

87) *Chef des Admiralstabes, Immediatvortrag zur Allerhöchsten Ordre an den Chef der Hochseeverbände für den Krieg gegen England 1908, vom 12. März 1908, einschließlich Entwurf der Allerhöchsten Ordre. [BArch, RM 5/1607, fol. 6-10R].*

Ganz – Geheim.

Von Hand zu Hand!

[...]

Euer Majestät unterbreite ich alleruntertänigst den Entwurf dreier allerhöchster Ordres, die beim Ausbruch eines Krieges gegen England 1908 an den Chef der Hochseeverbände und die anderen Immediatbehörden zu erlassen sind.

Die Ordres gehen von dem Grundgedanken aus, der seit 1905 die Genehmigung Euer Majestät gefunden hat:

»dass die Flotte erst zur Entscheidungsschlacht eingesetzt werden soll, nachdem vorher ein Kräfteausgleich herbeigeführt ist.«

Die hiernach dem Flottenchef aufzuerlegenden Beschränkungen seiner Aktionsfreiheit haben indessen in dem neuen Entwurf einige Änderungen erfahren, die ich nachstehend kurz begründen zu dürfen bitte.

Aus den letzten grossen englischen Flottenmanövern hat sich mit grosser Wahrscheinlichkeit ergeben, dass die Engländer zur Zeit beabsichtigen, ihr Blockadegros ausserhalb des Aktionsbereichs unserer Torpedofahrzeuge die Entscheidungsschlacht erwarten zu lassen. Hieraus folgt für uns:

1. dass wir nicht mehr erwarten dürfen, dem Gegner vor der Schlacht Verluste an Linienschiffen beizubringen durch Torpedobootsangriffe, die von unseren Nordseehäfen aus unternommen werden.

2. dass unsere zur Schlacht auslaufende Flotte voraussichtlich das feindliche Gros nicht dicht vor unseren Flussmündungen antreffen wird. Unsere Flotte wird vielmehr damit

rechnen müssen, dass sie nachts in See bleiben muss, ehe sie zur Schlacht kommt.

Beide Umstände weisen uns darauf hin, dass wir in der ersten Phase des Krieges den Kräfteausgleich in der Bekämpfung der vorgeschobenen feindlichen Blockadestreitkräfte suchen müssen. Nur hier wird der Feind mit Sicherheit anzutreffen sein und hier muss er zunächst an seinen leichten Streitkräften erheblich geschwächt werden, ehe der Weg zur Schlacht für unsere Flotte frei wird.

Dies ist in dem neuen Ordre-Entwurf zum Ausdruck gebracht, indem der Flottenchef auf eine energische offensive Verwendung der leichten Streitkräfte hingewiesen wird, deren Ziel sich nicht mehr wie früher auf feindliche Linienschiffe und Panzerkreuzer beschränkt.

Unsere ganze Kriegführung bekommt hierdurch einen offensiveren Charakter. Unsere leichten Streitkräfte brauchen nicht mehr auf eine günstige Gelegenheit zu warten, die ihnen gestattet, sich einen Weg durch die Blockadelinie zu bahnen, um weit in See ein ungewisses Angriffsobjekt zu suchen. Ihr Ziel ist jetzt die Vernichtung des Feindes, wo immer sie ihn finden.

Der Krieg wird nun voraussichtlich mit einer Reihe von Kämpfen innerhalb der Blockadelinie beginnen, in deren Verlauf sich vielleicht bald auch für die Linienschiffe eine günstige Gelegenheit zum Eingreifen findet. Diese vom ersten Tage an wahrzunehmen soll dem Flottenchef durch den neuen Ordreentwurf anheimgestellt werden.

Bisher war der Einsatz des Linienschiffgros an die Bedingung geknüpft, dass die Erringung der Seeherrschaft in der Nordsee als sicherer Erfolg in Aussicht stände. Dies Ziel ist heute zu weit gesteckt, es legt dem Flottenchef eine lähmende Verantwortung auf.

Auch durch die Vernichtung von Teilen der feindlichen Flotte können Erfolge erzielt werden, die den Einsatz unserer ganzen Macht rechtfertigen. Gleichzeitig wird der offensive Geist in den Besatzungen lebendig gehalten, wenn sie sehen, dass jede günstige Gelegenheit zum Schlagen wahrgenommen wird.

Der Schutz der Mobilmachung an unserer Küste stand in der früheren Ordre an erster

Stelle, er wird jetzt der Hauptaufgabe: der Schwächung des Feindes untergeordnet. Ganz kann der Flottenchef von der Sorge um die Verteidigung unserer Küsten noch nicht entlastet werden, solange unsere Mobilmachungsvorbereitungen und die Befestigungsanlagen auf den Nordseeinseln noch nicht soweit gediehen sind, dass ihr Überranntwerden durch die stets kriegsbereite englische Übermacht ausgeschlossen erscheint.

Die Flotte hat selbst ein grosses Interesse daran, dass ihr Aufmarschplatz geschützt und der Feind verhindert wird, sich eines Stützpunktes für seine Blockade zu bemächtigen.

Der Kräfteausgleich soll ferner, wie bisher, durch offensive Unternehmungen gegen den Seehandel, die Küsten und Kabelverbindungen des Feindes gefördert werden in der Erwartung, dass der Feind zum Schutz seiner bedrohten Interessen Streitkräfte vom Hauptkriegsschauplatz detachieren wird. Auch wird die Eröffnung der Feindseligkeiten durch einen überraschenden Torpedobootsangriff unsererseits im Auge behalten.

Die hierzu nötigen Vorbereitungen werden weiter ausgearbeitet. Die Angriffspunkte sind dieselben, die Euer Majestät bereits gebilligt haben.

Die von Euer Majestät im vorigen Jahre genehmigte Denkschrift zu dem Operationsplan wird durch den neuen Ordreentwurf in einzelnen Teilen ausser Kraft gesetzt. Ich bitte daher alleruntertänigst, sie ganz einziehen zu dürfen.

Ehe ich eine Neubearbeitung beginnen lasse, schlage ich Euer Majestät alleruntertänigst vor, dass die in diesem Operationsplan liegenden Fragen:

1. Liegt unsere Flotte auf der Elbe sicher?
2. Wie kommt sie sicher in See und zurück in den Hafen?
3. Wie wird der Kräfteausgleich erreicht?

zunächst nochmal an dem Massstabe der jetzt vorliegenden Verhältnisse genau geprüft werden.

Die stetige Weiterentwicklung des englischen Unterseeboots- und Minenwesens mit der deutlich erkennbaren Absicht ihrer offensiven wenn nicht sogar überraschenden

Verwendung an unserer Küste stellt uns vor neue schwere Probleme, die mit unseren bisherigen Erfahrungen nicht zu lösen sind.

Die für diesen Sommer anzusetzenden Manöver werden uns Gelegenheit geben können, in diesen Fragen weiter zu kommen.

