese Flussmündungen dem Gebrauch der deutschen Flotte zu entziehen.

26. Als Stützpunkt kommt an der deutschen Küste in erster Linie in Frage: Borkum, ferner für leichte Streitkräfte Sylt und Pellworm.

Mit überraschenden Angriffen auf diese Punkte, namentlich den ersteren, den einzigen Stützpunkt für Schiffe aller Gattungen, muss daher zu Beginn der Feindseligkeiten gerechnet werden.

27. Auf ausserdeutschem Gebiet finden sich in der Nähe der deutschen Bucht nur Stützpunkte für leichte Streitkräfte: Vlieland und das Seegatt von Terschelling in Holland und Esbjerg in Dänemark.

Es ist nicht anzunehmen, dass England Bedenken tragen wird, einen dieser Punkte zu besetzen, falls dies im Interesse seiner Kriegführung liegt.

28. In der Ostsee müssen die Engländer einerseits ihren eignen Handel nach den nichtdeutschen Ostseeländern schützen und andererseits verhüten, dass der deutsche Seehandel über diese neutralen Länder einen neuen Weg findet.

Infolgedessen ist ausser zum Angriff auf unser III. Geschwader auch weiterhin mit Unternehmungen englischer Streitkräfte in der Ostsee zu rechnen.

β. Weite Blockade.

29. Will England seine Flotte auch den Verlusten nicht aussetzen, die die enge Blockade mit ihren täglichen Kämpfen zur Folge haben wird, und sich nur auf die Beobachtung unserer Flotte und die Hinderung jeden Seeverkehrs beschränken, so kann sein Vorgehen dazu folgendes sein:

Zunächst Besetzung des auch hierbei nicht zu entbehrenden Stützpunktes an der deutschen oder benachbarten neutralen Nordseeküste, und zwar, um nicht zu viel Kräfte einsetzen zu müssen, so überraschend wie möglich, ehe er verteidigt werden kann.

30. Gleichzeitig hiermit ist ein ausgiebiger Gebrauch von Minensperren und anderen Fahrwasserhindernissen in allen deutschen Flussmündungen zu erwarten, um dem Herauskommen deutscher Streitkräfte ein erstes und billiges Hindernis entgegenzustellen. Unter Umständen kann sogar ein Verseuchen der Helgoländer Bucht in Frage kommen.

31. Im Uebrigen wird sich das Blockadegros voraussichtlich in einer Mittelstellung nordwestlich von Helgoland halten, während nur leichte Streitkräfte nach der Helgoländer Bucht und nach dem Kattegat zur Beobachtung des Ausgangs aus der Ostsee vorgeschoben werden.

32. Würde ein solches Verfahren nun auch den grossen Vorteil haben, dass das Blockadegros gut gegen Torpedobootsangriffe geschützt wäre, so haften ihm andererseits doch auch sehr grosse Mängel an:

- a. Die militärische wie die Handelsblockade würde kaum ganz effectiv sein.
- b. Die deutsche Flotte würde mehr oder minder grosse Bewegungsfreiheit behalten.
- c. Die leichten Blockadestreitkräfte würden keinen genügenden Rückhalt haben.
- d. Deutsche Torpedoboote können leichter in See gelangen.
- e. Offensive Unternehmungen gegen den englischen Handel und die englische Küste können leichter ins Werk gesetzt werden.

33. Hieraus ergibt sich, dass diese Art der Kriegführung, die auch in keiner Weise der Tradition und dem offensiven Geist der englischen Marine entspricht, nicht als sehr wahrscheinlich angesehen werden kann.

D. Verhalten der deutschen Flotte.

- a. Ihr Ziel.

34. Englands Machtmittel, uns zum Frieden zu zwingen, ist seine Flotte. Diese so zu schwächen, dass sie dafür nicht ausreicht, ist unser Ziel.

Das Verhalten ist daher für uns das richtigste, das für den Feind die grössten Verluste zur Folge hat.

b. Ihr Aufmarsch.

35. Nach den vorstehenden Betrachtungen muss mit grosser Wahrscheinlichkeit damit gerechnet werden, dass die Engländer den ersten Stoss, wenn möglich überraschend, gegen die Nordseeküste und im Besonderen gegen die Elbemündung mit dem westlichen Ausgange des Kaiser Wilhelm Kanals richten werden.

36. Die Ueberlegungen haben ferner erkennen lassen, wie sehr sich unsere Lage strategisch und politisch verschlechtert, wenn die Engländer hierbei den Erfolg haben, unserer in der Ostsee befindlichen Flotte die Möglichkeit, die Nordsee durch den Kaiser Wilhelm Kanal zu erreichen, auch nur vorübergehend zu nehmen.

37. Wenn daher nicht das Zurückhalten unserer Flotte in der Ostsee uns tactische Vorteile bietet, so grosse, dass sie die Preisgabe der Elbemündung mit ihren Folgen rechtfertigen, so sind wir gezwungen, unsere Streitkräfte in der Nordsee zu sammeln.

38. Ersteres ist nicht der Fall. Wir werden also unsere active Schlachtflotte in die Nordsee schicken müssen, sobald die Gefahr einer kriegerischen Entwicklung auftaucht.

Je eher es dann geschieht, um so weniger wird es als unmittelbare Kriegsdrohung aufgefasst werden können.

39. Wir werden dabei in den Kauf nehmen müssen, dass bei einem sofortigen Sammeln der activen Flotte auf der Elbe die Ueberführung des in Danzig ausrüstenden III. Geschwaders von Kiel aus nur wenig oder garnicht unterstützt werden kann.

Senden die Engländer nur wenige Streitkräfte in die Ostsee, so muss sich das III. Geschwader allein ihrer erwehren, erforderlichenfalls kann es sich vorübergehend in den Schutz von Swinemünde begeben.

Kommen aber stärkere Flottenteile, so würde immer noch die Möglichkeit vorliegen, falls es die Verhältnisse in der Nordsee erlauben, von dort deutsche Streitkräfte zur Aufnahme des III. Geschwaders nach der Ostsee zu entsenden.

Die möglichst baldige Heranziehung des III. Geschwaders nach der Elbe ist aber wichtig, denn wenn es auch als selbstständiger Teil keinen grossen militärischen Wert besitzt, muss es doch bei der Entscheidungsschlacht mitwirken. Ausserdem kann es auch gerade bei der Kriegführung von der Elbe aus zur Offenhaltung der Einfahrt bei Vorstössen der übrigen Flotte und zur Aufnahme wieder einlaufender Flottenteile noch wesentliche Dienste leisten.

40. Als Aufmarschplatz für unsere Flotte kommt unter den geschilderten Verhältnissen nur die Elbe in Betracht.

Wilhelmshaven darf nicht einmal als erster Ausrüstungshafen gewählt werden.

Denn abgesehen von den noch immer schwierigen Fahrwasserverhältnissen stellt die Jade eine Sackgasse dar, aus der herauszukommen bei der hohen Kriegsbereitschaft des Gegners für uns sehr leicht unmöglich werden kann.

41. Die Elbe entspricht leider zur Zeit nur wenig den Anforderungen, die man an einen Aufmarschhafen stellen muss.

Wegen der geringen militärischen Sicherheit, die der Ankerplatz auf der Elbe zur Zeit gewährt, rücken wir mit dem Sammeln unserer Flotte dort dem Feinde sein Hauptangriffsobject in erreichbarer Nähe, sofern er den Krieg mit rücksichtsloser Offensive führen will.

Dieser Nachteil muss dadurch verringert werden, dass rechtzeitig auf der Untereibe möglichst weitgehende militärische Sicherheitsmassregeln - namentlich gegen Nachtangriffe - getroffen werden, wie eingehende Ueberwachung des gesammten Schiffsverkehrs, militärische Beaufsichtigung und Regelung der Befeuerung und des Lootsendienstes, Besetzung der Werke mit Friedensgarnison u.s.w.

42. Ein weiterer Nachteil ist, dass unsere Schiffe dort nicht planmässig ihre Ms. Ausrüstung vornehmen können.

Sie werden sich hierfür immer auf Kiel stützen müssen, soweit nicht die Hilfsmittel Hamburgs herangezogen werden können.

43. Endlich die beiden schwerwiegendsten Nachteile, dass für absehbare Zeit von einem gesicherten Ankerplatz aus die Verbindung mit der Aussenelbe für schwere Schiffe auf bestimmte Zeiten beschränkt ist, und dass die Elbemündung auch mangels einer Werft und ausreichender Dockgelegenheiten an sich kein geeigneter Stützpunkt ist.

44. Alle diese Nachteile des Aufmarsches auf der Elbe müssen in Kauf genommen werden: mag der Gegner rücksichtslos offensiv vorgehen oder eine weniger energische Kriegführung wählen, unsere Flotte muss in der Nordsee sein, weil wir der Gefahr eines Angriffs auf die westliche Kanalmündung entgentreten müssen, und weil nur von der Elbe aus eine Betätigung unserer Flotte zum Schutze der Mobilmachung der Nordseeküste und gegen die feindliche Blockade Aussicht auf Erfolg bietet.

c. Ihre Verwendung.

α. bei rücksichtsloser Offensive des Gegners.

45. Wird vorausgesetzt, dass der Gegner bei Kriegsausbruch und nach Feststellung des Vorhandenseins unserer Flotte vor oder auf der Elbe die Offensive wählen wird ohne Rücksicht auf Fahrwasser und Küstenverteidigung, so steht zur Frage, soll unsere Flotte den Kampf aufnehmen *vor* der Elbe oder soll er dort vermieden und *auf* der Elbe bis zur Vernichtung durchgeschlagen werden.

Unser Ziel, dem Feinde die grösstmöglichen Verluste beizubringen, zwingt zu diesem Zeitpunkt zur Vermeidung der Schlacht *vor* der Elbe. Einerseits die Stärke des Feindes, mit der er den Anmarsch auf unsere Küste ausführen wird, andererseits die dann doch geringe Kriegsbereitschaft aller nicht zur activen Schlachtflotte gehörigen Verbände lässt es sicher erscheinen, dass die Verluste des Feindes in der offenen Schlacht geringer sein werden,

als wenn wir ihn *auf* der Elbe anlaufen lassen und ihn zwingen, die Sperren und die Küstenwerke zu passieren. Der Kampf *vor* der Elbe wird also in diesem Falle zu vermeiden und die Vernichtung des Gegners *auf* der Elbe - wenn nötig, unter vollem Einsatz aller Kräfte - anzustreben sein.

β. wenn der Gegner nicht angreift.

46. Verzichtet England auf einen solchen Angriff, so kommen folgende Ueberlegungen in Betracht:

Im Kriege gegen England allein liegt die Entscheidung auf dem Wasser.

Eine unbestrittene Seeherrschaft Englands an unseren Küsten muss früher oder später die Entscheidung zu Gunsten Englands bringen. Bei dem Stärkeverhältnis der beiderseitigen Flotten müssen wir damit rechnen, dass wir die Seeherrschaft Englands durch eine Entscheidungsschlacht nur *einmal* bestreiten können.

47. Wann sollen wir diese Schlacht suchen, falls uns England die Wahl des Zeitpunktes überlässt?

Suchen wir sie gleich, nachdem wir alle unsere Kräfte zusammengefasst haben, so lehrt uns der Stärkevergleich, dass keine Aussicht vorhanden ist, unser Ziel zu erreichen.

Ueberlegungen über den voraussichtlichen Verlauf dieser Schlacht lassen es auch als wahrscheinlich erkennen, dass unsere Torpedoboote in ihr nicht zum Nahkampf kommen, sondern vorher vernichtet sein werden.

Nach der Schlacht werden dem Gegner soviel Kräfte bleiben, dass wir an eine ernsthafte Gefährdung seiner Seeherrschaft nicht mehr denken können.

Der Feind hat sein militärisches Ziel gleich bei Beginn des Krieges erreicht.

48. Suchen wir die Schlacht zunächst nicht, so binden wir die englische Flotte an unsere Küste und setzen sie dem schwächenden Einfluss des Blockadedienstes aus. Wir finden Gelegenheit für nächtliche Offensive unserer Kreuzer und Torpedoboote gegen feindliche

Linienfahrer und Kreuzer, deren Ergebnis unsere Aussicht für die Entscheidungsschlacht wesentlich verbessern kann.

Wird in dieser unsere Flotte dann auch zum grössten Teil vernichtet, so ist es doch möglich, dass die Gesamtverluste der englischen Flotte so gross werden, dass sie gegenüber der Haltung uns befreundeter Mächte und dem uns verbliebenen Rest von Schiffen die Seeherrschaft in der Nordsee nicht mehr voll aufrecht erhalten kann.

49. Aber auch die Rücksichten auf die politischen Verhältnisse sprechen gegen ein schnelles Herbeiführen der Entscheidung zur See. Solange es nicht endgültig feststeht, dass Deutschland allein den Kampf auszufechten hat, wirkt das Vorhandensein der deutschen Flotte als ein Machtfactor, der auf die Entschlüsse anderer Mächte von wesentlichem Einfluss sein kann.

50. Hieraus ergibt sich als nächste Aufgabe für die Verwendung unserer Flotte falls England sie nicht sofort auf der Elbe angreift:

α. Vermeidung eines entscheidenden Erfolges der Engländer zu Beginn des Krieges, Bindung ihrer Flotte in unseren Gewässern und damit Entlastung der politischen Haltung uns befreundeter Mächte von dem Druck, den eine Actionsfreiheit besitzende englische Flotte ausübt.

β. Energische Offensive unserer Kreuzer und Torpedoboote gegen die feindlichen Linienfahrer, Erschwerung der Blockade mit allen Mitteln, Veranlassung zu Kohlen- und Munitionsverbrauch, Material- und Personalbeanspruchung, Versuche Teilerfolge zu erringen, ohne jedoch unsere Linienfahrer gegen überlegene Kräfte einzusetzen.

51. Haben wir bei unseren Offensivvorstössen einen Erfolg erreicht, der mit Rücksicht auf unser Ziel den vollen Einsatz unserer ganzen Flotte gerechtfertigt erscheinen lässt, so muss dieser erfolgen. Ist uns ein solcher Erfolg nicht geworden und sind unsere materiellen Mittel zur Offensive gegen die Blockadeflotte erschöpft, so wird die politische Lage allein den Ausschlag geben, ob und wann die Schlacht gesucht werden soll.

52. Gegen ein solches Verhalten unserer Flotte kann der in moralischer Beziehung nicht günstig wirkende Einfluss einer hinhaltenden Kriegführung geltend gemacht werden.

Wenn aber, wie vorher verlangt, eine energische offensive Betätigung im Kleinkriege stattfindet, wenn jede Gelegenheit zur Beunruhigung des Feindes benutzt wird und wenn schliesslich die Notwendigkeit einer solchen vorbereitenden Kriegführung verstanden wird, so ist anzunehmen, dass bis zur entscheidenden Schlacht der Geist der Besatzungen keinen Schaden leiden wird.

53. Und wenn auch das für uns ungünstige Stärkeverhältnis der beiderseitigen Flotten zu Beginn des Krieges im Laufe der Zeit sich noch verschlechtert, da (Siehe Anlage A.) die englische Flotte bessern und grösseren Zuwachs zu erwarten hat, als die deutsche, so weist dies nur darauf hin, wie wichtig es ist, dass englische Flottenteile möglichst lange an anderer Stelle gebunden werden; wie notwendig es ist, der Blockadeflotte auf jede Weise Verluste zu verursachen, und wie sehr darauf zu halten ist, dass sich unsere Angriffe gegen die zur Schlacht geeigneten Schiffe des Feindes richten, ohne dass wir unsere eigenen Linienschiffe dabei einsetzen.

54. Mit Beginn der Kriegsvorbereitungen fällt der deutschen Flotte die Aufgabe zu, die Durchführung der Mobilmachung an der deutschen Nordseeküste und die Heranziehung der etwa in Wilhelmshaven ausrüstenden Seestreitkräfte nach der Elbe zu sichern, soweit sie dazu im Stande ist, ohne sich der Gefahr auszusetzen, von überlegenen feindlichen Streitkräften gegen ihre Absicht in einen entscheidenden Kampf verwickelt zu werden.

Diese notwendige Beschränkung bringt es mit sich, dass auf eine Unterstützung der Flotte bei der Mobilmachung der Friesischen Inseln mit Sicherheit nicht gerechnet werden kann, und eine solche voraussichtlich nur für die Elbemündung und höchstens noch für Helgoland möglich sein wird.

d. Kriegführung in der Ostsee.

55. In der Ostsee muss sich unsere Kriegführung voraussichtlich auf die örtliche Küstenverteidigung beschränken.

Solange aber noch wichtige Teile der Hochseeverbände in Danzig ausrüsten, muss ohne Schädigung des eigentlichen Kriegsziels alles versucht werden, ein Eindringen von feindlichen Streitkräften in die Ostsee, welche die Ueberführung dieser Schiffe nach Kiel stören können, zu erschweren.

(Anmerkung: Da die dänischen Gewässer als Teil des Kriegsschauplatzes angesehen werden müssen, so wird der dänischen Regierung nötigenfalls sofort mitgeteilt, dass die Hergabe von Lootsen für feindliche Schiffe als unvereinbar mit den Pflichten der Neutralität angesehen werden muss.)

e. Befehlsverhältnisse.

56. Für die beabsichtigte Kriegführung kann eine einheitliche Leitung aller Operationen an unserer Küste von einer Stelle aus nicht entbehrt werden.

Diese Stelle kann nur der Chef der Hochseeverbände sein, dem bei der grossen Verantwortung, die er zu tragen berufen ist, auch alle vorhandenen Mittel zur Verfügung stehen müssen. Ihm ist daher der Oberbefehl auf dem Wasser zu übertragen. Auf sein Verhältnis zu den Stationschefs und Festungskommandanten hat die Verteidigungsanleitung vom 28. IV. 03. Ziffer 8 sinngemässe Anwendung zu finden.

57. Aus den vorstehenden Ueberlegungen folgen die nachstehenden von Seiner Majestät zu erlassenden Befehle:

- I. A.K.O über Befehlsverhältnisse,
- II. A.K.O betr. Kriegsgliederung, dazugehörig die Kriegsgliederung selbst,
- III. A.K.O. an den Chef der Hochseeverbände und an die beiden Stationschefs.

f. Offensiv-Unternehmungen.

58. Haben wir uns auch für die Verwendung unsere[r] Schlachtflotte zum Verteidigungskrieg an unseren Küsten entschliessen müssen, so dürfen wir doch nicht grundsätzlich auf jede Offensive an die feindlichen Küste verzichten.

Wir müssen, soweit irgend möglich, wohl sofort mit Eröffnung der Feindseligkeiten, als auch im Verlauf des Krieges Seestreitkräfte nach der englischen Küste entsenden, um hier Beunruhigung und Unsicherheit zu erregen.

Neben diesem moralischen Erfolge sind dabei aber auch materielle Erfolge gegen die englischen Flotten, im Besonderen die Linienschiffsgeschwader, anzustreben.

α. zur Störung des feindlichen Aufmarsches.

59. Hierfür kommt zunächst in Frage ein Vorstoss mit Torpedobooten nach der Themse, um die Ausrüstung und den Aufmarsch englischer Flottenteile zu stören.

In der Anlage ist ein solcher Vorstoss näher behandelt.

Ob er genügend Erfolg verspricht, wird von den im entscheidenden Augenblick vorliegenden Verhältnissen abhängen und erst dann endgültig beurteilt werden können.

β. zur Beunruhigung des feindlichen Handels und der feindlichen Küste.

60. Ferner ist es von wesentlicher Bedeutung, dass wir möglichst bald nach Beginn des Krieges und in seinem Verlauf sowohl Streuminendampfer gegen die englischen Handelshäfen anzusetzen suchen, als auch mit Handelszerstörern den englischen Seehandel auf dem Ocean angreifen.

Die hierfür in Betracht kommenden Massnahmen sind in der Anlage näher erörtert.

E. Operationen der Armee.

61. Die Armee hat planmässig den Aufmarsch nach Westen und Osten vorgesehen und hält dafür alle Kräfte für erforderlich. Der Abtransport des mobilen IX. und erforderlichenfalls auch X. Armeekorps kann jedoch noch verhindert werden, falls die militärische Lage an der Küste ein Verbleiben von Truppen notwendig erscheinen lässt.

F. Frankreich (und Russland) im Bunde mit England.

62. Tritt Frankreich als Bundesgenosse Englands gegen uns auf, so ändert sich die militärische Lage auf dem Wasser insofern als die französischen Streitkräfte

a. mittelbar dazu beitragen, dass die englischen Seestreitkräfte in grösserer Anzahl gegen uns Verwendung finden können;

b. unmittelbar die englische Uebermacht noch weiter erhöhen.

63. Dies hat zur Folge, dass wir uns auf eine energische Kriegführung nicht nur in der Nordsee, sondern auch in der Ostsee gefasst machen müssen.

64. Es ist sehr schwer vorauszusagen, wie die Verteilung der beiden verbündeten Flotten sein wird, aber als sicher kann man wohl annehmen, dass eine reinliche Scheidung in der Zuteilung der verschiedenen Aufgaben stattfinden und ein gemeinsames Operieren französischer und englischer Streitkräfte an einer Stelle vermieden werden wird.

Dieser Annahme würde es z.B. entsprechen, wenn die englische Flotte in der Nordsee bliebe und der französischen die Ostsee als Feld der Thätigkeit zugewiesen würde.

65. Das Auftreten starker feindlicher Kräfte in der Ostsee wird unsere Kriegführung dort noch weiter beschränken.

66. Trotzdem dürfen wir auch unter diesen Umständen nicht von unserem Grundsatz des Zusammenhaltens der Kräfte und zwar zunächst in der Elbemündung und von der von uns als richtig erkannten Art der Kriegführung abweichen und müssen selbst Erfolge des Feindes an der Ostseeküste in den Kauf nehmen.

Nichts würde verkehrter sein, als wenn wir nun etwa planmässig einen Teil unserer Hochseestreitkräfte nach der Ostsee ziehen würden. Erscheint in der Ostsee aus besonderen Gründen, die sich nicht voraussehen lassen, ein Vorgehen gegen feindliche Streitkräfte geboten, so wird es in der Regel richtig sein, nachdem die Mobilmachung der Elbe beendet ist, die ganze Schlachtflotte aus der Elbe dazu heranzuziehen.

67. Es ist auch möglich, dass die Engländer auf dem Landwege von Norden her versuchen, gegen unsere Centralstellung Kiel - Elbe vorzugehen, um den Kanal im Lande zu zerstören.

Für die hierzu notwendige Landung grossen Stils kommt an der Westküste eigentlich nur Esbjerg in Frage, während die Ostküste beinahe überall derartige Landungen erlaubt.

Hiergegen Massnahmen zu treffen ist Sache der Armee.

68. Das Hinzutreten Russlands zum Bündnis England - Frankreich bringt in Anbetracht von dessen zur Zeit nur geringen und schwachen Seestreitkräften in der Ostsee keine besonders zu behandelnde Aenderung der Kriegsverhältnisse. Es wird nur die Wahrscheinlichkeit, dass die französischen Streitkräfte in der Ostsee operieren werden, noch grösser.

52) *Etatsabteilung des Reichsmarineamtes, Denkschrift über die weitere Entwicklung der Marine [Entwurf], Mai 1906. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/9, fol. 4-20].*

Ganz Geheim. [...]

Seiner Exzellenz dem Herrn Staatssekretär vorzulegen.

Den allgemeinen Direktiven Eurer Exzellenz gemäß soll das nächste Ziel zur weiteren Entwicklung die Erlangung der 20jährigen Ersatzfrist für Linienschiffe und die Stabilisierung [!] des Dreiertempos sein, so daß sich eine Flotte von 60 großen gepanzerten Schiffen ergibt mit einem Bautempo von 3 Schiffen pro Jahr. »Ob und wann wir zu einem Vierertempo übergehen müßten, ließe sich zur Zeit noch nicht übersehen.«

Zur Erreichung des nächsten Zieles muß eine künftige Marinevorlage enthalten:

1. *die 20jährige Ersatzfrist für die Linienschiffe.*
2. *die Mehrforderung von 2 Linienschiffen.*

Eine derartige Vorlage kann daher das jetzige Flottengesetz nicht unverändert lassen, sondern muß den Ersatzparagraphen mit zugehöriger Anlage B, den Indienstaltungs- und den Personalbestandsparagraphen ändern. Vorstehende Forderungen machen naturgemäß auch eine *Revision der Geldbedarfsberechnung von 1906* notwendig.

Diese Denkschrift sieht als Einbringungstermin der neuen Vorlage das Jahr 1910 vor, da vom Jahre 1911 ab das bisherige jährliche Bautempo von 2 Linienschiffen und einem großen Kreuzer nach den jetzt gültigen Bestimmungen eine Änderung erfahren würde.

1. Die 20jährige Ersatzfrist für Linienschiffe.

Als Begründung der 20jährigen Ersatzfrist wäre anzuführen:

Die jetzige 25jährige Ersatzfrist rechnet von der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes. Tatsächlich ist aber der Geburtstag eines Schiffes nicht der Zeitpunkt der Bewilligung der ersten Rate,

sondern der weit *früher* liegende Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung der Konstruktionsdaten. Nun kann ein Schiff erst ausscheiden, wenn das Ersatzschiff nach Absolvierung der Probefahrten in die Flotte eingestellt ist. Da nun von der Feststellung der Konstruktionsdaten bis zur Einstellung des fertigen Schiffes in die Flotte durchschnittlich etwa fünf Jahre vergehen -- s. die anliegende Tabelle -- so scheiden *unsere* Linienschiffe in Wirklichkeit nicht nach 25jähriger sondern erst nach 30jähriger Lebensdauer aus. Wie die Erfahrung in allen Marinen gelehrt hat, überaltert und zur Kriegsverwendung unbrauchbar. Eine Herabsetzung der von der Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes rechnenden Ersatzfrist von 25 auf 20 Jahre ist daher notwendig.

2. Die Mehrforderung von 2 Linienschiffen.

Die Mehrforderung von 2 Linienschiffen ist notwendig, um den jetzigen Bestand von 58 großen Schiffen auf die für ein stabiliertes Dreiertempo erforderliche Zahl 60 zu bringen:

$$\frac{40+20}{20} = 2+1 \text{ pro Jahr.}$$

Diese beiden Linienschiffe würden als Verstärkung der Material-Reserve zu fordern sein.

Als Begründung würde vielleicht Nachstehendes angeführt werden können:

Um das in der Material-Reserve steckende Schiffsmaterial im Kriegsfalle besser auszunutzen, empfiehlt es sich, die Materialreserve der Linienschiffe in eine Organisation zusammenzufassen. Dadurch erreicht man mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine nicht unerhebliche Verstärkung der maritimen Wehrkraft.

Diese Organisation soll auf folgende Weise geschaffen werden:

a) Die Materialreserve der Linienschiffe wird vermehrt um die *beiden Flottenflaggschiffe*, die mit ihren Besatzungen zur Materialreserve übertreten und bei derselben in Dienst bleiben,

sowie um *2 neue Linienschiffe*

b) Aus den beiden übergetretenen Flottenflaggschiffen, den beiden neuen Linienschiffen und den 4 Linienschiffen der bisherigen Materialreserve wird ein »Materialreserve-Geschwader« nach dem Quadrupelsystem formiert. Der Besatzungsetat der beiden in Dienst befindlichen Schiffe dieses Geschwaders wird so weit erhöht, daß sie die für die übrigen 6 Schiffe erforderlichen 6 Stämme abgeben können.

Zu a).

Besondere Flottenflaggschiffe bei den aktiven und der Reserveschlachtflotte sind entbehrlich, da die Linie bei den großen Deplacements der Schiffe zu lang wird. Die weiteren beiden *neuen* Linienschiffe werden durch die Novelle angefordert.

Zu b).

Bei dem bisherigen System – Bau von 5 homogenen Linienschiffen – mußte für je 4 Frontschiffe ein Schiff Materialreserve vorhanden sein, demgemäß für die 32 Frontschiffe der beiden Doppelgeschwader 8 Schiffe Materialreserve einschließlich der beiden Flottenflaggschiffe. Dies bedingt gleichfalls die Neuforderung von 2 Linienschiffen. Diese 8 Schiffe würden aber aus 8 gänzlich verschiedenen Typen bestehen, da ihr Lebensalter sich gleichmäßig über einen Zeitraum von 25 Jahren verteilt. Man würde also aus ihnen im Kriegsfalle ein brauchbares Geschwader nicht formieren können und deshalb von einem Kapital von 1680 Millionen Mark (Wert von 40 Linienschiffen) ein Fünftel = *336 Millionen Mark* nur unvollkommen ausnutzen.

Dieser Nachteil kann dadurch beseitigt werden, daß in Zukunft stets nur 4 homogene Linienschiffe gebaut werden und daß im Kriege ein Ausfall bei der aus den neuesten Linienschiffen bestehenden aktiven Schlachtflotte durch das neueste Schiff der Reserveschlachtflotte gedeckt wird, das seinerseits durch das neueste Schiff der Materialreserve ersetzt wird. Die nach Deckung des Ausfalls übrigbleibenden Schiffe der Materialreserve würden das »Materialreservegeschwader« bilden. (Der Name erscheint zweckmäßig, weil er dem Verdachte begegnet, daß ein drittes Doppelgeschwader begonnen

werden soll.) Das Materialreservegeschwader besteht dann aus den ältesten aber gleichfalls homogenen Schiffen: Das Alter der Schiffe beträgt bei der

Aktiven Schlachtflotte 1-8 Jahre, durchschnittlich 4 Jahre,

bei der *Reserve-Schlachtflotte* 9-16 Jahre, durchschnittlich 12 Jahre,

bei dem *Materialreservegeschwader* 17-20 Jahre, durchschnittlich 18 Jahre.

Das Materialreservegeschwader wäre im Frieden nach dem Quadrupelsystem aus 2 in Dienst befindlichen Stammschiffen und 6 Beischiffen zu formieren. Die Besatzungen der ersteren bestehen aus den Stämmen für alle 8 Schiffe des Geschwaders. Im Ms.-Falle füllen die Schiffe mit Reservisten auf – die gerade in Reparatur befindlichen soweit sie schnellstens fertiggestellt werden können – und werden zu einem Geschwader formiert, soweit nicht einzelne Schiffe in den Verband der Reserve-Schlachtflotte eingestellt werden müssen.

Notiz

Das geänderte Flottengesetz würde lauten:

§. 1. (*Schiffsbestand.*)

1.) *Schlachtflotte.*

4 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,

8 Große Kreuzer,

24 Kleine Kreuzer.

2.) *Auslandsflotte.*

8 Große Kreuzer,

10 Kleine Kreuzer.

3.) *Materialreserve.*

8 Linienschiffe,

4 Große Kreuzer,

4 Kleine Kreuzer.

§. 3. (*Indiensthaltungen.*)

Wie bisher mit Zusatz:

Von der Materialreserve sollen 2 Linienschiffe dauernd im Dienste gehalten werden.

§. 4. (Personalbestand.)

Wie bisher mit Zusatz:

3.) Besatzungen für 2 Schiffe der Materialreserve.

3. Schiffbauplan.

Bei 20jähriger Ersatzfrist und 2 Linienschiffen mehr würde sich unter Vornahme kleiner Verschiebungen zwischen Linienschiffen und großen Kreuzern ein gleichmäßiger Dreiertempo-Bauplan, wie umstehend zu III skizziert, ergeben.