Die Regelung der Befehlsverhältnisse in der bisherigen Form hat zu Rückfragen Veranlassung gegeben. Die auf die Verhältnisse des Landkrieges zugeschnittenen Bestimmungen der Verteidigungsanleitung lassen sich auf die besonderen Verhältnisse des Seekrieges nicht ohne weiteres so übertragen, dass jeder Zweifel über den Umfang des Befehlsbereichs der einzelnen Immediatbehörden ausgeschlossen ist. Der neue Entwurf grenzt die Befehlsbefugnisse zwischen dem Chef der Hochseeverbände und den Stationschefs schärfer ab.

Ich kann diesen Vortrag nicht enden, ohne Euer Majestät meine Bedenken über die bisherige Art der Behandlung des Operationsplanes zu unterbreiten. Seine Durchlaucht der Reichskanzler hat in 2 an den Chef des Admiralstabes gerichteten Schreiben zum Ausdruck gebracht, dass schon das Bekanntwerden der Tatsache des Befassens mit Operationsplänen unter Umständen schädliche politische Konsequenzen nach sich ziehen könne.

Für mich ist ein anderer Gesichtspunkt noch ausschlaggebender. Die Schutzmassnahmen, die England in einer Reihe von Häfen in einer Spannungsperiode treffen will, stehen in enger Beziehung zu unseren geplanten Offensivunternehmungen. Der Verdacht liegt nahe und wird durch gelegentliche Zeitungsausserungen noch gestützt, dass der englischen Admiralität unsere Absichten im Kriege nicht ganz unbekannt geblieben sein müssen. Die Vorsicht in der Behandlung der Operationsvorarbeiten kann nicht zu weit getrieben werden. Ich habe daraufhin die Kenntnis unserer Operationsvorarbeiten in der mir unterstellten Behörde schon aufs äusserste eingeschränkt.

Nach dem bisherigen Verfahren erhielten beide Stationschefs im Frieden Kenntnis des Entwurfs der A.O. an den Chef der Hochseeverbände, dem Staatssekretär wurde der Inhalt

nur allgemein mitgeteilt, der Flottenchef bekam alle den Operationsplan betreffenden Schriftstücke.

Meiner Ansicht [nach sollten] Stationschefs mehr, der Staatssekretär des R.M.A weniger erfahren als im Frieden nötig ist.

In den Geschäftsgang einer grossen Behörde darf überhaupt kein Teil unserer Operationsvorarbeiten übergehen. Dagegen bitte Euer Majestät ich alleruntertänigst, sowohl dem Staatssekretär als auch den beiden Stationschefs persönlich Auszüge aus den Allerhöchsten Ordres zugehen lassen zu dürfen, die nur Das [!] enthalten, was zur Vorbereitung der Operationen im Frieden für sie zu wissen nötig ist.

Dem Flottenchef würde wie bisher der volle Wortlaut der zu erlassenden Ordres mitzuteilen sein.

Wo und wie die von der Kriegsleitung direkt zu veranlassenden Offensivmassnahmen angesetzt werden sollen, darf bis zur Herausgabe der Befehle nicht ausserhalb des Admiralstabes bekannt werden.

Gf. Baudissin

Ganz – Geheim!

Entwurf einer A.O. an den Chef der Hochseeverbände.

Ich bestimme:

Ihre Aufgabe ist, dem Gegner unter Einsatz aller Ihnen zur Verfügung stehenden Streitkräfte den grösztmöglichen Abbruch zu thun.

Dazu sollen Sie die Hochseeverbände auf der Elbe sammeln und nach folgenden Grundsätzen verfahren:

1. Falls der Gegner Sie nicht unter Einsatz seiner Schiffe gegen Küstenbefestigungen und Sperren angreift, sollen Sie Sich auf eine entscheidende Schlacht vorläufig nicht

einlassen, sondern durch energische offensive Verwendung der leichten Streitkräfte sowie durch alle sonst geeigneten Mittel einen Kräfteausgleich herbeizuführen suchen.

2. Gleichzeitig sollen Sie die Durchführung der bei Kriegsausbruch noch erforderlichen Mobilmachungsmaßnahmen an der Nordseeküste schützen, soweit sich dies mit Ihrer Hauptaufgabe vereinigen lässt.

3. Haben Sie solche Erfolge errungen, oder operiert der Feind so, dass Sie nach Ihrer Überzeugung durch Einsetzen unserer ganzen Macht einen entscheidenden Erfolg erringen können, so sollen Sie von der Einschränkung zu 1. entbunden sein.

4. Inwiefern Sie von der Kriegsleitung direkt veranlasste Offensivunternehmungen unterstützen sollen, werde Ich besonders bestimmen.

5. Die Befehlsverhältnisse zwischen Ihnen und den beiden Stationschefs werden durch die anliegenden besonderen Ordres festgesetzt.

[...]

88) *Der Reichskanzler Fürst von Bülow an den Staatssekretär des Reichsmarineamtes von Tirpitz, vom 25. Dezember 1908. [Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Thimme (Hrsg.), Die Große Politik der Europäischen Kabinette, Bd. 28: England und die Deutsche Flotte 1908-1911, Berlin 1925, S. 38-40].*

Der Reichskanzler Fürst von Bülow an den Staatssekretär des Reichsmarineamts
von Tirpitz¹

Konzept von der Hand des Vortragenden Rats Wilhelm von Stumm

Geheim

Berlin, den 25. Dezember 1908

In dem gefälligen Schreiben vom 17. d. Mts. – Nr. 5004² – haben Ew. pp. die Frage, ob Deutschland und das deutsche Volk einem englischen Angriff zurzeit mit Ruhe und Vertrauen entgegensehen könne, verneint. Andererseits bezeichnen Ew. pp. als das geeignetste Mittel, um England von einem Angriff auf uns abzuhalten, die Schaffung einer starken Schlachtflotte. Ew. pp. enthalten sich aber einer Meinungsäußerung darüber, ob angesichts der von Ihnen selbst hervorgehobenen derzeitigen großen Überlegenheit der englischen Flotte über unsere Streitkräfte zur See – eine Überlegenheit, die überdies das englische Volk auch für die Zukunft unter allen Umständen aufrecht zu erhalten entschlossen scheint – es unseren Schlachtschiffen im Falle eines Krieges mit England überhaupt möglich sein würde, entscheidend in Aktion zu treten. Ist aber die Befürchtung gerechtfertigt, daß unsere Flotte in ihrer gegenwärtigen Stärke von den übermächtigen englischen Seestreitkräften blockiert in unseren Häfen zurückgehalten werden würde, müssen wir mit der Wahrscheinlichkeit

¹ Bereits veröffentlicht bei O[tto] Hammann, *Bilder aus der letzten Kaiserzeit*, [Berlin 1922,] S. 147 ff., und bei A[lfred] v. Tirpitz, *[Politische Dokumente, Bd. 1: Der Aufbau der deutschen Weltmacht, Stuttgart, Berlin 1924,] S. 100 ff.*