*Die Lebensdauer der Linienschiffe
von der Festlegung der Konstruktionsdaten bis
zur Einstellung des
Ersatzbaues in die Flotte gerechnet.*

Lfd.Nr.	Name	Festlegung der Konstruktionsdaten		Einstellung des Ersatzbaues in die Flotte		Lebensdauer		Bauzeit einschl. Probefahrt. (seit Festlegung der Konstruktionsda-[ten])	
1	Brandenburg	October	1889	Januar	1919	29 J.	3 Mte.	4 J.	4 Mte.
2	Kurfürst Fr. Wilhelm	"	"	"	1920	30 "	3 "	4 "	9 "
3	Weissenburg	"	"	"	1921	31 "	3 "	5 "	" "
4	Wörth	"	"	"	1921	31 "	3 "	4 "	3 "
5	Kaiser Friedrich III	August	1894	"	1923	28 "	5 "	4 "	5 "
6	Kaiser Wilhelm I	November	1896	"	1925	28 "	2 "	3 "	6 "
7	Kaiser Wilh. d. Grosse	Februar	1898	"	1926	27 "	11 "	3 "	6 "
8	Kaiser Barbarossa	"	"	"	1927	28 "	11 "	3 "	6 "
9	Kaiser Karl der Grosse	"	"	"	1927	28 "	11 "	4 "	2 "
10	Wittelsbach	Dezember	1898	"	1928	29 "	1 "	4 "	2 "
11	Wettin	"	"	"	1928	29 "	1 "	4 "	1 "
12	Zähringen	"	"	"	1928	29 "	1 "	4 "	1 "
13	Mecklenburg	"	"	"	1929	30 "	1 "	4 "	7 "
14	Schwaben	"	"	"	1929	30 "	1 "	5 "	3 "
15	Braunschweig	Dezember	1900	"	1930	29 "	1 "	4 "	1 "
16	Elsass	"	"	"	1930	29 "	1 "	4 "	1 "
17	Preussen	"	"	"	1931	30 "	1 "	4 "	7 "

18	Hessen	"	"	"	1931	30 "	1 "	4 "	10 "
19	Lothringen	"	"	"	1932	31 "	1 "	5 "	7 "
20	Deutschland	Juni	1902	"	1932	29 "	7 "	4 "	1 "
21	Pommern	"	"	"	1933	30 "	7 "	5 "	1 "
22	Hannover	"	"	"	1933	30 "	7 "	5 "	7 "
23	Q	"	"	"	1934	31 "	7 "	6 "	4 "
24	R	"	"	"	1934	31 "	7 "	6 "	1 "
<u>Durchschnitt</u>						<u>29 J.</u>	<u>10 Mte.</u>	<u>4 J.</u>	<u>7 Mte.</u>

Jahr	I	II	III
der	<i>Bauplan nach dem</i>	<i>Bauplan 20 jähr.</i>	<i>Bauplan 20 jähr.</i>
I.	Flottengesetz 1900/06	Ersatzfrist 2	Ersatzfrist 2
Rate	(25jährige Periode)	Linienschiffe mehr Rangierung nach dem Ersatzparagrafen	Linienschiffe mehr Gleichmäßige Verteilung, <i>Stabilierung</i> <i>des Dreiertempos.</i>

(20 jährige Perioden)

	L.Sch.	Gr.Kr.	Se.	L.Sch.	Gr.Kr.	Se.	L.Sch.	Gr.Kr.	Se.
1906	2	1	3	2	1	3	2	1	3
07	2	1	3	2	1	3	2	1	3
08	2	1	3	2	1	3	2	1	3
09	2	1	3	2	1	3	2	1	3
10	2	1	3	2	1	3	2	1	3
1911	1	2	3	1	2	3	2	1	3
12	1	2	3	1	2	3	2	1	3
13	1	1	2	1+1	1	3	2	1	3
14	1	1	2	1+1	1	3	2	1	3
15	1	1	2	1+1	1	3	2	1	3
1916	1	1	2	1+1	1	3	2	1	3
17	2		2	2+1		3	2	1	3
	18	13	31	23	13	36	24	12	36
18		1	1	2	1	3	2	1	3
19	1		1	3		3	2	1	3
20		1	1	2	1	3	2	1	3
1921	1	1	2	2	1	3	2	1	3
22	1	1	2	2	1	3	2	1	3
23	2	1	3	2	1	3	2	1	3
24	3	1	4	2	1	3	2	1	3
25	2	1	3	2	1	3	2	1	3

1926	2	1	3	40	20	60	40	20	60
27	2	1	3						
28	2	1	3						
29	2	1	3						
30	2	1	3						
	38	20	58						

Mithin fordert die Novelle für den zunächst in Frage kommenden Zeitraum 1911-1917 6 Linienschiffe *mehr*, 1 großen Kreuzer *weniger* als das Flottengesetz 1906. Dazu kommt noch ein weiterer Gewinn von 3 großen Schiffen durch die Seite 12 besprochene Verkürzung der Bauzeiten. In der Periode von 1913 bis 1922 (10 Jahre) schafft die Novelle 13 große gepanzerte Schiffe mehr, als das jetzige Flottengesetz, nämlich: 11 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer.

Schließlich bringt die Novelle die Personal- und Geldbedarfsberechnung – wie später nachzuweisen – auf eine Höhe, die auch den weitestgehenden Anforderungen genügen muß.

4. Die Revision der Geldbedarfsberechnung.

Die Rechnung wird in der späteren Reichstagsvorlage nur bis zum Jahre 1917 durchzuführen sein, um unnötiges Hereinziehen zu langer Zeitabschnitte zu vermeiden.

a) Fortdauernde Ausgaben.

Die notwendige Steigerung gegen die 1906-Berechnung tritt ein durch den größeren Mannschaftsbedarf, hervorgerufen durch die notwendige Verstärkung der Besatzungsetats der Schiffe und Torpedoboote gegen die 1906-Berechnung.

Es muß, wie unter lfd. Nr. 5 näher dargelegt ist, für 7 Jahre, 1911-1917, eine jährliche Steigerung der fortdauernden Ausgaben um 10 Millionen Mark gefordert werden statt der in der 1906-Berechnung veranschlagten Jahressteigerung von

9 Mill. Mark während der Jahre 1911-1915,

7 Mill. Mark während der Jahre 1916-1917.

b) Schiffsbauten und Armierungen.

Das Bestreben der Nationen, einander in der Entwicklung der Schiffstypen zu überbieten, läßt die Annahme gerechtfertigt erscheinen, daß die Kosten der Schiffe sich bis zum Jahre 1910 etwa um 15 % erhöht haben werden. Dies ergibt für die Schiffe pp. abgerundet folgende Preise

		Steigerung gegen 1906
für ein Linienschiff	42 Mill. Mark	+5,5 Mill. Mark
für einen gr. Kreuzer	32 Mill. Mark	+4,5 Mill. Mark
für einen kl. Kreuzer	8 Mill. Mark	+1,62 Mill. Mark
für eine Torpedobootsdiv.	10 Mill. Mark	+1,13 Mill. Mark

c) Pufferfonds.

Der Pufferfonds wird infolge des wachsenden Bedarfs an kostspieligen Spezialschiffen (Minendampfern, Kohlen-, Werkstattschiffen usw.) und der stark steigenden Tendenz der Schiffspreise von 12,4 auf 15 Mill. Mark jährlich erhöht werden müssen.

d) der Unterseebootfonds.

Der Unterseebootfonds soll eine Erhöhung auf 10 Mill. Mark jährlich erfahren, weil anzunehmen ist, daß im Jahre 1910 die Entwicklungsperiode des Unterseeboots so weit abgeschlossen ist, daß mit der gleichzeitigen Beschaffung von mehreren Booten wird vorgegangen werden müssen, zumal wenn die Bedeutung, die man den Unterseebooten für die Hafenverteidigung beizulegen beginnt – s. England – sich als gerechtfertigt erweist.

e) Sonstige einmalige Ausgaben.

Die sonstigen einmaligen Ausgaben sollen um 4 Mill. Mark jährlich erhöht werden, um den andauernd wachsenden Anforderungen, namentlich auch auf dem Gebiete der Küstenbefestigungen, gerecht werden zu können. Es ist dies um so notwendiger, da sie nach der jetzigen Berechnung von 22 allmählich auf 19-16- und 13 Mill. Mark heruntergehen.

5. Kosten der neuen Vorlage.

von 1911 bis 1917.

Von 1911 bis 1917 werden in Bau genommen:

14 Linienschiffe (12 Ersatz, 2 neu),

7 Große Kreuzer,

14 Kleine Kreuzer,

14 Torpedobootsdivisionen.

a) fortdauernde Ausgaben.

An Mannschaftspersonal kommt bis zum Jahre 1920 hinzu:

Verstärkung der Besatzungsetats von 14 Linienschiffen

à 100 = 1400 Mann

Zuschl. für Bes.-Stämme auf den ehem. 2 Fl.-Fl.-Schff.

à 200 = 400 Mann

Verstärkung der Bes.-Etats von 7 Gr. Kreuzern

à 100 = 700 Mann

Verstärkung der Bes.-Etats von 14 Kl. Kreuzern

à 40 = 560 Mann

Verstärkung der Bes.-Etats von 14 Tpbt.-Div. pro Boot

à 30 = 420 Mann

Zusammen = 3480 Mann

5% Zuschlag = 174 Mann

Gesamtsumme = 3654 Mann

in 10 Jahren oder rund 400 Köpfe jährliche Steigerung des Mannschaftsbedarfs nach der 1906-Berechnung. Dies entspricht 1,3 Mill. Mark weiterer Steigerung der fortdauernden Ausgaben gegen die 1906-Berechnung und ergibt für die 7 Jahre 1911-1917 im ganzen 36,4 Mill. Mark fortdauernde Ausgaben mehr als nach der 1906-Berechnung.

Es wird sich empfehlen, nicht mit der unbequemen Zahl von 1,3 Mill. Steigerung zu rechnen, sondern mit einer jährlichen Gesamtsteigerung der fortdauernden Ausgaben von

10 Mill. Mark während der Jahre 1911 bis 1917. Dies ergibt für die 7 Jahre 1911-1917 im ganzen 34 Mill. Mark fortdauernde Ausgaben mehr als nach der 1906-Berechnung.

b) Schiffbauten und Armierungen.

Es kommen von 1911-1917 hinzu:

Linienschiffe	8x5,5 (Steigerung) ...	44 Mill. Mark
	6x42 (Neubauten bzw. durch die 20jährige Ersatzfrist und andere Gruppierungen der Linienschiffe sowie Großen Kreuzer vorgerückte Ersatzbauten) ...	252 Mill. Mark
Große Kreuzer	7x4,5 (Steigerung) ...	31,5 Mill. Mark
Kleine Kreuzer	14x1,62 (Steigerung) ..	22,68 Mill. Mark
Torppts.-Div.	14x1,13 (Steigerung) ..	<u>15,82 Mill. Mark</u>

Zusammen = 366,00 Mill. Mark

Es fällt fort 1 gr. Kreuzer, der in die Periode nach 1917

hinüberschoben wird = -27,5 Mill. Mark

Summe Schiffsbauten und Armierungen = 338,5 Mill. Mark

c) Pufferfonds.

7x2,6 (Steigerung) = 18,2 Mill. Mark

d) Unterseebootsfonds.

7x5,0 (Steigerung) = 35,0 Mill. Mark

e) Sonstige einmalige Ausgaben.

7x4 (Steigerung) = 28,0 Mill. Mark

Summe a-e ergibt die Gesamtkosten der Novelle, nämlich

454 Mill. Mark.

Die neue Geldbedarfsberechnung für die 7 Jahre 1911-1917 nebst einem Vergleich mit der 1906-Berechnung enthält die weiter unten stehende Tabelle[.]

In dem Ratenplan, der der Berechnung der Schiffbauquoten zugrunde liegt, ist die Forderung von kürzeren Bauzeiten als bisher berücksichtigt worden. Die vierten Raten der großen Schiffe enthalten nur noch die Kosten der Probefahrten und eine geringe Summe für die aus den Erprobungen sich ergebenden etwaigen Änderungen, so daß die Bauzeiten tatsächlich von 4 Jahren auf deren 3 verkürzt sind. Bei den kl. Kreuzern sind die bisherigen 3 Raten auf deren 2 zusammengezogen.

Um eine zu schroffe Steigerung der Etats in den Anfangsjahren und ein späteres *Wiederherabsinken* des Etats zu vermeiden, ist der Übergang zu kürzeren Bauzeiten nicht bei allen Schiffen auf einmal erfolgt, sondern in der Weise, daß im Jahre 1911 die kleinen Kreuzer und ein großes Schiff, im Jahre 1912 2 große Schiffe und erst im Jahre 1913 sowie später dann gleichmäßig weiter, alle drei großen Schiffe mit den Raten für die gekürzten Bauzeiten gefordert werden.

Durch den Übergang von der vierjährigen Bauzeit auf die dreijährige werden während der Periode 1911-1917 24 große Schiffe fertiggestellt anstatt 21 wie umstehende Übersicht ergibt.

Es werden fertig nach dem Bauplan III [...] an großen Schiffen

bei durchgängig 4 Raten	bei Übergang zu 3 Raten	
1911 3 (07)	3 (07)	
1912 3 (08)	3 (08)	
1913 3 (09)	3 (09)	
1914 3 (10)	3 (10)	} 4
	1 (11)	
1915 3 (11)	2 (11)	} 4
	2 (12)	
1916 3 (12)	1 (12)	} 4
	3 (13)	
1917 3 (13)	3 (14)	
Summe	21	24

Durch die Verkürzung der Bauzeiten gewinnen wir also zu den bisherigen 5 großen Schiffen weitere 3, so daß der Gesamtgewinn der Novelle in der Periode 1911-1917 8 große Schiffe beträgt.

Neue Geldbedarfsberechnung.

	Marineetat			Von den Ausgaben sind zu decken					
	nach			aus Ord. Einnahmen			aus der Anleihe		
	Flott. gesetz 1906	der Novelle 1910	Steige- rung	nach Fl.- Gesetz 1906	nach der Novelle 1910	Steige- rung	nach Fl. Gesetz 1906	nach der Novelle 1910	Steige- rung
1910	315			263			52		
1911	320	351	31	274	289	15	46	62	16
1912	326	372	46	286	308	22	40	64	24
1913	328	391	63	297	327	30	31	64	33
1914	323	399	76	305	342	37	18	57	39
1915	324	400	76	314	355	41	10	45	35
1916	325	402	77	314	367	53	11	35	24
1917	330	409	79	321	382	61	9	27	18
Zus.	2276	2724	448	2111	2370	259	165	354	189

Die Novelle steigert daher den Marineetat im Jahre 1917 um 79 Mill. Mark gegen die Novelle 1906, um 94 Mill. Mark gegen den Etat 1910.

Aus vorstehender Tabelle ergibt sich ferner die Steigerung der *Steuerbelastung*. Im Jahre 1917 gegen die 1906-Berechnung zu insgesamt 61 Millionen Mark.

Da jedoch die Finanzreform 1906 nur die Deckung der Mehrausgaben der Marine bis zum Jahre 1910 vorsieht, so sind nicht nur neue Steuern zur Deckung der Steigerung gegen die 1906-Berechnung zu schaffen, sondern auch noch für die rund 59 Mill. Mark, die das Flottengesetz 1906 zu seiner Durchführung im Jahre 1917 an Steuern mehr verlangt, als die Finanzreform 1906 vorsieht.

Die neue Vorlage erfordert daher zu ihrer Deckung im ganzen $61+59 = 120$ Mill. Mark mehr Steuern im Jahre 1917, als 1906 geschaffen werden sollen. Das ergibt eine lediglich für Marinezwecke notwendig werdende jährliche Steigerung der Steuerbeanspruchung von 1911-1917 um 17 Mill. Mark. Der erforderliche *Anleihebetrag* für 1910-1917 beträgt

nach der Novelle 1906	= 165 Mill. Mark,
<u>nach der Novelle 1910</u>	<u>= 354 Mill. Mark</u>
mithin mehr	= 189 Mill. Mark.