² Siehe Nr. 10238 [in Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Thimme (Hrsg.), *Die Große Politik der Europäischen Kabinette, Bd. 28: England und die Deutsche Flotte 1908-1911, Berlin 1925*].

rechnen, in einem Seekrieg mit England vorläufig auf die Defensive angewiesen zu sein, so entsteht die Frage, ob es sich nicht empfiehlt, der Verbesserung unserer Küstenbefestigungen, der Vergrößerung unseres Bestandes an Seeminen und der Schaffung einer starken Unterseebootflotte unsere Aufmerksamkeit zuzuwenden, anstatt uns ausschließlich auf die Vermehrung von Schlachtschiffen zu konzentrieren, die, solange wir uns in einem Zustande ausgesprochener militärischer Inferiorität England gegenüber befinden, möglicherweise keine Verwendung finden, dem Feinde keinen Schaden zufügen und einen günstigen Ausgang des Krieges nicht herbeiführen würden. Es liegt mir fern, auf diesem Gebiet ein sachkundiges Urteil für mich in Anspruch zu nehmen. Ich will nur einer Erwägung Ausdruck geben, die sich auch dem Laien aufdrängt, und die mir neuerdings oft entgegengetreten ist.

Wenn das Interesse, das wir in erster Linie in einem wirksamen Schutze unserer Küsten haben, den Gedanken an eine Verstärkung der vorstehend bezeichneten Verteidigungsmittel naheulegen scheint, so glaube ich andererseits, daß Erwägungen politischer Natur darauf hinweisen, der Frage näherzutreten, ob nicht eine Verlangsamung in der Durchführung unseres jetzigen Flottenprogrammes in ernste Erwägung zu ziehen wäre. Es kann nach den hier vorliegenden Nachrichten keinem Zweifel unterliegen, daß die in England uns gegenüber herrschende, von Ew. pp. selbst als feindselig bezeichnete Stimmung zu ernstesten Besorgnissen Anlaß gibt. Ob diese Stimmung ausschließlich eine Folge unserer maritimen Rüstungen ist, oder ob sie das natürliche Ergebnis der Konkurrenz zweier großer Kulturnationen darstellt, wie Ew. pp. dies annehmen, scheint mir dabei eine Frage von sekundärer Bedeutung. Entscheidend ist jedenfalls der Umstand, daß unsere Flotte, wie das die Ausführungen Ew. pp. bestätigen, erst in einigen Jahren so stark sein wird, daß ein Angriff auf sie auch für England ein großes Risiko bedeuten würde. Es ergibt sich hiernach für uns die Pflicht, jede Handhabe zu ergreifen, die sich uns bietet, um unter Wahrung unserer Würde die englische Nervosität zu verringern und es uns zu ermöglichen, ungefährdet über die Jahre hinwegzukommen, in denen unsere Rüstung noch nicht vollendet ist.

Von maßgebenden, englischen Stellen ist wiederholt angedeutet worden, daß eine Verlangsamung des Tempos in der Durchführung unseres gegenwärtigen Flottenprogrammes sehr wesentlich zur Beruhigung in England beitragen würde. Inwieweit ein Eingehen auf die englischen Wünsche in dieser Hinsicht von dauernden Wirkungen auf die Gestaltung unseres politischen Verhältnisses zu England begleitet sein würde, kann einstweilen unerörtert bleiben. Für die Übergangsperiode, in der wir uns befinden, ist es jedenfalls für uns von der größten Bedeutung zu verhindern, daß der Gedanke eines gegen Deutschland zu führenden Präventivkrieges bei der Mehrheit des englischen Volkes festen Fuß faßt und ein englischer Angriff auf unsere Flotte erfolgt. Entsteht der Krieg desungeachtet, so dürfte bei der großen Überlegenheit der englischen Flotte der Umstand, daß wir infolge der Verlangsamung unseres Bautempos mit ein oder zwei Schlachtschiffen weniger in den Kampf eintreten, auf den zu befürchtenden Ausgang dieses Kampfes von entscheidendem Einfluß nicht sein.

Unser Flottengesetz sieht für die Jahre 1909, 1910 und 1911 den Neubau von je vier, für die Jahre 1912 bis 1917 von je zwei großen Schiffen vor. Zu Ende 1911 würden wir im Besitz von 13 solcher Schiffe sein, und diesem Augenblick sieht man in England mit besonderer Sorge entgegen, da nach den bisherigen englischen Flottenanschlägen die englische Marine in dem gleichen Zeitpunkt nur im Besitz von zwölf entsprechenden Fahrzeugen sein würde. Wenn auch angenommen werden darf, daß die englische Marineverwaltung unter dem Druck der öffentlichen Meinung es nicht versäumen wird, den Vorsprung beizeiten wieder einzuholen, den wir nach englischer Darstellung vorläufig vor ihnen voraus haben würden, so möchte ich doch auf Grund der vorstehenden Erwägungen an Ew. pp. die Frage richten, ob militärisch technische Gründe zwingender Natur dagegen sprechen würden, in den nächsten drei Jahren unser Bautempo in der Weise zu verlangsamen, daß wir statt je vier nur je drei große Schiffe bauen und das Versäumte dann in den Jahren 1912, 1913 und 1914 nachholen. Wir würden dann von 1909 bis 1914 je drei, von 1915 bis 1917 je zwei große Schiffe auf Stapel legen und damit, ohne Schwächung des

Gesamtergebnisses, unseren Gegnern in England ein sehr wirksames Agitationsmittel entwenden.

Schließlich glaube ich auch noch, darauf hinweisen zu dürfen, daß in letzter Zeit wiederholt Bedenken finanzieller und technischer Natur darüber zum Ausdruck gekommen sind, ob es ratsam ist, den Bau einer so großen Zahl von großen Schiffen auf einmal vorzunehmen, wie dies die jetzigen gesetzlichen Bestimmungen vorsehen. Um so günstiger erscheinen daher die Aussichten, auch die Zustimmung der deutschen Volksvertretung zu der in Anregung gebrachten Verlangsamung unseres Flottenbautempos zu erlangen, zumal wenn gleichzeitig die weiter oben gekennzeichneten Maßnahmen zur Verteidigung unserer Küsten erhöhte Berücksichtigung finden würden.

Bülow

89) Reichsmarineamt, Allgemeines Marinedepartment, Wünschenswerte und notwendige Verbesserungen am Großen Kreuzer 1910 (J), vom 8. März 1909. [BArch, RM 3/3693, fol. 155-163].

Seiner Exzellenz dem Herrn Staatssekretär vorzulegen.

Ganz Geheim

K, W, E haben Abschrift erhalten.

[...]

Veranlassung der Vorlage: Etatsvorarbeiten 1910.