Rückblick auf die bisherige Entwicklung seit 1897.

1897 betrug der Marineetat 118 Mill. Mark.

Das erste Flottengesetz steigerte den Etat in 3 Jahren um 28 Mill. Mark auf 146 Mill. Mark (Durchschnitt 9 Mill. Mark)

Das zweite Flottengesetz steigerte den Etat in 5 Jahren um 77 Mill. Mark auf 223 Mill. Mark (Durchschnitt 15,4 Mill. Mark)

Das dritte Flottengesetz steigerte den Etat in 5 Jahren um 92 Mill. Mark auf 315 Mill. Mark (Durchschnitt 18,4 Mill. Mark)

Das vierte Flottengesetz steigerte den Etat in 7 Jahren um 94 Mill. Mark auf 409 Mill. Mark (Durchschnitt 13,4 Mill. Mark).

Anbei eine graphische Darstellung über das Anwachsen des Marineetats in den 4 Perioden.

1897	118 Mill. Mark,
<u>1917</u>	<u>409 " "</u>
Gesamtsteigerung	291 " "
Durchschnitt	14,5 " "

E.

Capelle

53) Reichsmarineamt, Allgemeines Marinedepartment, Entwicklung unserer Linienschiffs- und großen Kreuzertypen, vom 30. August 1906. [BArch, RM 3/3693, fol. 6-16].

[...]

Ganz Geheim.

[...]

Seiner Exzellenz dem Herrn Staatssekretär vorzulegen.

Allgemeines.

1. Die neuesten Nachrichten über das Vorgehen fremder Nationen lassen es angezeigt erscheinen, in eine erneute Untersuchung der Typenfrage einzutreten.

2. Als Grundsatz sollte nach Ansicht von A angestrebt werden, daß unsere neuen Typen den gleichzeitig gebauten Schiffen der rivalisierenden Nationen etwas überlegen, mindestens aber gleichwertig sind – (wie dies bei Ersatz Sachsen noch gelungen scheint) –; denn unsere Marine ist auf eine bestimmte Schiffszahl beschränkt und gegenüber der englischen eine »kleine« zu nennen.

Einer solchen Begründung wird sich auch die Volksvertretung nicht verschließen können. Wir dürfen uns auch nicht dadurch abschrecken lassen, daß wir im Auslande als die ihre Rüstungen übertreibende Nation hingestellt werden. Solchen Verdächtigungen werden wir immer ausgesetzt sein, gleichgültig wie unser Vorgehen ist. (vgl. die kürzlichen Auslassungen der Daily Mail über unsere Neubauprojekte).

3. Wie soll sich unser Vorgehen praktisch gestalten? Warten, bis wir genaue Kenntnis der neusten Projektierungsarbeiten fremder Nationen haben, können wir nicht. Die Geheimhaltung aller Neubauten ist in den letzten beiden Jahren in England mit sichtlichem Erfolg durchgeführt und wird in Zukunft sowohl hier wie bei anderen Nationen wesentlich verschärft werden. Ein Warten würde also für uns sehr leicht ein Rückständigbleiben um mehrere Jahre bedeuten.

Dagegen erscheint es wohl möglich, aus den Parlamentsberichten, den Presseäußerungen und den vertraulichen Attachéberichten ein allgemeines Bild zu gewinnen, auf welcher Linie sich die Typenentwicklung bewegen wird, namentlich ob man mit einer Deplazementssteigerung zu rechnen hat. Wird das Bestreben nach einer solchen erkennbar, so dürfen wir unsererseits nicht zögern, auf demselben Wege vorzugehen, falls wir uns nicht schon aus eigener Überlegung zwecks Vervollkommnung unserer Typen zu einer solchen entschlossen haben.

Linienschiffe: Fremde Nationen.

4. Auf dem Gebiet des Linienschiffbaus besteht noch die Tendenz zu Deplazementssteigerungen. *England* will mit den für dieses Jahr bewilligten 3 Schwesterschiffen der Dreadnought um 600 tons in die Höhe gehen, d.h. von 17 900 auf 18 500 tons engl. (18 187 auf 18 797 Tonnen deutsch).

Weitere Nachrichten besagen, daß man von 1907 ab mit dem Gedanken umgeht, statt der 30,5 cm Geschütze solche von 34,3 cm aufzustellen. Ohne Steigerung des Deplazements auf mindestens 20 000 Tonnen wird dies nicht möglich sein.

Japan hat bereits 2 Schiffe (Aki und Satsuma von rund 19 000 tons = 19 300 Tonnen) auf Stapel.

Die *Vereinigten Staaten* beabsichtigen ebenfalls, nachdem endgültig entschieden ist, daß in diesem Etatsjahr nur 1 neues Linienschiff auf Stapel zu legen ist, mit diesem die Dreadnought zu übertreffen. Das würde ebenfalls ein Deplazement von rund 20 000 Tonnen bedingen.

In *Frankreich* scheint man zunächst bei den Deplazement von 18 000 Tonnen zu bleiben.

Aus *Rußland* besagen die letzten Nachrichten, daß sich das technische Komitee für den Bau von ca. 19 000 Tons-Schiffen ausgesprochen habe. Der Bau steht aber in weitem Felde, und mit Rußland braucht einstweilen nicht gerechnet zu werden.

Dreadnought – Ers. Sachsen.

5. Wie stehen wir mit unserer 18 800 Tonnen großen »Ersatz Sachsen« speziell gegenüber der Dreadnought?

Die Armierung betreffend gibt A der Ers. Sachsen-Armierung den Vorzug, weil sie *allen* Gefechtsentfernungen Rechnung trägt und ein besseres allround-Feuer gestattet. Ihr Wert steigt, je mehr sich die Gefechtsentfernung verringert und je weniger sich der Unterschied in der Panzerdurchschlagsleistung zwischen 28 cm und 30,5 cm fühlbar macht. Eine *Überlegenheit* der Dreadnought-Armierung besteht dagegen im Breitseitferngefecht auf Entfernungen, wo die 15 cm S.K. noch nicht mit Aussicht auf Trefferfolg eingreifen können; dabei müßte Dr. aber so liegen, daß sie 8 Geschütze zum Feuern bringen kann. In diesem Fall stehen den 8-28 cm der Ers.Sachsen 8-30,5 cm der Dr. gegenüber. Da in der Praxis die Feuergeschwindigkeit beider Kaliber als gleich angenommen werden kann, werden die 30,5 cm mit ihrem etwa 100 kg höheren Geschößgewicht zweifellos wirksamer sein.

Für *Torpedobootsabwehr* ist Dr. minderwertig armiert. Ihre leichte Artillerie besteht aus 27-7,6 cm S.K. mit 20 mm (?) Schutzschilden. Die Aufstellung soll angeblich auf dem Aufbau zwischen Kommandobrücke und vorderen Mittschiffsturm erfolgen, müßte also sehr gedrängt sein, während das Memorandum der Admiralität besagt, die Geschütze sollten möglichst verstreut aufgestellt werden. In letzterem Falle müßte dann die ungeschützte Batterie herangezogen werden. Wie dem auch sei, in der Tagschlacht, wo an eine Bedienung der ungeschützten leichten Artillerie kaum zu denken ist, befindet sich das Schiff gegenüber Torpedobootsangriffen in sehr übler Lage, während Ers. Sachsen seine geschützte 15 cm Batterie mit Erfolg verwenden kann.

Für das Abschlagen nächtlicher Torpedo-Angriffe ist die Ers. Sachsen-Armierung dem Kaliber, der Zahl und der Aufstellung nach überlegen.

Der *Panzerschutz* beider Schiffe ist, soweit die Maximalstärken des Hauptpanzers in Betracht kommen, etwa gleich; der Schiffsschutz ist bei Ers. Sachsen überlegen (Dreadnought-Batterie ungepanzert). Sonst ist zu wenig von der Panzerverteilung auf Dr. bekannt, um nähere Vergleiche anstellen zu können.

An *Geschwindigkeit* ist Dr. überlegen. Dies fällt aber gegenüber ihren Nachteilen nicht zu schwer ins Gewicht, namentlich wenn der große Kreuzer weiter entwickelt wird.

Wir brauchen also einen Vergleich mit der Dreadnought keineswegs zu scheuen, können vielmehr ein gewisses, wenn auch geringes Maß von Überlegenheit selbst dann noch für uns in Anspruch nehmen, wenn das Deplazement der Dreadnought um c. 600 Tonnen erhöht wird, welche Erhöhung aller Wahrscheinlichkeit nach zum Ersatz der 7,6 cm S.K. durch 10 oder 12 cm benutzt werden wird.

1907 Linienschiffe nach 1906-Typ.

6. A ist deshalb der Ansicht, daß die 1907 Linienschiffe noch nach den Plänen von Ers. Sachsen gebaut werden können, ohne daß wir in Rückstand geraten. Dafür sprechen ferner die Umstände,

- a. daß wir damit eine Division von 4 gleichen Schiffen besitzen,
- b. daß die Vergebung aller 4 Schiffe noch in diesem Jahr erfolgen kann, wodurch c. 6 Monate für die Fertigstellung der 1907 Schiffe gewonnen werden.

Steigerung für 1908 Schiffe.

7. Für die 1908 in Bau zu gebenden Linienschiffe hält A aber angesichts der allgemeinen Tendenz nach Deplazementssteigerung ein weiteres Vorgehen für nötig und zwar nach der Richtung, daß an Stelle der 28 cm S.K. – 30,5 cm S.K. gewählt werden, im übrigen aber der Typ Ers. Sachsen im großen und ganzen erhalten bleibt.

Gründe für die Kalibersteigerung sind:

a. Im Ferngefecht auf solche Entfernungen, wo nur die *schwere* Artillerie tätig sein kann, besteht eine Unterlegenheit der Armierung des Ersatz Sachsen-Typs;

b. An Panzerdurchschlagsleistung muß nicht mit dem zurzeit gerade nötigen, sondern mit einem Überschuß gerechnet werden, damit die Schiffe bei Steigerung der Panzerstärken nicht zu leicht an Wert verlieren;

c. In England beschäftigt man sich neuerdings ernstlich mit der Frage der Einführung von 34,3 cm Geschützen. Mögen die Gründe hierfür nun in Konstruktionsrücksichten oder in dem Wunsch nach gesteigerter Durchschlagsleistung oder Granatwirkung zu suchen sein, wir dürfen diesen Schritt jedenfalls nicht unbeachtet lassen. Wir könnten sonst später zu einem ungewöhnlich großen Sprung gezwungen werden.

Große Kreuzer Invincible-Klasse.

8. Mit seinen 3 großen Kreuzern der *Invincible*-Klasse hat England einen gewaltigen Schritt vorwärts gemacht. Bisher ist nur bekannt geworden, daß diese ein Deplazement von 17 250 tons (= 17 527 Tonnen) und eine Hauptarmierung von 8-30,5 cm S.K. (2 Doppel-4 Einzeltürme) erhalten werden. Die Kosten stehen nur c. 1,3 Millionen Mark hinter denen der Dreadnought zurück. Diese Angaben beweisen aber, daß diese Kreuzer in erster Linie für die Mitwirkung im Flottenkampf gebaut werden.

Verwendungszweck des großen Kreuzers.

9. England beschreitet damit einen Weg, für welchen A sich in letzter Zeit wiederholt ausgesprochen hat. Der *Hauptverwendungszweck* der großen Kreuzer liegt bei unserer kleinen Marine noch mehr als bei der englischen in der Mitwirkung in der Entscheidungsschlacht, indem sie zu Divisionen zusammengefaßt die eigene Linie an den Enden verstärken oder die Enden der feindlichen Linie zu umfassen versuchen.

Unser Vorgehen 1907.

10. Angesichts des Vorgehens Englands glaubt A, daß wir bereits 1907 mit dem Bau eines wesentlich vergrößerten Kreuzertyps vorgehen müssen. Wenn dies geschehen könnte, ohne daß es bereits im Etat 1907 öffentlich zum Ausdruck kommt, läge hierin ein großer Vorteil.

Typenwahl.

11. Den in letzter Zeit in der Fachpresse mehrfach diskutierten Grundsatz des Kpt. Hovgaard, daß der große Kreuzer dieselbe Armierung und denselben Schutz haben müsse wie das Linienschiff, dabei aber eine um 3-4 sm größere Geschwindigkeit, kann A in ganzem Umfange nicht beitreten. Es würde dies zu extremen Deplazements führen, zu deren Annahme zurzeit noch keine begründete Veranlassung vorliegt.

Um die für Erzielung hoher Geschwindigkeit erforderlichen Gewichte frei zu bekommen, muß dem Linienschiff gegenüber die Armierung und der Schutz herabgesetzt werden.

Bei der *schweren* Artillerie kann dies geschehen durch Verminderung der Geschützzahl, durch Verminderung des Kalibers oder durch beides.

Ausgehend von einem 30,5 cm Linienschiff hält A es für angängig, für den großen Kreuzer den letzten Weg zu beschreiten und als schwere Artillerie das 28 cm Kaliber anzunehmen. – England hat für die Invincible-Klasse das 30,5 cm Kaliber vielleicht mit aus dem Grunde genommen, weil es zwischen dem 25,4 cm (der als modernes Geschütz auch nur auf Triumph und Swiftsure vertreten ist) und dem 30,5 cm kein Zwischenkaliber besitzt. –

Die 15 cm *Mittelartillerie* muß erhalten bleiben.

Die Zahl der 8,8 cm Geschütze kann auf 12 bis 14 vermindert werden.

12. A bringt hiernach die Untersuchung des folgenden Kreuzerprojekts in Vorschlag:

Armierung:

8-28 cm S.K.L./45 in 2 Doppel- und 4 Einzeltürmen. Vorderer Turm auf Backsdeck.

12-15 cm S.K.L./45 in Kasemattaufstellung.

12-14 – 8,8 cm S.K.L./45 ohne Schilde.

4-8 mm Masch.Gew. für Boots- und Landungszwecke,

1 Unterwasser-Bugrohr

2 Unterwasser-Breitseitrohre

1 Unterwasser-Heckrohr



f. 45 cm Torpedos

Panzerung:

vorderer Kommandoturm mindestens 300 mm

hinterer - " - - " - 200 mm

sonst kann der Panzerschutz in der Wasserlinie bis zu 10 %, an den übrigen Stellen 15 bis 20 % gegenüber dem Linienschiff vermindert werden. Konstruktionskohlenvorrat = 6 % des Deplazements.

Geschwindigkeit etwa 23 sm.

Allgemeines Marine-Departement.

gez.

Heeringen.

54) Admiral von Tirpitz, Planungsanweisung zum Großen Kreuzer F, vom 4. September 1906.

[BArch, RM 3/3693, fol. 17].

Abschrift.

Ganz Geheim.

An K, A u. W.

Ich ersuche um schleunigste Durcharbeitung des Projekts für einen großen Kreuzer nach folgenden Gesichtspunkten:

- a. schwere Artillerie 8-28 cm (4 in Doppelt. – 4 in Einzelt),
- b. Mittel-Artillerie 8 bis 10-15 cm,
- c. leichte Artillerie wie bei dem großen Kreuzer E,
- d. das Displacement soll das des Linienschiffs Ersatz Bayern nicht übertreffen,
- e. der Preis soll unter dem für das Linienschiff Ersatz Bayern liegen.
- f. Geschwindigkeit etwa wie großer Kreuzer E,
- g. der Panzer ist gegen den des großen Kreuzer E nach den verfügbaren Mitteln zu verstärken,
- h. wenn möglich Turbinen.

Die Vorlage eines Überschlages mit Projektskizze erwarte ich bis Mitte September.

gez. v. Tirpitz.