1. Die Etatsvorarbeiten für 1910 und die für Schiffsneubauten einzusetzenden Summen lassen hinsichtlich des Großen Kreuzers folgende Betrachtung als notwendig erscheinen:

Die Umwälzungen, welche im Aufbau der Linienschiffe 09 in Bezug auf den Schutz notwendig geworden sind, dürfen beim Großen Kreuzer nicht unberücksichtigt bleiben.

Für H (09) kommt, wie bereits verfügt, nur eine Wiederholung des Typs G (08) in Frage.

Erst bei J (10) lassen sich ohne Bauverzögerungen die Folgerungen ziehen, welche sich in Bezug auf den Schutz für die 09 Linienschiffe ergeben haben, und die bei Weiterverfolgung der bisherigen Entwicklungslinie unseres großen Kreuzers Berücksichtigung verdienen.

2. In der Typenentwicklung unseres großen Kreuzers ist seit 07, angeregt durch die englische Invincible-Klasse, immer mehr die Qualität eines schnellen *Linienschiffs* angestrebt worden in der Absicht, die *gesetzlich festgelegte Zahl unserer großen Schiffe in weitestgehendem Maße auch der Kampfkraft der Linie nutzbar zu machen.*

Dieses Vorgehen hat unserem großen Kreuzer seit 07 ein von dem englischen verschiedenes Gepräge gegeben und ihn auf das Deplacement der Linienschiffe gebracht.

Das englische Vorbild ist trotz seiner schweren Artillerie mit seiner extremen Geschwindigkeit (angeblich 26,5-27 kn) auf Kosten der Panzerung (178 mm stärkster Gürtel) für den Flottenkampf nur beschränkt geeignet. Das Schiff ist gegenüber Gegnern mit schwerster Artillerie auch auf große Entfernungen schwer gefährdet.

Bei uns ist im Gegensatz dazu unter Beschränkung in der Geschwindigkeit zu Gunsten des Schutzes die Entwicklung nach der Richtung gegangen: Die Verwendung gegen Linienschiffe schlechtweg muß als Norm für die Stärkebemessung und als Ziel unserer Kreuzerentwicklung angestrebt werden.

Dem englischen Linienschiffskreuzer steht das deutsche Kreuzerlinienschiff gegenüber.

Dem englischen »Linienschiffskreuzer« steht unser »Kreuzerlinienschiff« gegenüber.

Unsere Entwicklungstendenz erfordert Anlehnung an Linienschiff.

3. *Diese Entwicklungstendenz, die einzige für uns unter den obwaltenden Umständen gangbare und richtige, erfordert enge Anlehnung an die Linienschiffsentwicklung in Bezug auf Kampfkraft und Displacement.* Das Plus an Geschwindigkeit, welches notwendig ist, um den Schiffen den Charakter als Kreuzer – auch im Sinne des Flottengesetzes – zu wahren und ihnen als schnelle Linienschiffe gewisse taktische Vorteile im Flottenkampf zu sichern, kann nur durch geringe Opfer an Kampfkraft oder durch ein den gleichaltrigen Linienschiffen entsprechend überlegenes Displacement erzielt werden.

Der letztere Weg ist aus mancherlei Gründen nicht gangbar. Also bleibt bei konsequenter Weiterverfolgung des einmal betretenen Pfades nur übrig, *den großen Kreuzer in möglichst derselben Größe wie die gleichaltrigen Linienschiffe zu bauen in der Absicht, ihn in der Kampfkraft den Linienschiffen möglichst gleich vollwertig zu machen.*

Die Geschwindigkeit wird festgelegt durch diejenige der gleichaltrigen Linienschiffe. Ein Überschuß von 3,5-4 kn, wie er bisher vorgesehen, wird auch in Zukunft genügen.

Bisheriges Vorgehen seit 07 entspricht dieser Richtung.

4. Die Entwicklungsrichtung unserer großen Kreuzer von F an hat diesen vorbezeichneten Pfad in Bezug auf Displacement und seine Ausnutzung für Geschwindigkeit und Kampfkraft deutlich erkennbar beschritten und bisher innegehalten.

F ist mit 19 200 t der gleichzeitigen Nassauklasse (18 800 t) an Größe etwas überlegen. Im Schutz der vitalen Teile kommt er ihr nahe (Gürtel 250 mm gegen 290 mm). Im Kaliber der schweren Artillerie ist kein Unterschied vorhanden. Ihre zahlenmäßige Unterlegenheit wird beim Kreuzer in gewisser Beziehung durch verbesserte Geschützaufstellung ausgeglichen.

Dasselbe Verhältnis ist bei den 08 Typen annähernd beibehalten. Nur im Kaliber der schweren Artillerie ist der Kreuzer hier zu Gunsten vermehrter Geschützzahl stehen geblieben.

5. Das Linienschiff hat nun aber seit 09 einen weiteren Sprung vorwärts gemacht im Displacement von 22 800 t auf 24 500 t in der Richtung besseren Schutzes. Es wird jetzt dem großen Kreuzer nicht mehr nur im Kaliber überlegen sein, auch in der Defensivstärke wird der Abstand zwischen beiden Typen sich erheblich vergrößern, wenn der Kreuzer dieser neuesten Entwicklungsrichtung des Linienschiffs nicht baldigst folgt.

Und dieser größere Abstand in der Kampfkraft tritt zu einem Zeitpunkt ein, wo in fremden Marinen weitere Steigerung der Artilleriewirkung, sei es durch Verbesserung des Geschützmaterials, durch Vermehrung der Geschütze oder verbesserte Aufstellung unverkennbar ist.

Worin 1910 Kreuzer verbesserungsbedürftig ist.

Geschwindigkeit wie 08 Kreuzer.

6. Die Geschwindigkeit von G wird nach den bisher vorliegenden Daten über die Geschwindigkeiten der neuesten englischen Linienschiffe (22 kn) auch für den Kreuzer 1910 (J) mit 25,5 kn etwa noch ausreichen.

Artillerie: Kalibererhöhung erwünscht, aber mit Panzerverstärkung zusammen nicht zu leisten.

7. In der Armierungsfrage führt die Entwicklung *logisch* dahin, dem großen Kreuzer das gleiche Kaliber wie den Linienschiffen (also 30,5 cm) zu geben. Kalibersteigerung *ohne* Beschränkung in der Zahl der Geschütze *u.* Verbesserung des Schutzes sind aber *zugleich* nicht zu leisten. Es könnten, *sieht man in der Entwicklung des Kreuzerlinienschiffes* Verbesserung des Schutzes als das *Voranstehende* an, sich höchstens gegenüberstehen:

4-30,5 cm Türme gegen 5-28 cm Türme.

Der sonst noch mögliche Weg, zu Gunsten der Panzerverstärkung *unter Beibehalt des Kalibers auf den 5. Turm zu verzichten, um Displacement zu sparen, würde einen außerordentlichen Rückschritt in der Offensivkraft des Schiffes bedeuten.*

Er erscheint gerade im Hinblick auf die auch in fremden Marinen vorhandene Tendenz erhöhter Artilleriewirkung der Linienschiffe praktisch unbeschreitbar.