4.9.06.

55) Reichsmarineamt, Protokoll über die Sitzung vom 19. September 1906, betreffend Projekt des großen Kreuzers 1907. [BArch, RM 3/3693, fol. 19-22].

Abschrift

V

[...]

Ganz Geheim!

[...]

Vorsitz: Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär

Anwesend: Vertreter von A, B, K, M, N, W.

[...]

K hat gemäß Auftrag vom 4. September 1906 5 Projekte eingereicht.

Der Herr Staatssekretär bemerkt einleitend, daß entgegen der bis vor kurzem bestehenden Annahme die Engländer im Etatsjahre 1906 mit den Schiffsgrößen nicht weiter in die Höhe gegangen sind. Dagegen bleibe bestehen, daß die Schiffe der Invincible-Klasse größer seien, als wir im vorigen Jahre gewußt hätten. Eine Entscheidung, ob wir bei den Neubauten unserer großen Kreuzer den Engländern folgen sollten, müsse jetzt getroffen werden.

Exzellenz v. Eickstedt spricht sich für Beibehaltung des Typs des großen Kreuzers E beim Neubau 1907 und gegen eine Vergrößerung des großen Kreuzers 1907 aus:

1. Die Versuche gegen Sprengziele stehen noch aus. Ihre Ergebnisse werden wahrscheinlich die Notwendigkeit einer Umkonstruktion und Vergrößerung ergeben und werden besser erst abgewartet, weil sonst bald eine 2^{te} Vergrößerung folgen müsse.

Bei Annahme einer Neukonstruktion wird eine Verzögerung der Inbaugabe um ½-¾ Jahre unvermeidlich.

2. Die Turbinenfrage ist noch nicht geklärt. Die Aufstellung eines entsprechenden Projekts mit Turbinenmaschinen ist z.Zt. in Deutschland noch nicht möglich. (Vielleicht nach ½-¾ Jahren).

Exzellenz v. *Eickstedt* hebt dann noch hervor, daß er schon bei den Beratungen über die Linienschiffe 06 zu Protokoll gegeben habe, es sei falsch, so große Schiffe zu bauen, solange die Aufgabe des Unterwasserschutzes nicht gelöst sei.

Der Typ des Kreuzers E sei auch genügend, da die Schiffe der Invincible-Klasse nach den bisher bekannt gewordenen Konstruktionsdaten nur 180 mm Seitenpanzer haben könnten. Als Kaliber halte er das 21 cm oder 24 cm Geschütz für das richtige.

Der *Herr Staatssekretär* betont, daß bei Beurteilung der vorliegenden Frage neben militärischen Gesichtspunkten in erster Linie auch politische in Betracht zu ziehen seien und daß diese für eine *sofortige* Deplacementsteigerung sprächen:

1) Die politische Lage sei in diesem Jahre für eine derartige Vergrößerung günstiger, als im nächsten Jahre, wo der Reichstag in seiner jetzigen Zusammensetzung zum letzten Male tage.

2) Zudem sei noch ein gewisses Maß von Stimmung für Marineforderungen vorhanden.

3) Eine in diesem Jahre vorgebrachte Forderung rücke weiter ab von etwaigen künftigen Forderungen.

Gegen diese Gründe müßten solche technischer Natur zurücktreten. Dabei erkenne der Herr Staatssekretär die schwierige Arbeitslage von K durchaus an.

Kontre-Admiral von Heeringen ist in Anbetracht der politischen Lage für sofortige Vergrößerung. Die von K angeführten Bedenken dürften uns nicht davon abhalten unsere großen Kreuzer, wie beabsichtigt, weiter zu entwickeln. Die ganze Frage der Schiffbaukonstruktion bliebe im Fluß und die Vollkommenheit einer jeden Konstruktion könne nur eine relative sein.

Als Kaliber sei das 28 cm Geschütz zu empfehlen, das auch zum Kampf gegen die feindliche Linie geeignet sei.

Der *Herr Staatssekretär* ist zwar grundsätzlich der Ansicht, daß der große Kreuzer zum Kampf gegen seinesgleichen gebaut werden müsse und daher die Kaliberfrage *an sich* diskutabel sei. In diesem besonderen Falle hält er es jedoch für wichtig ein Kaliber zu wählen, das nicht wesentlich unter dem der Schiffe der englischen Invincible-Klasse bleibt, da uns sonst ein wesentliches Argument für die Notwendigkeit der Vergrößerung fehle. Aus diesen Gründen halte er das 28 cm Geschütz für das gegebene.

Kontre-Admiral Capelle ist aus politischen Gründen für ein sofortiges Vorgehen, desgleichen *Exzellenz v. Ahlefeld*, der im besonderen noch ausführt:

Von den Mitte November beginnenden Sprengversuchen wird es abhängen, ob wir den Unterwasserschutz unserer Schiffe verstärken müssen oder nicht. Ergeben sie die Notwendigkeit einer Änderung, so sind 2 Fälle in Betracht zu ziehen:

1) das innere Schott wird weiter von der Bordwand abgerückt: Umkonstruktion des ganzen Schiffes und daher für K von schwerwiegender Bedeutung.

2) Die Schotten werden verstärkt.

In erster Linie eine Gewichtsfrage, die evtl. dadurch zu lösen wäre, daß statt der 28 cm S.K. nur 24 cm S.K. eingebaut würden.

Entscheidung.

Nach kurzen Ausführungen von K *entscheidet sich darauf der Herr Staatssekretär für die Vergrößerung des großen Kreuzertyps.*

Nachdem K Ia dann noch erwähnt hatte, daß die 28 cm Türme der Linienschiffsprojekte nicht ohne weiteres für die Aufstellung auf großen Kreuzern geeignet seien und auch diese Frage eventl. eine Verzögerung der Inbaugabe des großen Kreuzers 07 bedingen könnte, wird übergegangen zur Beratung über die einzelnen vorgelegten Projekte.

Der Herr Staatssekretär setzt als allgemeine Ansicht voraus, daß die bei den Skizzen 3, 4 und 4b gewählte Aufstellung der 15 cm Geschütze nicht angängig sei, da hier eine Behinderung der Bedienung der 15 cm Türme durch das Feuer der 28 cm Geschütze erwartet werden müsse. Auch würde der Übelstand der tieferen Aufstellung der Mittelartillerie in der Kasematte bei den neuen Schiffen nicht in dem Maße wie bei früheren Konstruktionen hervortreten. In Konkurrenz träten daher nur Projekt I und II.

Projekt I 23 (23½²) Kn., 19 500 t, 8-28 cm S.K. (4 in 2 Doppeltürmen vorn und achtern und 4 in Einzeltürmen an den Seiten).

Projekt II 23½ (24*) Kn., 19 350 t., 8-28 cm S.K. in Doppeltürmen, davon je 1 an beiden Seiten.

Von diesen habe Projekt I den Vorteil der besseren Aufstellung der schweren Artillerie, Projekt II den Vorteil der höheren Geschwindigkeit.

Exzellenz v. Eickstedt regt die Aufstellung von nur 6-28 cm S.K. in 3 Doppeltürmen (Brandenburg-Klasse) an. Die dadurch zu erreichende Gewichtersparnis von etwa 800 t würde es ermöglichen, nicht über das Deplacement des Linienschiffs 06 hinausgehen zu müssen.

Der mittlere Turm könne einen Bestreichungswinkel von 100° nach jeder Seite bekommen; auch würde es möglich sein, eine Mittelartillerie von 8-17 cm S.K. aufzustellen. K legt eine entsprechende Skizze vor.

Der Herr Staatssekretär stellt dies Projekt zur Diskussion und erkennt an, daß der Entwurf gewisse militärische Vorzüge besitzt, ist jedoch in Übereinstimmung mit A und E der Ansicht, daß aus politischen Gründen die Aufstellung von 8-28 cm S.K. entsprechend den 8-30,5 cm Geschützen der Schiffe der Invincible-Klasse mehr zu empfehlen sei. Aus demselben Grunde sei auch einer von W gegebenen Anregung, statt der 4-28 cm Einzeltürme

²

Die eingeklammerten Zahlen sind Probefahrt-Geschwindigkeit.

des Projekts I 4-24 cm Doppeltürme einzubauen, was ohne Gewichtsvermehrung möglich sei, nicht näher zu treten.

Kontre-Admiral v. Heeringen schlägt vor, die beiden hinteren Seitentürme des Projekts I zu einem Mittschiffsturm zusammenzuziehen (Dreadnought-Aufstellung). Der dadurch erzielte Gewinn an Gewichten betrage c. 200 t. Durch Reduktion des Panzers (um c. 20 mm, Panzerdeck c. 10 mm) werde es sich dann ermöglichen lassen, dies Projekt für eine Geschwindigkeit von $23\frac{1}{2}$ (24) Kn. (wie Projekt II) auszubauen.

K Ia hebt hervor, daß die Ausführung dieses Vorschlags eine umfangreiche Umkonstruktion des Projektes bedinge. Die Frage der Luftzuführung und Entlüftung der Maschine, der Aufstellung der leichten Artillerie, des Regelkompasses, des hinteren Mastes und eine Anzahl weiterer Fragen sei zu erwägen.

Wie groß der Bestreichungswinkel dieses Doppelturmes werden würde, sei noch nicht festzustellen, ein Durchschwenken des Turmes nach vorn werde nicht möglich gemacht werden können. Die Ausarbeitung eines vorläufigen Projekts erfordere etwa 3 Wochen.

Nachdem darauf noch die von W zur Erwägung gestellte Diagonal-Aufstellung zweier Doppeltürme als aus konstruktiven Gründen unausführbar fallen gelassen werden mußte,

Entscheidung.

entschied der Herr Staatssekretär:

1) Es ist ein vorläufiges Projekt mit der von A vorgeschlagenen Geschützaufstellung auszuarbeiten.

2) Displacement und Kosten dieses Neuprojekts sollen die für das Projekt I angegebenen entsprechenden Daten nicht übersteigen. Die Geschwindigkeit soll unter entsprechender Verringerung des Panzers $23\frac{1}{2}$ (24) Kn. (Projekt II) betragen.

A und W werden ersucht, bei der späteren Durcharbeitung des Projekts K darin zu unterstützen, daß die Fertigstellung in möglichst kurzer Zeit erfolgen kann.

Zum Schluß macht K Ia darauf aufmerksam, daß eventl. noch Mehrgewichte in Betracht zu ziehen seien, wenn der Forderung der T.I., die Torpedobreitseitrohre mittschiffs einzubauen, entsprochen werden müßte.

Der Herr Staatssekretär ist geneigt, eventl. das Torpedoheckrohr fallen zu lassen.

Genehmigt.

Der Staatssekretär des
Reichs-Marine-Amts.

Gez. Tirpitz

56) Konteradmiral Capelle, Vorlage für den Staatssekretär des Reichsmarineamtes, vom 17. Februar 1907. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/9, fol. 77 f.].

Abschrift.

Ganz geheim

[...]

Seiner Exzellenz vorzulegen.

1. Nach meiner Ansicht läßt sich der Gesamtetat des Reiches 08 ohne größere Steuervorlage nicht financieren.
2. Dies zwingt dazu, zusammen mit dem *Marineetat* 08 auch eine Novelle und eine neue Geldbedarfsberechnung vorzulegen.
3. Für die Novelle kommt m.E. kaum etwas anderes in Betracht als Herabsetzung der 25 jährigen auf eine 20 jährige Lebensdauer. Die Novelle wird mithin *sehr mager und klein* ausfallen.
4. In Folge dessen kann und *muß* die Geldbedarfsberechnung bis 1917 *und der Etat* 08 umso reichlicher ausfallen.
5. *Der Marineetat* 08 muß
 - a) die fortd. Ausgaben *saniieren*. Ich rechne zu diesem Zweck mit einer Steigerung von etwa 12 Mill. statt 8 Mill. (Kap. 52, 60,8, Artilleriefonds).
 - b) Die Schiffstypen auf die militärisch wünschenswerte Höhe bringen (Linienschiffe 30,5 cm – Torpedoboote – eventuell auch den Panzerkreuzer). Die Preise des Etats 08 sind dann der G.B.B. zu Grunde zu legen.
6. Die *Geldbedarfsberechnung bis 1917* wird sich aufbauen müssen
 - a) auf die *sanierten* fortdauernden Ausgaben von 08 mit etwa 10 Mill. jährlicher Steigerung bis 1917,

- b) auf die Schiffspreise des Etats 08 und 20 Mill. Pufferfonds. Verkürzung der Raten von 4 auf 3,
- c) auf 10 Mill. Unterseebootsfonds einschl. der Ausgaben für Spezialeinrichtungen der Werften pp. (Stützpunkt, Mutterschiff etc.) für Unterseeboote,
- d) auf etwa 25 Mill. für Sonstige Einmalige Ausgaben, durchgehend bis 1917.
7. Alles zusammen (*kleine* Novelle, hoher Etat 08 und *große* neue Geldbedarfsberechnung mit 30,5 cm Linienschiffen 45 Mill. Mk) ergibt eine sehr starke Steuerbeanspruchung, erscheint mir aber doch realisierbar. Auch vom Standpunkt der äußeren Politik erscheint dieser Weg durchaus gangbar.
8. Nimmt man an, daß der Mehrbedarf in den 10 Jahren (1908-1917) etwa 700-800 Mill. Mk betragen wird, entfallen schon *im Durchschnitt* auf jedes Jahr 70-80 Mill. Plus gegen 07, dazu kommt dann noch die Steigung [!] von der Marinevorlage 06.
9. Der andere Weg: *große* Novelle macht eine große Beschränkung auf allen anderen Gebieten (Schiffstypen, Sanierung des Etats) notwendig und bietet in Folge dessen im Ganzen nur etwas Unvollkommenes, zwingt wahrscheinlich in den nächsten Jahren schon wieder zu einer neuen Geldbedarfsberechnung. Auch auf dem Gebiet der äußeren Politik liegen hier offenbar erhebliche Schwierigkeiten vor. Eine offene Frage bleibt dann noch immer, was denn eigentlich der Inhalt einer »*großen Novelle*« werden sollte.
10. Ich halte es auch für einen sehr glücklichen Gedanken, sich bei der Novelle lediglich auf die Verkürzung der Lebensdauer (von 25 auf 20 Jahre) zu beschränken und auf das 39te und 40te Linienschiff zu verzichten.
- Durch letztere Forderung würde voraussichtlich das ganze Flottengesetz aufgewühlt und eine Reihe zur Zeit unbequemer Fragen zur Diskussion gestellt werden (Material-Reserve, Einteilung der Flotte, Geschwader von Panzerkreuzern, System der Reservedivisionen etc. etc.)

11. Diejenigen, welche die Novelle für zu klein und mager halten, wird das 39 und 40te Schiff *im Jahre 1916 und 1917* auch kaum befriedigen. Sie werden aber vielleicht bedauern, daß ihnen dadurch die Gelegenheit zu einer späteren erneuten Revision des Gesetzes entzogen ist.
12. Ob 30,5 cm militärisch und technisch richtig sind, entzieht sich meiner Beurteilung. Vom allgemeinen, im Besonderen vom etatspolitischen Standpunkt halte ich die Forderung der 30,5 cm für äußerst vorteilhaft. Die Verhältnisse liegen ähnlich wie bei der letzten Novelle. Die 30,5 cm geben der Vorlage erst ihren hauptsächlichsten Inhalt. Man stelle sich ein Mal die letzte Vorlage ohne die großen Deplacements vor.
13. Man wird uns auch kaum vorwerfen können, daß wir die Treiber sind, da Engländer, Japaner und Amerikaner ja auch die 30,5 cm haben und ständig an deren Verbesserung arbeiten. Eventuell ließe sich vielleicht die Zahl der Geschütze verringern.

gez.: C a p e l l e. 18/2.07.

57) Admiral von Tirpitz, Planungsanweisung zum neuen Linienschiff, vom 6. März 1907.

[BArch, RM 3/3704, fol. 205].

Abschrift

[...]

Ganz Geheim.

An K. (A. W. B. und E. erhalten Abschrift.)

Ich ersuche sofort in die Bearbeitung eines Linienschiffsprojekts einzutreten auf nachstehender Grundlage:

- 1.) schwere Artillerie 30,5 cm statt 28 cm,
- 2.) Zahl und Aufstellung der schweren Geschütze wie bei »Ersatz Bayern«;
Mittelartillerie unverändert,
- 3.) Geschwindigkeit gegen Linienschiffe 06/07 um ½ Knoten zu steigern, so daß bei forcierter Dauerfahrt sicher 20 Knoten erreicht werden.
- 4.) Panzer gegen den der Schiffe 06/07 in der Wasserlinie um 20 mm, denjenigen der Türme soweit verstärken, daß Vorderplatten 300 mm stark,
- 5.) Maschinenanlage sowohl für Kolben- als Turbinenmaschinen vorsehen.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

gez: v. Tirpitz.

Abschrift vorzulegen bei A.

58) *Admiral von Tirpitz, Über die Bedeutung des Seebeuterechts, Denkschrift vom 20. April 1907. [BArch, RM 2/1760, fol. 26-32].*

Die Verschiedenheit der Ansichten über die Abschaffung des Seebeuterechts zwischen dem Reichsamt des Innern und dem Ministerium des Handels einerseits und dem der Kaiserlichen Marine andererseits entspringt m.E. vornehmlich der verschiedenen Auffassung über die Bedeutung und über den Verlauf eines Krieges zwischen Deutschland und England. – Bei der ungeheuren Tragweite, die eine richtige Einschätzung eines solchen Krieges für unser gesamtes wirtschaftliches und politisches Verhalten aber besitzt, glaube ich nicht unterlassen zu dürfen, gegenüber den obengenannten Voten meinen Standpunkt auch in dieser Hinsicht darlegen zu sollen, ehe ich auf die spezielle Frage des Seebeuterechts näher eingehe.

Wir müssen uns zunächst darüber vollkommen klar werden, daß die Gefahr eines Krieges mit England seit einer Reihe von Jahren tatsächlich bestanden hat und noch besteht. Diese Gefahr wird in Deutschland vielfach nicht richtig eingeschätzt. Wenn auch seit Übernahme der Regierung durch die liberale Partei die Kriegsgefahr weniger akut geworden ist, so sind doch die Faktoren, welche diese Gefahr erzeugt haben, zurzeit noch wenig geändert, um die Gefahr als beseitigt erscheinen zu lassen. Man braucht hierfür nur die englische Presse zu studieren, die auch noch heute ohne jede Ausnahme deutschfeindlich ist. Ton und Ausdrucksweise sind freilich verschieden. Es reicht von der unverschämt verlogenen und gehässig ausgesprochenen Deutschfeindlichkeit der Daily Mail bis zu der meist gemäßigten und anständigen Morning Post's »Westminster Gazette«. Dieser Zustand der beständigen Gefahr eines Krieges mit England, der durch irgend ein politisches Vorkommnis jeden Augenblick wieder akut werden kann, wird erst aufhören, und direkt umschlagen in den Wunsch Englands sich uns zu nähern, wenn unsere Flotte weiter erstarkt ist. Bis zu diesem Punkt muß unsere Flottenentwicklung geführt werden. Über den ganz wehrlosen Zustand,

der unsere Lage in den letzten Jahren so besonders gefährlich machte, sind wir jetzt schon heraus und mit jedem Jahr wird unsere Lage günstiger.

Ich möchte mich über die Ursachen, welche die englische Kriegsgefahr erzeugen, hier des längeren nicht einlassen. Die Ursachen liegen eben in den wirtschaftlichen Interessen und in dem, was man in England unter Seeherrschaft und politischer Aktionsfreiheit begreift. In beiden sieht sich England durch uns gestört. Seeherrschaft und politische Aktion wird im letzten Ende seitens Englands von Alters her vorzüglich nur für die wirtschaftlichen Interessen ausgenutzt und in diesem Sinne darf man daher in den letzteren die Ursachen der Kriegsgefahr zusammenfassen. Das Aufsteigen unserer Flotte hemmt Englands Macht seine Interessen rücksichtslos und einseitig in den Vordergrund zu stellen, und daher ist unsere Flotte natürlich den Engländern ein besonderer Dorn im Auge, denn sie stört die Durchführung englischer Interessenpolitik nach der Art der Behandlung des Samoa Falls bei künftigen Konflikten, die bei dem ständigen Vorhandensein von Reibungsflächen – siehe Bagdadbahn Algeciras – unvermeidlich sind.

Die Stimmung Englands gegen uns wurde geboren in der Schlacht bei Sedan und hat sich seitdem nur folgerichtig zu dem heutigen Stadium weiterentwickelt. Hinweisen möchte ich hierbei auf die ähnlichen Ursachen, welche zur Niederschlagung erst Spaniens, dann Hollands und zuletzt Frankreichs durch England geführt haben. (Mahan). Es war stets die »City of London«, welche im letzten Ende den Beginn dieser Kriege entschied. Ich möchte dabei diesen Ausdruck im weiteren Sinne der Handelsinteressen Englands verstanden haben, nicht in dem engeren Sinne, den der Herr Staatssekretär des Innern dieser früher von mir benutzten Bezeichnung gegeben hat. In den Augen Englands »als Geschäftsmann« ist augenblicklich Deutschland in die Stellung des nationalen Feindes gerückt und deshalb erachte ich die Gefahr des Krieges mit England für dringend, und als den Angelpunkt der politischen Lage Deutschlands.

Friedensversicherungen einzelner Engländer können m.E. nichts hieran ändern. Ebenso wenig der Umstand, daß natürlich in England auch eine starke Friedenspartei besteht, ja daß ganze Geschäftskreise vor dem Ausbruch eines europäischen Krieges zittern. Diese und eine Reihe anderer Umstände bilden gewissermaßen die konstanten Friedensfaktoren; zu diesen aber tritt die Wirkung des Seebeuterechts vermindern oder vermehrend für die Gefühle der »City« hinzu, und die letzten Gewichte, welche die Friedenswage zum Sinken bringen, sind bekanntlich gerade die entscheidenden. Zuzugeben ist, daß kein fester Plan gegen uns besteht; das wäre auch garnicht englisch. –

Es muß weiter klar erkannt werden, daß wenn es wirklich zu einem Kriege mit England kommt, es sich um die Existenz Deutschlands dabei handelt. Das voll zu verstehen wird gemäß unserer bisherigen Geschichte in Deutschland vielfach schwer. Es handelt sich natürlich nicht um eine direkte Eroberung deutschen Territoriums durch England, obgleich die werbende gewaltige Bündniskraft Englands auch nach dieser Richtung hin seine Bedeutung hat. Die Folgen des reinen Seekrieges, in gewissem Sinne sogar die der bloßen Seeohnmacht sind vielmehr langsam und gehen mehr in der Richtung der Auspowerung Deutschlands und seines Herabsinkens auf ein niederes Staatsgebilde. Wenn aber solche Folgen für eine Nation zu erwarten sind, so wird der Krieg von uns – gerade solange wir schwach sind – auf eine Weise geführt werden müssen, die von vornherein und planmäßig den Kriegszweck selbst auf das rücksichtsloseste im Auge hat, und hierfür ist die Erhaltung des Seebeuterechts für Deutschland unerläßlich, wie ich das weiter ausführen werde. – Die Herren Minister, welche für die Abschaffung desselben plaidieren, sollten doch eigentlich stutzig werden, wenn sie sehen, daß England einen derartigen Vorschlag überhaupt macht. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß England hier mit einer Jahrhunderte alten Tradition brechen muß und daß in der englischen Marine selbst der Glaube an eine völlige Beseitigung unserer Flotte im Kriege noch unvermindert besteht und die Privatinteressen der ganzen Marine durch Abschaffung des Seebeuterechts und damit der Prisengelder aufs

Empfindlichste getroffen werden. Wenn trotzdem in England der Gedanke der Abschaffung des Seebeuterechts Boden gewinnen konnte, so beweist dies, wie sehr die Bedeutung desselben zu Ungunsten Englands und zu Gunsten Deutschlands sich geändert hat. England hat es doch von jeher verstanden, das Seerecht aufs Schroffste so zu modeln und so auszulegen, wie es seinen spezifischen Interessen entsprach. Der in England sehr ausgebildete politische Instinkt läßt es ohne eingehende Durchdenkung dabei das Richtige treffen. Deutsche Art liegt mehr in der umgekehrten Richtung. Noch während des russisch-japanischen Krieges hat England das Seerecht durch Druck auf die Neutralen in einer Weise zu seinen Gunsten verschoben, wie es niemals bisher in der Geschichte Gültigkeit gehabt hat. Die politische Macht Englands ist gerade dadurch in den letzten Jahren außerordentlich gesteigert worden zu Ungunsten Deutschlands und der meisten anderen Mächte.

Um die Bedeutung des Seebeuterechts für uns klarlegen zu können, werde ich mit ein paar Worten auf die Kriegssituation selbst eingehen müssen. Die Waffe, die England in einem Kriege gegen uns anwenden wird, ist, abgesehen natürlich von der Fortnahme unserer Kolonien und der Schädigung unserer gesamten Weltstellung, in erster Linie die Blockade. Diese Blockade wird je nach Bedürfnis von England auch auf unsere Nachbarstaaten ausgedehnt werden. Der Seehandel nach und von Deutschland hört dann auf. Das Kriegsmittel der Blockade ist also schon ausreichend uns auf die Länge der Zeit niederzuzwingen. (Ich verweise diesbezüglich auf die Ausführungen des Reichsmarineamtes über die Blockade.)

Bei Abschaffung des Seebeuterechts würde die Blockade nicht gehindert und würde uns – nominell wenigstens – das Frachtgeschäft (Carrier trade) zwischen neutralen Häfen bleiben, aber auch nur mit solchen Dampfern, die für Kriegszwecke nicht in Betracht kommen – oder glaubt jemand im Ernst, daß die Engländer Schiffe wie die Postdampfer des Lloyd im Kriege werden frei herumfahren lassen? Das Frachtgeschäft zwischen neutralen Häfen ist aber gegenüber den wirtschaftlichen Interessen, welche durch die Blockade

unterbunden werden, geradezu als eine Bagatelle anzusehen, die für die Frage des Seebeuterechts kaum angeführt zu werden verdient. Aber selbst die Erhaltung dieses mäßigen Frachtgeschäftes ist eine Illusion. Es gibt so viel Vorwände unsere zwischen neutralen Häfen fahrenden Dampfer zu chikanieren, daß kein Kaufmann in einem deutsch-englischen Kriege sich der deutschen Flagge bedienen würde. Ja, wenn die englische Regierung direkte Anweisung geben würde, daß die so verkehrenden deutschen Dampfer unbehelligt bleiben sollten, so wird jeder, der die Verhältnisse der englischen Flotte kennt, sich nicht im Unklaren sein, daß weder die englischen Admirale noch die englischen Kapitäne sich ausreichend darnach richten würden. Es kann mit positiver Sicherheit angenommen werden, daß auch bei formeller Abschaffung des Seebeuterechts die gesamte deutsche Kauffahrteiflotte mit verschwindenden Ausnahmen entweder aufliegt oder an fremde Staaten verkauft wird. Alle in dieser Richtung geknüpften günstigen Folgerungen bei Abschaffung des Seebeuterechts sind daher hinfällig. Für unsere Kauffahrteiflotte träte im Krieg mit England in der Praxis derselbe Zustand ein, als wenn das Seebeuterecht erhalten bliebe.

Für uns bliebe bei Abschaffung des Seebeuterechts somit nur der kleine Gewinn übrig, daß die bei Ausbruch des Krieges gerade auf See und nicht im Hafen befindlichen Kauffahrteischiffe der Wegnahme weniger ausgesetzt sind. Dieser Gewinn ist in Wirklichkeit nicht groß. Alles, was unter den Begriff Konterbande gefaßt werden kann, und dieser Begriff ist ungemein dehnbar, bleibt in jedem Fall der Wegnahme ausgesetzt. Im übrigen ist Börse und Handelswelt für Kriegsgefahr sehr empfindlich. Die Wahrscheinlichkeit einer rechtzeitigen Warnung der Schiffe ist also groß. Die größte Sicherheit für unsere auf See befindlichen Kauffahrteischiffe bei Kriegsausbruch liegt aber darin, daß den englischen Kriegsschiffen alsdann ein sehr viel wichtigerer Dienst obliegt bzw. von uns verschafft werden muß, als deutsche Kauffahrteischiffe zu jagen.

Der Herr Kriegsminister hat in seinem Votum vom 15. März 1907 bereits darauf hingewiesen, daß bei Erwägung der Frage:

»Bietet die Abschaffung des Seebeuterechts uns die größere Gewähr für die schließliche Erringung des kriegerischen Erfolges«, die Marine selbst am besten in der Lage sein muß, die hierfür in Frage kommenden Kräfte einzuschätzen.

Die Machtverhältnisse und die daraus resultierende allgemeine Kriegslage lassen sich folgendermaßen skizzieren:

Eine Blockade in dem alten Sinne des Pariser Vertrages würde England zur Zeit in der Nordsee vielleicht noch aufrecht erhalten können, in der Ostsee aber nicht mehr. Es würde voraussichtlich versuchen, die Ostsee im Skagerrak zu blockieren. Aber auch diese Blockade darf bei der schon jetzt vorhandenen Stärke unserer Schlachtflotte nicht so gedacht werden, daß nicht einzelne unserer Schiffe, gelegentlich auch Gruppen von Schiffen durchbrechen können.

Nach wenigen Jahren wird es England wahrscheinlich nicht mehr möglich sein, in obiger Weise vorzugehen. Es wird sich dann beschränken müssen, uns die Passage südlich und nördlich von England zu verlegen und mit dem Gros der englischen Flotte in der Nordsee, gestützt auf England, zu stehen. Eine so erweiterte Blockade würde in ihrer Hauptwirkung auf uns nicht viel hinter der engeren Küstenblockade zurückstehen. Wir würden sie auf die Dauer wirtschaftlich auch nicht aushalten können. Dagegen wird unsere Lage militärisch insofern geändert werden, als es unseren Schiffen und Geschwadern alsdann sehr viel leichter werden würde, an England heranzukommen, wie bei einer engen Küstenblockade. Das, was wir dann gegen England unternehmen könnten, um den Krieg dem Lande fühlbar zu machen, ist nur die rücksichtsloseste Anwendung des Seebeuterechts im weitesten Sinne; hierbei eingeschlossen Beunruhigung der englischen Küste und Häfen durch unsere Schlachtflotte oder Teile derselben. Ein anderes Mittel haben wir nicht, und das wissen die Engländer. Denn eine *Blockade* Englands durch uns kommt auf absehbare Zeit überhaupt nicht in Frage. Landungen in England im napoleonischen Stil sind eine Utopie, solange die

englische Flotte existiert; selbst eine zeitweilig erheblich schwächere englische Flotte würde solche Landungen unmöglich machen. Weil aber das Seebeuterecht den Handel stört, und die City of London in diesem Punkte sehr empfindlich ist, so bildet die Erhaltung des Seebeuterechts für uns, ohne deshalb andere Friedensfaktoren ausschließen zu wollen, ein Friedensmittel, wie ich in meinem Bericht vom 28. Februar 1907 an den Herrn Reichskanzler ausgeführt habe. Es ist meines Erachtens ein Verkennen der realen Verhältnisse, wenn man, wie in den Voten teilweise geschehen ist, umgekehrt schließt und sogar glaubt, daß durch Abschaffung des Seebeuterechts eine Bürgschaft geschaffen würde für die Fortdauer der jahrhundertelangen friedlichen Beziehung zwischen uns und England. Wenn wir nicht abtreten wollen von der Weltbühne, und das steht hier in Frage, so wird diese Bürgschaft nur gewährleistet durch unsere eigene Stärke und durch die Möglichkeit, England im Kriege empfindlich zu treffen. Gewiß ist richtig, wie der Herr Staatssekretär des Innern bemerkt, daß unsere Marine noch nicht stark genug ist, um dieses Mittel zur vollen Geltung zu bringen. Aber eine gewisse Leistung der Marine im Kriege würde jetzt schon aufzuweisen sein und wird schon im Frieden bewiesen durch die Beurteilung der deutschen Flotte durch England. Im übrigen ist die Frage der Abschaffung des Seebeuterechts doch nicht nach den heutigen Kräfteverhältnissen zu beurteilen, sondern wie es künftig, und zwar mit jedem Jahr für Deutschland günstiger sein wird.