Für 1910 Kreuzer 28 cm noch ausreichend.

8. Zurzeit d.h. für den Kreuzer 1910 läßt sich unter Berücksichtigung der jetzt vorhandenen Panzerstärken in anderen Marinen das 28 cm Kaliber wohl noch vertreten. *Man darf aber nicht vergessen: einen Überschuß in der Leistung für mögliche Panzerverstärkung gewährt es nicht.*

Für 1910 Kreuzer empfiehlt sich nach Vorgang des Linienschiffes etwa folgende Panzerverstärkung.

9. Die angestellte Betrachtung führt A für den großen Kreuzer 1910 zu etwa folgenden Folgerungen in Bezug auf Artillerie und Panzer:

– Die entsprechenden Daten der gleichaltrigen Linienschiffe sind zum Vergleich gegenübergestellt – ebenso wie die des Kreuzers 08:

	Große Kreuzer G und H 08 und 09	Großer Kreuzer J 1910	Linienschiffe 1909/10
<i>Armierung:</i>			
schwere Artillerie	10-28 cm L/50	10-28 cm L/50	10-30,5 cm L/50
Mittelartillerie	12-15 cm L/45	12-15 cm L/45	14-15 cm L/45
<i>Panzer:</i>			
Gürtel innerhalb Zitadelle	270 mm nach oben bis etwa 1,6 m [über CWL] ungetäpert	etwa 310 mm nach oben bis etwa 2 m [über CWL] ungetäpert	340 mm nach oben bis etwa 2 m [über CWL] ungetäpert
Gürtel vor Zitadelle	120-100 mm	130-100 mm	150-120 mm
Gürtel hinter Zitadelle	100 mm	120 mm	130 mm
vorderer Kommandoturm	250 mm	400 mm	400 mm
Unterbau	80 mm	250 mm	250 mm
Zitadelle	200 mm	170 mm	170 mm
Kasematte	150 mm	150 mm	170 mm
Barbetten (Kasematte und Zitadelle entsprechend verstärkt)	200 mm	280 mm	300 mm
Geschütztürme			
Vorderplatten	230 mm	280 mm	300 mm
Seitenplatten	180 mm	220 mm	250 mm
Decken	90/60 mm	100/70 mm	100/70 mm
Panzerdeck innerhalb Zitadelle	50/25 mm 1,6 m über CWL.	30 mm [unter CWL] Tieferlegen entsprechend 09 L.S.	30 mm 0,2 m [unter] CWL.
		Panzersüll	Panzersüll
vorne	50 mm	70 mm	70 mm
hinten	80/50 mm	80/60 mm	90 mm
Torpedoschott	30 mm	30 mm	40 mm

Munitionsdotierung.

10. *Munitionsdotierung* der schweren Artillerie durchgängig 90 Schuß.

*Deckung der Mehrgewichte teils durch Schwächung und Tieferlegen des Panzerdecks, teils durch
Displacementserhöhung.*

11. Die erforderlichen Mehrgewichte können nur zum kleinen Teil durch die Neuordnung des Panzerdecks gedeckt werden – die übrigens außerdem im Vergleich zu dem jetzt vorhandenen extrem hohen Panzerdeck als Schutz gegen Geschützfeuer eine wesentliche

Verbesserung darstellt. –

Der größere Teil des höheren Gewichtsbedarfs muß durch Displacementssteigerung gewonnen werden, als deren Maß etwa die Größe der Linienschiffe 09 anzusehen wäre.

Bei der Zusammenstellung des 1910 Etats ist dies zu berücksichtigen, wobei wohl ferner damit zu rechnen ist: Für die 1910 Linienschiffe sind über die Kosten der 09 Linienschiffe hinausgehende Forderungen nicht beabsichtigt.

Allgemeines Marinedepartement.

Schmidt

90) *Admiralstab der Marine, Entwurf einer Allerhöchsten Ordre an den Chef der Hochseeverbände. (für 1909), vom März [1. April] 1909. [BArch, RM 5/1607, fol. 38].*

Ich bestimme:

Ihre Aufgabe ist, dem Gegner unter Einsatz aller Ihnen zur Verfügung stehenden Streitkräfte den grösstmöglichen Abbruch zu tun.

Dazu sollen Sie mit allen verfügbaren Hochseestreitkräften den Feind in See angreifen.

Wird der Feind nicht beim ersten Vorgehen in See angetroffen, so sind einige der in der Anlage bezeichneten feindlichen Küstenplätze mit Minen zu verseuchen, und die feindliche Schifffahrt auch durch andere Massregeln nach Möglichkeit zu schädigen.

91) Kaiser Wilhelm II. an den Reichskanzler, vom 3. April 1909. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/54, fol. 113-114R].

Auswärtiges Amt

[...]

Abschrift

[...]

Abschrift an Admiral v. Müller zu senden.

Lieber Bülow

Ich habe heute, ehe Tirpitz zu Ihnen ging, noch mündlich die ganze englische Flotten- und Dreadnoughtschweineerei mit ihm in Gegenwart von Müller und Plessen durchgesprochen, und ihn ermächtigt, im selben Sinne auch sich Ihnen gegenüber auszusprechen. Es ist dabei übereinstimmend konstatiert worden an der Hand der historischen Daten, daß tatsächlich Metternich einen Teil der Schuld trägt an dem Verfahren der Situation; indem er von vornherein die *kolossale persönliche Konzession*, die ich ihm zu eventl. Gebrauch zur Verfügung gestellt hatte – nämlich daß 1912 keine Novelle kommen werde – ohne Grund von vornherein aus der Hand gegeben hat, *ohne* von England die *geringste Gegenleistung* zu erhalten als ungezählte Lügen, Verläumdungen, Verdächtigungen und Grobheiten. Dadurch ist das ganze schlecht und falsch »gemanaged« worden und er, und dadurch wir, in die Ecke gedrückt worden. Weil:

I. Die Engländer, trotzdem sie der konstitutionelle Staat par excellence sind, den groben politischen Fehler begingen, in Cronberg unter Überspringen aller konstitutionellen Persönlichkeiten und Gepflogenheiten – also Sie, Schoen, Tirpitz etc. – direkt den Monarchen und obersten Kriegsherrn zu koramieren und zu stellen und zwar per Drohung und in Befehlston »you must stop building«. Das durfte nicht geschehen, da das kein »Angebot zu Verhandlungen« – wie *jetzt* im Parlament *behauptet* wurde – war, sondern ein ganz

einseitiges Verlangen von England an uns, das nur so beantwortet werden konnte, wie es geschah. Dieses Verfahren mußte im Herbst als man sich Metternich, mit allerhand Anfragen und Konversationen – unverbindlich – näherte seitens Englands, der Botschafter mit aller Schärfe und allem Nachdruck der Regierung in gröbster Form unter die Nase reiben und sie veranlassen, erst mal für das unqualifizierbare Benehmen uns um *Verzeihung* zu bitten. Erst *nachdem* das *geschehen*, konnte man *verbindliche Vorschläge* von London entgegennehmen und darüber verhandeln.

II. Weil der Botschafter leider das obige Verfahren unterlassen hat, ist Cronberg, bzw. der *Ton* und die Haltung Englands *von damals, bestehen* geblieben, und es hat Metternich und durch ihn uns stets in peremptorischer Weise appassiert mit einem verkappten *Verlangen*, was *wir erfüllen sollten*. Daher – wenn es auch *unverbindlich* geschah – die Situation nie die einer Verhandlung über Vorschläge zwischen zwei *gleichberechtigten* Mächten wurde, sondern stets hier als ein ziemlich hochmütiges *Ersuchen* eines *Stärkeren* an einen von *ihm nicht gleichgeachteten Schwächeren* wirken mußte. Daher auch die Ablehnung, da stets die eigene Ehre beinahe auf dem Spiel stand.

III. Weil die englischen Overtüren wie gesagt – wenn auch in »unverbindlicher Form« – stets nur in Form von Ersuchen und Aufforderungen, die unsererseits sofort möglichst zu erfüllen seien, an uns gerichtet wurden, war aus ihnen niemals die Absicht einer *Verhandlung* herauszulesen, die von *gleichem zu gleichem* geht, mit *denselben Verbindlichkeiten* für *beide Teile*. Es war also weder in Cronberg – wo es »you must stop building« hieß – oder später bei den Unterhaltungen im Herbst und Winter irgendwo auch nur die leiseste Spur zu entdecken, daß die *Engländer auch selbst Abrüstung wirklich* beabsichtigten, sondern es wurde uns stets nur klar gemacht, es läge im *englischen Interesse*, daß *wir* mit Rüsten *aufhörten*. Damit sie wohlverstanden ihren Vorsprung mit möglichst wenig Geld und Mühe aufrecht erhalten könnten. Das war ein Standpunkt, auf den wir uns vom militärischen wie nationalen Ehrenstandpunkt nicht einlassen konnten.

IV. Weil die ganzen Machinationen Englands darauf hinauslaufen, daß es sich von uns die absolute *Anerkennung des »Twopowerstandard«* erzwingen will und wir das ohne Kapitulation vor der Welt oder ohne Verletzung unserer nationalen Ehre einfach nicht können noch wollen, noch werden. Es kann eine Überlegenheit zur See beanspruchen, soviel es will und danach bauen, es kann das auch nach irgendwelchen Verhältniszahlen konstruieren, dagegen ist nichts zu sagen; aber den *Twopowerstandard*, noch dazu *gegen uns allein* angewendet, *anzuerkennen*, dazu bin ich vollkommen außer Stande, noch weniger denselben durch Abmachungen irgendwelcher Art für die Ewigkeit zu verbriefen! *Einen gewissen Vorsprung sollen sie haben, den 2 Powerstandard niemals*. Das sind die Worte Adm. v. Tirpitz vor Zeugen ausgesprochen.

V. Aus obigem geht folglich hervor: Daß bisher England keine ehrlichen Eröffnungen für *Verhandlungen verbindlich* als von *gleich zu gleich* gemacht hat, sondern nur *unverbindlich* versucht hat, uns in die Ecken zu drücken und am Bauen *einseitig* zu hindern. Daher konnte darauf nicht eingegangen werden: Ich bin aber nach Übereinkunft mit Adm. v. Tirpitz *vollkommen* bereit und *einverstanden* auf der von *ihm* skizzierten *technischen Basis*, wenn *England uns ehrlich* um *Verhandlungen bittet*, mit *England zu verhandeln*, auf der Relation 3 : 4 in Linienschiffen; mit Fallenlassen des Vorschlages, vom Herbst, der Nichteinbringung einer Novelle 1912. Das kann anderweitig erledigt werden nach Tirpitz' Vorschlag. Lassen Euere Durchlaucht sich also von Tirpitz eine Formel ausarbeiten, wo Zahlen und Typen vorläufig beiseite gelassen sind, die in großen Zügen unsere Vorschläge darstellt, die wir machen wollen, falls englische Regierung uns wieder Gelegenheit – *offizieller verbindlicher* Natur – gibt, uns darüber zu äußern. Natürlich muß sie *ehrlich ihrerseits* die Einstellung des übermäßigen Baues uns *vorschlagen* und *versprechen*. Also Verhandlungen in höflicher Form von *Gleich zu Gleich*, nicht aber peremptorische *Wünsche einerseits*. Dies ist der Inhalt des Vortrages von Tirpitz an mich, mit dem ich einverstanden bin!

gez. Wilhelm J. R.

92) Reichsmarineamt, Protokoll der Schlussitzung »Schiffstypen 09«, vom 6./7. April 1909.

[BArch, RM 3/14, fol. 243-246R]³

Ganz Geheim.

[...]

Anwesend: Vertreter von A, B, (C), E, K und W.

Vorsitz: Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär.

I. Allgemeines.

Der Herr Staatssekretär weist zunächst darauf hin, daß voraussichtlich die parlamentarische Situation im nächsten Winter sich noch schwieriger gestalten wird als dieses Jahr. Die Vergrößerung der Schiffe sei diesmal noch garnicht zur Sprache gebracht worden, werde aber sicher in den Kommissionsverhandlungen des nächsten Winters noch viel Schwierigkeiten bereiten. Das Schiffbautempo – 4 große Schiffe jährlich – bedeute jetzt schon die äußerste Anspannung des Bogens. Es sei deshalb unbedingt von einer Steigerung des Preises über 47,5 Millionen pro Linienschiff (einschließlich Armierung) abzusehen.

Ebenso könne er nicht zugeben, daß jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, einer Kostensteigerung und Vergrößerung des großen Kreuzers bis zur Größe der neuesten Linienschiffe näherzutreten.

Der große Kreuzer sei bestimmt, gegen seinesgleichen zu kämpfen, nicht aber gegen Linienschiffe. Selbst wenn England, wie auf ein Gerücht hin behauptet wird, jetzt keine »Invincibles« mehr bauen sollte, so sei es doch richtig, daß wir im nächsten Jahre noch ein Schiff dieses Typs in Bau geben, weil wir bisher nur 3 davon in Bau hätten.

Was den kleinen Kreuzer betreffe, so sei er bereit, für eine Verbesserung des Typs

³

Unter Berücksichtigung handschriftlicher Überarbeitungen.

etwas zu bewilligen.

II. Linienschiffe 09.

Bezüglich der Linienschiffe 09 drückt Seine Exzellenz sein Erstaunen aus, daß jetzt noch so viele und einschneidende Änderungen beantragt werden.

E antwortet auf Befragen des Staatssekretärs, daß auf keinen Fall im Jahre 1910 eine Erhöhung der Schiffbaupreise eintreten dürfe; sonst sei die parlamentarische Situation aufs Äußerste gefährdet.