Der englische Cityman muß sich sagen, daß, solange das Seebeuterecht besteht, ein Krieg gegen Deutschland einen bedeutenden Einsatz verlangt und der wirtschaftliche Erfolg ganz unsicher ist. Er wird sich nicht darüber im Unklaren sein, daß, wenn die Störung des englischen Handels nur einigermaßen fühlbar wird, Amerika als tertius gaudens zur Stelle sein wird. Was schon ein einzelner Kreuzer in der Beziehung wirken kann, weiß der englische Geschäftsmann von der Alabamafrage her. Ganz charakteristisch sind es gerade englische Geschäftsleute, die auf den bei uns weiter verfolgten Bau kleiner schneller Kreuzer, die speziell als Handelszerstörer hingestellt werden, in letzter Zeit immer lebhafter hinweisen.

Man sieht hieraus, wie das Seebeuterecht schon fühlbar ist bei dem einzeln auftretend gedachten Kreuzer und welch' andere Dimensionen dieser Einfluß annehmen muß, wenn unsere Schlachtflotte dafür zu wirken im Stande ist. Ein hanseatischer Geschäftsmann wird wahrscheinlich, wenn gefragt, sogleich für Abschaffung des Seebeuterechts stimmen; das ist fast selbstverständlich. Er sieht die Frage einseitig und überschätzt dabei entsprechend meinen früheren Ausführungen den Nutzen für unsere Handelsschiffahrt. Vom Standpunkt der Staatsraison muß aber immer wieder hervorgehoben werden, daß bei dieser Frage die Schädigung, die unser eigener Handel erfährt, nicht einseitig in Rechnung gezogen werden darf. Bestimmend für den Ausgang des Krieges ist vielmehr die Schädigung des englischen Handels. Darin liegt der Schwerpunkt der ganzen Frage.

Auszuführen, wie seitens der Kaiserlichen Marine im Kriege für diesen Zweck zu verfahren ist, dürfte hier erübrigen. Ich möchte daher auf die in den vorliegenden Voten gelegentlich gemachten Ausführungen, welche das Verfahren der Marine im Kriege behandeln, auch nicht eingehen, schon weil ich sehr technisch-militärisch mich auslassen müßte. Es genügt anzuführen, daß unsererseits durch die englische Flotte hindurch, über sie hinweg, oder um sie herum der Krieg gegen England selbst rücksichtslos geführt werden muß, wenn wir Erfolge haben wollen. England selbst, nicht bloß die englische Flotte muß den Krieg zu fühlen bekommen, wenn wir zu einem annehmbaren Frieden kommen wollen.

Von Interesse dürfte schließlich auch die Einwirkung der Abschaffung des Seebeuterechts auf die Flottenpolitik Englands sein. Sie wird durch eine Rede von Sir Charles Dilke gelegentlich der Beratung des letzten Marineetats sehr scharf charakterisiert. Sir Charles Dilke nimmt an, daß die kontinentalen Staaten Europas das Seebeuterecht gegen England aufgeben werden, daß sie es sogar aufgeben müßten, da nach der modernen Entwicklung des Seerechts (russisch-japanischer Krieg) Prisen weder versenkt, noch in neutrale Häfen gebracht werden dürften. Beides war bekanntlich im Jahre 1870 noch in vollem Gebrauch. Ebenso kannte man damals noch nicht die Desarmierung von

Kriegsschiffen der einen Partei, wenn sie in einen neutralen Hafen geflüchtet oder auch nur eingelaufen waren. Diese Entwicklung des Seerechts, welche Sir Charles Dilke bereits als Tatsache betrachtet, wäre für England deshalb so günstig, weil nunmehr England nicht mehr so große Kreuzermassen zu unterhalten brauchte zum direkten Schutz seines Handels, so daß die bisher für Kreuzer angewendeten gewaltigen Summen nunmehr für weitere Vermehrung der Schlachtschiffe angewendet werden könnten, d. h. im Sinne Sir Charles Dilkes⁴, Admiral Fishers und im Sinne Englands überhaupt zur Ausgestaltung der Blockademittel gegen Deutschland. Schlagender kann garnicht nachgewiesen werden, als durch diese Erörterung im englischen Parlament, welchen ungeheueren Fehler wir durch die Abschaffung des Seebeuterechts machen würden.

Die rauhe Wirklichkeit des Krieges würde uns, das bezweifle ich keinen Augenblick, nach kurzer Zeit zu einem Bruch der Abmachung bei jetziger Abschaffung des Seebeuterechts zwingen. Haben wir es doch sogar im Jahre 1870 getan, wo die Verhältnisse ganz anders für uns lagen, und wir in der Armee das erforderliche Kriegsmittel in großartigster Form besaßen. Eine sentimentale Neigung oder eine Unkenntnis der Materie ließ uns am 18. Juni 1870 auf das Seebeuterecht verzichten. Der Fehler hat sich schon damals schwer gerächt. Die gesamte französische Marine wurde für den Landkrieg frei. Wie diese die Landkriegführung unterstützt hat, ist bekannt. Zu spät haben wir am 10. Februar 1871 jene Verordnung wieder außer Kraft gesetzt. Jetzt würden die Folgen unter für uns ganz veränderten Verhältnissen sehr viel ernster sein.

Bei einem in Friedenszeiten vollzogenen formellen Vertrage, würde es uns auch erheblich unbequemer werden, solchen Vertrag außer Kraft zu setzen. Wir würden uns dazu vielleicht erst entschließen, wenn bittere Erfahrungen tatsächlich vorliegen, dann wäre es aber zu spät. Auch würden die erforderlichen mobilmachungsmäßigen Vorbereitungen nicht getroffen werden.

Aus diesen Gründen muß ich gegen die Abschaffung des Seebeuterechts
nachdrücklich Stellung nehmen.

v. Tirpitz

59) Reichsmarineamt, Protokoll der Sitzung vom 17. Mai 1907, betreffend Festlegung des Typs für die Linienschiffe und großen Kreuzer des Etatsjahres 1908. [BArch, RM 3/3704, fol. 265-272].

Abschrift.

[...]

Ganz Geheim.

[...]

Vorsitz: Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär.

Anwesend: Exzellenz v. *Eickstedt*,
Kontreadmiral *Goetz*,
Kontreadmiral v. *Heeringen*,
Kontreadmiral *Capelle*,
Kontreadmiral *Winkler*,
Kapitän zur See *Scheer*,
Kapitän zu See *Dähnhardt*,
Fregatten-Kapitän *Schrader*,
Kapitänleutnant *Boy-Ed*,
Marine-Oberbaurat *Konow*.

I. Der Besprechung über Festlegung des Typs für die Linienschiffe und der großen Kreuzer des Etatsjahres 1908 schickt Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär einige allgemeine Bemerkungen über die von uns zu befolgende Baupolitik voraus:

Wir sind noch im Zweifel über die Entwicklung, welche die englischen Typen nehmen und können als Grundlage für die Entscheidung über unser Vorgehen nur das nehmen, was wir tatsächlich wissen. Bekannt ist jetzt, daß die Engländer ihren Linienschiffen

ein Displacement von etwa 19 500 t, die Japaner ca. 21 000 und die Amerikaner ein solches von ca. 22 000 t zu geben vorhaben. Wir sind daher genötigt, für unsere Schiffe ein gewisses Maß der Vergrößerung innezuhalten wenn unser Vorgehen weiter als verständig und nicht ins Extreme gehend betrachtet werden soll.

Das Reichs-Marine-Amt hat sich sowohl bei dem Reichstag, wie bei dem weitaus größeren und besonneneren Teil des deutschen Volkes das Vertrauen erworben, daß sein Vorgehen in der Flottenentwicklung den Verhältnissen und Bedürfnissen des Reichs angemessen und folgerichtig gewesen ist. Dies Vertrauen hat es zu Wege gebracht, daß die Forderungen für die Marine kaum noch einem Widerstand begegnen.

Umsomehr liegt es im Interesse der Marine diese Stimmung und die Bereitwilligkeit zu Bewilligungen zu erhalten, weil die Entwicklung noch nicht abgeschlossen und auch nicht zu übersehen ist, welchen Umfang sie in den kommenden Jahren annehmen wird.

Wir können nicht beanspruchen, daß unsere Schiffe denen anderer Nationen in jeder Beziehung überlegen sind, und müssen bei dem Grundsatz beharren, daß nicht Deutschland die Führung in der von England eingeleiteten Entwicklung auf enorm große Displacements übernimmt.

Für das neue Linienschiff wird man daher auf ein Displacement von ca. 22 000 t gehen können, aber nicht so erheblich höher, wie das erste K Projekt berechnet ist. Seine Exzellenz stellt darauf den anwesenden Departements-Direktoren von K, A, W, C und H (B ist wegen Beurlaubung des Vizeadmirals *v. Ahlefeld* nicht vertreten) die Frage, ob die eben entwickelte politische Auffassung an sich für richtig gehalten wird.

Sämtliche Herren sprechen ihre Zustimmung aus, wobei Vizeadmiral *v. Eickstedt* noch bemerkt, daß er stets gegen eine Entwicklung auf zu große Displacements gewesen und diese Anschauung auch noch jetzt vertrete. Kontreadmiral *v. Heeringen* erwähnt, daß wir uns sowohl aus inner- wie außerpolitischen Gründen Beschränkungen auferlegen müssen.

Kontreadmiral *Capelle* fügt hinzu, die weitere Entwicklung der Marine ist finanziell noch lange nicht abgeschlossen, deshalb Erhaltung des Vertrauens des Reichstags und des Landes unbedingt nötig, hiergegen müßten selbst etwaige militärische Vorteile, die zur Zeit erreichbar erscheinen, zurücktreten.

Ein Displacement von 22 000 t hielte auch er noch innerhalb der Grenzen, die das Vorgehen des Reichs-Marine-Amtes nicht als unverständlich erscheinen ließen.

Der Herr Staatssekretär konstatiert allseitige Übereinstimmung hinsichtlich der politischen Gesichtspunkte.

Es wird dann übergegangen

II. Zur Frage des Typs für die Linienschiffe.

1.) Die Notwendigkeit auf 30,5 cm Kaliber überzugehen ist schon an anderer Stelle erörtert und als erwiesen anzusehen, da dem Drang auf Übergang zu einer Kalibervergrößerung bei der gleichen Tendenz der anderen Seemächte, sowie Verbesserung ausländischer Geschützfabrikation kaum länger Stand gehalten werden konnte, selbst wenn man das 28 cm Geschütz gegen die Panzer der jetzt bekannten Konstruktionen für ausreichend hielte.

Turbinen und Kolbenmaschinen.

2.) Sollen die Linienschiffe 08 Kolbenmaschinen oder Turbinen erhalten, und welche Vorteile bieten die Turbinen

Exzellenz v. *Eickstedt* führt aus, daß vorläufig Turbinen gegenüber den Kolbenmaschinen *keine* Vorteile böten. Die Kolbenmaschinen paßten sich den Neubautwürfen außerordentlich günstig an. Turbinen würden für diese Projekte sogar ein Opfer an Raum und Gewicht erfordern. Die Schiffe müßten länger werden, worunter die Manövrierfähigkeit litte. Mehrkosten der Turbinen bei den hohen Lizenzgebühren, die Parsons verlangt, betragen rund 1 Million Mark. Es sei nicht zweckmäßig zu den 4 Schiffen

der Ersatz Sachsen 4 Schiffe mit Turbinen in denselben Geschwaderverband einzustellen. Dem Übergang zu Turbinen sei näher zu treten, wenn das jetzt im Bau befindliche Geschwader komplett sei, also für die Linienschiffe 1910. Bis dahin sei auch die Entwicklung anderer Turbinensysteme weiter gekommen, so daß man nicht allein auf Parsons angewiesen sei.

Admiral *v. Heeringen* bemerkt, daß man um die Schwierigkeit des Zusammenfahrens mit Kolbenmaschinen-Schiffen nicht herum komme, weil man doch einmal auf Turbinen übergehen müsse. Es könne daher ebenso gut jetzt – nach dem Vorgang aller anderen Marinen – geschehen.

Nach den Ausführungen von K und da – wie Kapitän *Schrader* anführt – die Turbinen nur eine ganz geringe Ersparnis an Bedienungspersonal bedeuteten, ist Admiral *v. Heeringen* ebenfalls für Beibehaltung der Kolbenmaschinen; desgleichen die Vertreter der anderen Gruppen. Der Herr Staatssekretär entscheidet demgemäß, daß die Linienschiffe 08 Kolbenmaschinen erhalten sollen.

Tiefgang größer als 8,1 m.

Der Herr Staatssekretär geht sodann auf die Frage des Tiefganges ein, da K bei früheren Gelegenheiten ausgeführt hat, daß ein größerer Tiefgang als 8,1 m – wie b. früheren Verhandlungen als Maximaltiefgang festgesetzt – für die Formgebung der Schiffe von Vorteil sei. Admiral *v. Heeringen* betont zwar, daß ein größerer Tiefgang als 8,1 m nicht erwünscht sei, erklärt sich aber damit einverstanden den Neubauten einen Dezimeter hinzuzufügen, wenn dadurch eine höhere Geschwindigkeit erreicht werden kann.

Schleppmodellversuchstation.

Bei dieser Gelegenheit bemerkt Exzellenz v. *Eickstedt*, daß in diesem Jahre die Verhältnisse für Versuche auf der Berliner Schleppmodellstation besonders ungünstig seien, weil diese von der Preußischen Regierung dauernd in Anspruch genommen sei und die Versuche in Bremerhaven zeitraubend seien. Der Herr Staatssekretär erkennt diese Schwierigkeit durchaus an und ist bereit allen Vorschlägen auf Abhilfe möglichste Förderung angedeihen zu lassen. Er ersucht falls der Sache hierdurch gedient werden könne um Vorlage einer entsprechenden Eingabe vor dem nächsten Immediatvortrage.

Geschützaufstellung.

Der Herr Staatssekretär geht sodann auf die Geschützaufstellung für die 08-Schiffe ein. Die Aufstellungsart der schweren Geschütze nach Art eines verbesserten Dreadnought- oder Michigan-Typs erzielt durch die Möglichkeit, bei der Mittschiffaufstellung alle schweren Geschütze nach einer Seite in Aktion treten zu lassen, große Vorteile, namentlich wenn man beim Geschwaderkampf in Betracht zieht, daß bei einer Zahl von 12 Schiffen $12 \times 12 = 144$ Geschützen $12 \times 8 = 96$ Geschütze gegenüberstehen. Unsere Aufstellung sei ja günstiger bei einem Kampfe nach 2 Seiten, die Vorteile aber nach dem Seitenwechsel eine intakte Breitseite zu besitzen seien nicht sehr bedeutend, weil die Leetürme ebenso wie die dem Feinde zugewandten dem Feuer ausgesetzt seien.

Exzellenz v. *Eickstedt* tritt für Beibehaltung der Geschützaufstellung wie bei »Ersatz Sachsen« ein. Er betont, daß im Fernkampf die Leetürme gegen die Splitterwirkung feindlicher Granaten, welche hierbei zur Anwendung kämen, doch sehr gut geschützt seien, und daß dann beim Übergang zum Nahkampf, den er sich mit Seitenwechsel verbunden denkt die Leetürme intakt seien.