Geheimrat *Bürkner* gibt in einem längeren Vortrag über die Gründe Auskunft, die eine Displacements- und Kosten-Steigerung der Linienschiffe bedingen. In erster Linie sind infolge der letzten Spreng- und Schießversuche große Gewichtsaufwendungen für die sachgemäße Bauweise der Torpedo- und Splitterschotte, sowie der gepanzerten Decks erforderlich geworden. Ferner hat die Zitadelle verlängert, die Höhe der oberen Decks vergrößert und der Artillerie-Armierung ein größeres Gewicht zugestanden werden müssen, sodaß das Displacement um etwa 400 t und die Schiffbaukosten um 0,30 Millionen Mark vermehrt werden müßten.

Eine weitere Steigerung des Displacements um etwa 800 t und der Schiffbaukosten um etwa 0,7 Millionen Mark würde eintreten, wenn die von A und W neuerdings erhobenen Wünsche noch Berücksichtigung finden sollen.

Unter Leitung des Herrn Staatssekretärs findet sodann eine eingehende Diskussion zunächst darüber statt, wie das Konstruktions-Displacement von etwa 24 500 t und die Schiffbaukosten von 30,04 Millionen Mark eingehalten werden können. Als Resultat ergibt sich folgendes:

- 1.) Es werden nur 1000 t Kohlen als Konstruktionsvorrat angenommen, (Ersparnis 100 t).
- 2.) Das Torpedoschott und der Innenpanzer werden nur 35 mm anstatt 40 mm dick. Ersparnis 110 t.

3.) Das Panzerdeck in der Zitadelle wird zunächst 5 mm dünner gemacht (25 statt 30 mm)
Ersparnis 100 t.

4.) Das Panzerdeck außerhalb der Zitadelle an den Schiffsenden wird gegenüber »Ersatz Oldenburg« nicht verstärkt, sondern bleibt 80 bzw. 60 mm dick. Ersparnis 70 t.

5.) Das gepanzerte Aufbaudeck wird 5 mm dünner. Ersparnis 60 t.

6.) Das gepanzerte Oberdeck wird gleichfalls 5 mm dünner. Ersparnis 45 t.

7.) Der Gürtel wird nur 1,7 m (statt 1,8 m) unter die C.W.L. geführt. Ersparnis 40 t.

Unter Berücksichtigung dieser Reduzierungen würden bei dem zugestandenen Konstruktionsdisplacement (24 500 t) noch etwa 220 t übrig bleiben für Wünsche von A und W.

Die Schiffbaukosten würden sich dann auf 30,0 Mill. belaufen.

Eine Ersparnis von 0,24 Mill. Mark könnte ferner erzielt werden, wenn der für Horizontalpanzerungen vorgesehene Nickelstahl durch Schiffbaustahl ersetzt wird.

Nach längerer Diskussion entscheidet der Herr Staatssekretär im einzelnen:

1.) Von den beiden 1909 zu vergebenden Linienschiffen soll eins Räume für Seine Majestät den Kaiser und den zweiten Admiral erhalten, das andere soll als gewöhnliches Schiff gebaut werden, damit der Geldbedarf für diesen Etat möglichst beschränkt wird.

Das Flottenflaggschiff soll erst 1910 unter den restierenden 3 Linienschiffen gebaut werden, um die momentanen Schwierigkeiten nicht unnütz zu vermehren. (Der Preisunterschied Flottenflaggschiff – gewöhnliches Schiff beträgt 50-70 000 M.)

2.) Die Schiffe sollen zunächst mit Nickelstahl für die oberen Decks und für die obere Lage des Panzerdecks der Schiffsenden ausgeschrieben werden. Die Bauvorschrift soll eventuell später geändert werden, wenn der Preis über 30,04 Millionen kommt.

3.) Die Zahl der 8,8 cm wird nicht vermehrt. Es bleibt bei 12 Stück und 2500 Schuß für das Gefecht.

4.) Die Kasematte bleibt eingezogen wie bisher und wird nicht bis an die Bordwand

herangeschoben. Die gegen die eingezogene Kasematte von A und K III geltend gemachten Bedenken, daß die Seeigenschaften, die Verwendung der Mittelartillerie im Seegang und Schiffsschutz verändert würden, werden nicht als ausschlaggebend anerkannt.

5.) Die Unterbauten für die Seitentürme werden mit einem Gewichtsaufwand von 40 t verstärkt.

6.) Frage der Erhöhung der Munitionsdotierung:

A hat die Dotierung der sämtlichen 30,5 cm Geschütze mit je 90 Schuß aus den bekannten Gründen erneut befürwortet. Kapitän *v. Ammon* weist diesmal im besonderen darauf hin wie bisher im Konstruktionsdeplacement Übungs- und Abkommunion mit berücksichtigt werde, darin liege ein innerer Widerspruch solange man nicht zuvor das volle Bedürfnis an Gefechtsmunition befriedigt habe. (Für 8,8 cm z.B. 500 Schuß Übungsmunion.) W macht geltend, bei vermehrter Munitionszahl müsse die Stauung so bleiben, daß volle Feuergeschwindigkeit stets möglich sei. Es wird erwogen, einen Teil der Abkommunion in anderen Schiffsräumen unterzubringen solange Übungsmunion an Bord ist.

Seine Exzellenz ist zwar geneigt einer Erhöhung der 30,5 cm Munition zuzustimmen, setzt aber schließlich mit Rücksicht auf die gegebene Deplacementsgrenze von 24 500 t folgendes fest:

Im Konstruktionsdeplacement sind vorzusehen: für die drei Mitteltürme 90 Schuß Gefechtsmunition pro Geschütz, für die beiden Seitentürme 80 Schuß. Dagegen ist keinerlei Übungs- und Abkommunion einzurechnen. Der Munitionsetat sieht indessen nun 4x90 und 6x75 Schuß vor, daneben Übungsmunion zu bisher vorgesehenen Gewichten, wofür im Mobilmachungsfalle die vorstehend für das Konstruktionsdeplacement vorgesehene Gefechtsmunition aus der II. *Ausrüstung* aufgefüllt werden kann. Hierdurch werden 25 t Mehrgewicht bedingt. Zur Berücksichtigung der Übungsmunion pp. wird der wirkliche Munitionsetat später evtl. verringert werden.

Mit der dem Entwurf entsprechenden Größe der Munitionskammern unter Hinzurechnung des Luftpumpenraums und der Artillerie-Verbindungsstelle hat W sich abzufinden.

7.) Es herrscht Einstimmigkeit darüber, daß von den verbleibenden 195 t das Panzerdeck innerhalb der Zitadelle wieder auf die Dicke von 30 mm gebracht werden muß, nicht aber die Munitionsdotierung noch weiter vermehrt. Gewichtsbedarf 100 t.

8.) Nach Antrag von W sollen die Turmdecken und -Hauben verstärkt werden. Gewichtsbedarf 30 t.