Vor Allem sei aber eine Aufstellung wie z. B. bei den Amerikanern sehr ungünstig. Durch die Anhäufung so vieler Geschütze auf einer Stelle könne *eine* Sprenggranate 2 Türme auf einmal außer Gefecht setzen, was bei unserer Aufstellung ausgeschlossen. A ist für eine Aufstellung nach Art »Ersatz Sachsen«. Die Stellungnahme von A zu dieser Frage wird auf Anordnung Seiner Exzellenz durch eine besondere Vorlage niedergelegt. (A Va. 106 g. geh.) (siehe Anlage).

Admiral *Goetz* tritt ebenfalls unter Hinweis auf seine Stellungnahme bei Entstehung des Ersatz Sachsen-Typs für Beibehaltung derselben ein. Namentlich lege er hohen Wert auf die bei diesen vorhandene Reserve der Leetürme.

Nach eingehender weiterer Diskussion bestimmt Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär, daß die Linienschiffe 08 dieselbe Aufstellung der schweren Artillerie erhalten sollen, wie die Linienschiffe »Ersatz Sachsen«.

50 Kaliber lange 30,5 cm K.

Admiral *Goetz* führt aus, daß das Heraufgehen auf 50 Kaliber lange Rohre derselben Konstruktionen einen Leistungszuwachs von etwa 15 100 mt auf 16 000 mt bei einer Gewichtsvermehrung von nur etwa 1 t bedeutete, die Kosten für die Artillerie würden 18 ½ Millionen Mark in diesem Falle auch nicht überschreiten, woraufhin der Herr Staatssekretär bestimmt 30,5 cm L/50 vorzusehen.

Hecktorpedorohre.

Endlich ordnet der Herr Staatssekretär nach Anhörung der Vertreter der Gruppen an, daß bei den Linienschiffen 08 die Hecktorpedoarmierung beibehalten bleibt, da die Konstruktion wegen der vorhandenen 2 Ruder keine Schwierigkeiten bietet und das Gewicht unerheblich.

Großer Kreuzer 08.

III. Bezüglich des großen Kreuzers 08 erklärt der Herr Staatssekretär im Anschluß an die in der Einleitung niedergelegten allgemeinen Gesichtspunkte über die von uns zu befolgende Baupolitik, daß im wesentlichen durchgesetzt sei, daß die großen Kreuzer etwa dieselbe Größe wie die Linienschiffe erhalten sollen.

Es erscheine zwar am einfachsten ebenso wie bei den Linienschiffen statt der 28 cm 30,5 cm zu wählen. Es seien aber gegen die Zweckmäßigkeit der Turmaufstellung hinsichtlich voller Ausnutzung der Bestreichungswinkel Bedenken geäußert und ferner sei für den Kreuzerkampf eine größere Zahl von Geschützen sehr erwünscht. Daher sei zu erwägen, ob bei dem zur Verfügung stehenden größeren Displacement nicht besser ein Schiff mit 10-28 cm Geschützen vorzuziehen sei.

Admiral *Goetz* tritt für das geringere Kaliber ein, ebenso Exzellenz *v. Eickstedt*, Admiral *v. Heeringen*, welcher anfangs unter anderen Voraussetzungen 30,5 cm für erforderlich gehalten hatte, macht keine Einwendungen gegen 5-28 cm Doppeltürme, sodaß der Herr Staatssekretär feststellt, daß der große Kreuzer 08 bei einem Displacement von etwa 22 000 t (nicht größer wie die Linienschiffe) 5-28 cm Doppeltürme in einer verbesserten Dreadnoughtaufstellung erhalten soll.

Zum Schluß entscheidet der Herr Staatssekretär nach Anhörung der Gruppen, daß der große Kreuzer 08 nur 10 15 cm S.K. zu erhalten braucht, erstens um Bedienungsmannschaften zu sparen, zweitens um das dadurch zur Verfügung stehende Mehrgewicht für Verstärkung des Panzers verwenden zu können.

Das Protokoll ist in *nur* 2 Exemplaren umzudrucken, von denen eines zum Umlauf bestimmt und dann zu den A-Akten zu geben ist.

M.

gez. Scheer

Genehmigt

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

gez. v. Tirpitz.

Vorzulegen bei

1. Seiner Exzellenz Herrn Vizeadm. v. Eickstedt
2. Herrn Kontreadm. Goetz
3. Herrn Kontreadm. v. Heeringen
4. Herrn Kontreadm. Capelle
5. Herrn Kontreadm. Winkler
6. Herrn Kapitän zur See Dähnhardt

60) Admiral von Tirpitz, Vortrag beim Kanzler. Norderney, o. D. [Vortragsdatum 21. September 1907]. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/9, fol. 183 f.].

[Abschrift]

1. Vor Rominten, weil einige Gesichtspunkte anders.

2. Stimmung mehr geschwollen als erwartet. Schlagwort entwickelt. Beschleunigung.

Allgemeine politische Verhältnisse. Flottenverein. Informationsreise.

3. Parteien. Zeitungsstimmen.

4. Auswärtige Lage. Jetzt ungefährlich. Beschleunigung.

5. Daher militärische und politische Gunst der Stunde ausnutzen.

6. Dies möglich durch klein erscheinende Änderung. Wichtig f. d. Point auch gesetzestechnisch verstehen. An Hand der Tabellen. Also 4 große Schiffe. Flottenverein fordert 6.

7. Milit. Vorteil in 6 Jahren Doppelgeschw. gr. Schiffe. 3 Jahre Gewinn. Kosten ein Schiff 47 Mill. pro Jahr, davon 20 Mill. Steuern.

8. Politisch. Festhalten 3-Tempo in zu großem Gegensatz mit Stimmung. Bei Komplikation alte Vorlage gefährdet weil nicht akut. Freisinn und Zentrum muß bewilligen. Große nation. Forderung. Blockpolitik. Konzessionen. Steuern erforderlich. Sichtbare Gegenleistung Flotte. Geld und Gesetzprinzip vor Publikum verschwindend, Beschleunigung aber verständlich.

9. Auch für E.D. nach reiflicher Überlegung unerlässlich so vorzugehen.

10. Schatzamt. Loebell.

11. Unbequeme Vorverhandlung mit Wiemer. Müller-M., Stein pp. Neuaufnehmen. Anführen[;] dürfen Gunst außenpolitischer Situation nicht vorüber lassen für Flotte um späteren Komplikationen gewachsen zu sein.

12. England vielleicht auch auf 4-Tempo.

61) Admiral von Tirpitz, Stichworte zum Vortrage in Rominten am 29. September 1907.

[BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/9, fol. 185 f.].

1. Politische Lage gegen Frühjahr noch günstiger geworden. Außenpolitisch keine Gefahr wie vor 2 Jahren. Innenpolitisch. Chance für Flottenvorlage günstig.

2. Deshalb vorschlagen, noch weiter zu gehen, als Euer Majestät bisher vorgetragen. Reichskanzler einverstanden.

3. Weitervorgehen soll bestehen im Übergang zum 4-Tempo, zunächst auf 4 Jahre. Volle Ausnutzung d. Verkürzung.

4. In 6 Jahren Doppelgeschwader. Plan IV. Möglichkeit des Aufpropfens 1913 erleichtert. Flottengesetz nicht gefährdet da keine volle Lücke entsteht.

5. Nachteile Geld. Davon später im Gange. Eindruck auf England.

[Zusatz Tirpitz':]

S.M. warfen die Vorlage als selbstverständlich u. als Bagatelle hin.

Der Reichskanzler hätte ihm schon geschrieben, daß er mit den Abgeordneten alles besprochen u. selbst rabiate Volksparteiler bewilligen wollten. Auf meinen Einwand, daß die bisherigen Verhandlungen mit d. Abgeordneten sich nur auf die im Frühjahr geplante Vorlage erstrecken, nicht auf die jetzige, meint S. M. das wäre ganz gleich! Die Bedeutung der Geldschwierigkeit lehnt S. M. ab. England könne gar nichts sagen, da eine Masse Dreadnoughts plötzlich überall gebaut würden. S. M. bemerkte, es wäre gut, daß ich jetzt auch zu der Ansicht gekommen wäre, daß die Lebenszeit d. Linienschiffe verkürzt werden müsse. Die Bedeutung des dadurch erlangten Äternats für das 3-Tempo schien S. M. nicht zu erkennen oder nicht zu schätzen. Im Ganzen war dieser Vortrag deprimierend für mich, der [ich] seit 10 Jahren unaufhörlich dieses eine Ziel verfolgt hab[e].

62) Entwurf einer Novelle zum Gesetze, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900, vom 20. November 1907. [Verhandlungen des Reichstages, Bd. 243, S. 2568-2570].

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen etc.
verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

Einziges Paragraph.

An Stelle des § 2 des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 (Reichs-Gesetzbl. S. 255) tritt der nachfolgende

§ 2.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen Linienschiffe und Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Für den Zeitraum von 1908 bis 1917 werden die Ersatzbauten nach der Anlage B geregelt.

Urkundlich usw.

Gegeben usw.

Anlage B.

Verteilung der in den Jahren 1908 bis 1917 einschließlich vorzunehmenden Ersatzbauten auf die einzelnen Jahre.

Ersatzjahr	Linien-schiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer
1908	3	–	2
1909	3	–	2
1910	3	–	2
1911	2	–	2
1912	1	1	2
1913	1	1	2
1914	1	1	2
1915	1	1	2
1916	1	1	2
1917	1	1	1
Summe	17	6	19

Begründung.

Schon bei den Verhandlungen über das erste Flottengesetz im Jahre 1898 ist von dem Vertreter der Verbündeten Regierungen darauf hingewiesen worden, daß die Lebensdauer der Linienschiffe mit 25 Jahren möglicherweise zu hoch bemessen sei. (Vgl. Bericht der Budgetkommission vom 17. März 1898.)

Die 25 jährige Ersatzfrist rechnet *im Sinne des Gesetzes* von der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes. Für die Lebensdauer der Schiffe *im militärischen und technischen Sinne* kommt aber ein erheblich größerer Zeitraum in Betracht.

Der militärisch-technische Geburtstag eines Schiffes ist nicht der Tag der Bewilligung der ersten Rate, sondern der Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung der der Konstruktion zu Grunde zu legenden militärischen und technischen Anforderungen. Ferner erfolgt die Ausrangierung eines Schiffes nicht dann, wenn *die erste Rate* des Ersatzschiffes *bewilligt wird*, sondern erst dann, wenn das Ersatzschiff *fertiggestellt ist* und in den Frontdienst eintritt. Infolgedessen sind die Linienschiffe bei ihrer Ausrangierung nicht 25, sondern in Wirklichkeit etwa 30 Jahre alt. Sie sind dann, wie die Erfahrung in allen Marinen gelehrt hat,

völlig überaltert und zur Verwendung in der Schlacht in den letzten Jahren nicht mehr brauchbar gewesen.

Dies ist begründet durch die schnellen Fortschritte, die auf allen Gebieten der Schiffbau-, Maschinenbau- und Waffen-Technik andauernd gemacht werden und denen jede Marine Rechnung tragen muß. Nach den Erfahrungen, die seit dem ersten Flottengesetz gesammelt worden sind, steht es fest, daß die Lebensdauer der Linienschiffe verkürzt werden muß, wenn die Schiffe bis zu ihrer Ausrangierung zur Verwendung in der Schlacht geeignet bleiben sollen.

Hervorragende Fachmänner fremder Marinen sind der Ansicht, daß die Lebensdauer eines Linienschiffes 15 bis 20 Jahre nicht überschreiten sollte. Bei der Forderung der Verbündeten Regierungen, die Lebensdauer der Linienschiffe *in der bisherigen Berechnungsweise* auf 20 Jahre festzusetzen, beträgt die *wirkliche Lebensdauer* vom Konstruktionsbeginne bis zur Ausrangierung immer noch etwa 25 Jahre. Dieser Zeitraum ist in Anbetracht der andauernden Fortschritte der Technik noch so lang, daß an dessen Ende ein Linienschiff für die Verwendung *in der ersten Schlachtlinie* kaum noch in Frage kommen wird.

Durch die Verkürzung der Lebensdauer der Linienschiffe werden in der Periode 1908 bis 1917 3 Linienschiffe mehr ersatzpflichtig als bisher. Um diese 3 Schiffe in der jetzigen Ersatztable – Anlage B des Gesetzes, siehe Seite 2570 – unterzubringen, ist eine neue Anlage B erforderlich.

Für eine solche neue Anlage spricht auch noch ein zweiter Grund. Wollte man unter Berücksichtigung der verkürzten Lebensdauer während der Periode 1908 bis 1917 die Linienschiffe und Großen Kreuzer in denjenigen Jahren ersetzen, in denen sie nach § 2 Absatz 1 zum Ersatze herantreten, so würde sich infolge der ungleichmäßigen Bewilligungen früherer Jahre nachstehender Ersatzbauplan ergeben:

Ersatzjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Summe
1908	2	1	3
1909	6	–	6
1910	1	–	1
1911	2	–	2
1912	2	–	2
1913	–	–	–
1914	1	–	1
1915	–	4	4
1916	1	2	3
1917	1	–	1
Summe	16	7	23

Ein derartiger Bauplan ist unrationell. Es sind daher in der neuen Anlage B die von 1908 bis 1911 fällig werdenden 11 Linienschiffs-Ersatzbauten möglichst gleichmäßig auf die ersten 4 Jahre verteilt, die von 1912 bis 1917 fällig werdenden Ersatzbauten für Linienschiffe sowie die Ersatzbauten für Große Kreuzer auf die folgenden 6 Jahre, in welche im Interesse der Gleichmäßigkeit noch 1 Ersatz-Linienschiff aus der Zeit nach 1917 hineingezogen ist. Zum Ausgleich ist 1 Großer Kreuzer-Ersatzbau auf die Jahre nach 1917 zurückgeschoben worden.

Die Gesamtkosten der Änderung des Gesetzes kommen etwa den Kosten von 3 Linienschiffen gleich.

Anlage

Die *alte* Fassung des § 2 des Flottengesetzes vom 14. Juni 1900 lautet:

§ 2.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten *sollen ersetzt werden*

Linienschiffe nach 25 Jahren,

Kreuzer nach 20 Jahren.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Für den Zeitraum von 1901 bis 1917 werden die Ersatzbauten nach der Anlage B geregelt.

Anlage B.

Verteilung der in den Jahren 1901 bis 1917 einschließlich vorzunehmenden Ersatzbauten auf die einzelnen Jahre.

Ersatzjahr	Linien-schiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer
1901	–	1	–
1902	–	1	1
1903	–	1	1
1904	–	–	2
1905	–	–	2
1906	2	–	2
1907	2	–	2
1908	2	–	2
1909	2	–	2
1910	1	1	2
1911	1	1	2
1912	1	1	2
1913	1	1	2
1914	1	1	2
1915	1	1	2
1916	1	1	2
1917	2	–	1
Summe von 1908 bis 1917	13	7	19

Die neue Fassung des § 2 des Flottengesetzes vom 14. Juni 1900 soll lauten:

§ 2.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen Linien-schiffe und Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Für den Zeitraum von 1908 bis 1917 werden die Ersatzbauten nach der Anlage B geregelt.

Anlage B.

Verteilung der in den Jahren 1908 bis 1917 einschließlich vorzunehmenden Ersatzbauten auf die einzelnen Jahre.

Ersatzjahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Kleine Kreuzer
1908	3	–	2
1909	3	–	2
1910	3	–	2
1911	2	–	2
1912	1	1	2
1913	1	1	2
1914	1	1	2
1915	1	1	2
1916	1	1	2
1917	1	1	1
Summe	17	6	19