9.) Die Ramme wird beibehalten.

10.) Die Artillerieverbindungsstelle kommt in die Zentrale (abgeschottet).

11.) Für die Kasematte sind nur zwei B.g.-Stände vorzusehen.

12.) Der hintere Kommandoturm bleibt bestehen.

13.) Die Forderung besonderer Munitionskammern für die 8,8 cm im Hinterschiff wird von W selbst fallen gelassen, weil Depots als Ersatz vorgesehen werden können.

14.) Die Frage des Turbinensystems und der Schraubenzahl wird vorläufig noch nicht entschieden. Die Ausschreibung soll für 3 und für 4 Schrauben durchgeführt werden. Ebenso müssen verschiedene Turbinensysteme ausgetestet werden, um die Preise zu drücken. Als Direktive gibt der Herr Staatssekretär an: Die Weiterentwicklung des 3-Schraubensystems ist in erster Linie zu versuchen, weil die Flotte an dieses gewöhnt ist.

15.) Auf die Querteilung der 3 Maschinenräume kann verzichtet werden.

III. Großer Kreuzer 09.

Auf Grund der A-Vorlage A V 44 g.g. vom 8. März 1909 wird sodann über den Typ »Großer Kreuzer 1910« diskutiert, da schon jetzt Vorarbeiten nötig sind. Der Herr Staatssekretär stellt wiederum fest, daß kein höherer Geldbetrag, als bisher im 1910-Etat vorgesehen, verfügbar gemacht werden könne.

Kapitän *v. Ammon* macht darauf aufmerksam, daß es in Frage kommt die vorgesehene Preissteigerung der kleinen Kreuzer (ca. 1 Mill. M pro Stück) des Etats auf den großen Kreuzer zu werfen; dann komme man auf nahezu 47 Mill. M. Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär hat durch Randverfügung zu jener Denkschrift die Größe des großen Kreuzers – Linienschiffe – als nicht unberechtigt bezeichnet, ohne Preiserhöhung sei dies natürlich nicht durchführbar.

Aus den Meppen-Versuchen ergibt sich analog der Änderung der Linienschiffskonstruktion für den großen Kreuzer das Bedürfnis nach verbessertem Schutz durch Tieferlegen des Panzerdecks und Verstärkung des Seitenpanzers und zwar in erhöhtem Maße wegen seines abnorm hohen Panzerdecks.

Geheimrat *Bürkner* bezeichnet das Tieferlegen des Panzerdecks als den springenden Punkt. Würde das gemacht, dann können Maschinen und Kessel nicht mehr untergebracht werden, ohne das Schiff zu verlängern. Also: mehr Kosten, mehr Displacement. Es ergibt sich hierbei die Frage: Kann bei 4-30,5 cm Türmen und gleichem Displacement das Schiff besser geschützt werden als bei 5-28 cm Türmen? *K I E* sagt nein, 4-30,5 cm Türme bieten schiffbaulich in diesem Sinne keinen Profit.

Seine Exzellenz stellt militärisch die Frage 5-28 cm oder 4-30,5 cm Türme?
Einstimmig sind die Anwesenden für Beibehalten der 5-28 cm Türme.

Kapitän *Gerdes* bezeichnet auf Frage die 28 cm Kanone als völlig ausreichend zum Kampf gegen große Kreuzer mit der Panzerung der *Invincible*, die 30,5 cm Kanone würde gegen diese Schiffe Luxus bedeuten.

Nach weiterer Diskussion entscheidet der Herr Staatssekretär: Es soll versucht werden, die Kanonenpreise weiter zu drücken. Sollte das gelingen, so wird der Frage einer Verbesserung des großen Kreuzers, im besonderen seines Schutzes, erneut nähergetreten werden. Ebenso wird auch beim Linienschiff der Schutz weiter verstärkt werden können.

IV. Kleiner Kreuzer 09.

In der Diskussion über den kleinen Kreuzer 09 wird zunächst von Geheimrat *Bürkner* festgestellt, daß der Fortfall der vier 5,2 cm gewichtsmäßig durch die Steigerung des Torpedokalibers auf 50 cm und durch die verbesserten Einrichtungen zum Minenwerfen ausgeglichen wird, daß also die von W und A gewünschte Vermehrung der 10,5 cm Munition bei dem gegebenen Displacement nicht durchführbar sei. Einige kleinere Verbesserungen, die notwendig seien, beanspruchten selbst schon eine Displacementssteigerung von 30 t, die durch andere Formgebung der Wellenhosen ermöglicht werden würde.

Als wichtigste Frage sei zu entscheiden, ob das neue z.Zt. in der Durcharbeitung befindliche Längsspannensystem bei den beiden kleinen Kreuzern 09 zur Anwendung kommen soll. Es kostet pro Schiff 200 000 M mehr. Die Schiffe werden etwa 5 m länger, etwas schmaler und flacher und etwa 100 t größer. Ihre Geschwindigkeit wird um wenigstens einen Knoten vermehrt. Allerdings könnten die Schiffe erst im Herbst ausgeschrieben werden (sonst schon im Mai). Der Herr Staatssekretär entscheidet:

Das neue Längsspannensystem soll versucht und der Mehrbetrag von je 0,2 Mill. Mark zugestanden werden. Die Kreuzer sind neu zu konstruieren und spätestens im Herbst auszuschreiben.

Ob beide Kreuzer einer Werft übertragen werden können, um billiger zu bauen, bleibt vorbehalten.

M.

Genehmigt.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts.

93) *Der Chef des Kaiserlichen Marinekabinetts an den Staatssekretär des Reichsmarineamtes, vom 17. April 1909. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/54, fol. 115-118].*

Abschrift

Achilleion Corfu, den 17. April 1909

Euerer Exzellenz!

Wie zu erwarten war, hat der Reichskanzler gleich am 14./4. in Venedig die Gelegenheit benutzt, um, bevor er seine Besprechung über ein eventuelles Deutsch-englisches Flottenabkommen mit Seiner Majestät hatte, mit mir sehr eingehend dieses Thema zu behandeln. Er hatte dazu außer mir noch Gen. v. *Plessen* und den Chef des Zivil-Kabinetts Herrn v. *Valentini* zu sich in sein Hotel gebeten.

Zunächst entwickelte der Reichskanzler seine Ansicht über das Bedenkliche unserer Lage England gegenüber. Es sei in England eine tiefgehende Verstimmung gegen uns vorhanden, die entschieden zurückzuführen sei auf Besorgnis um die durch uns bedrohte historische Seeherrschaft. Daß wirtschaftlich Eifersucht dabei in nennenswertem Maße mitspräche, bestreite er durchaus. Der naval scare habe jetzt einen Grad erreicht, der durch die enormen Aufwendungen für notwendig erachtete Neubauten direkt in den Geldbeutel des an sich friedlich gesonnenen englischen Mittelstandes hineinfasse (durch Steuererhöhungen oder durch Kurssturz der Konsols infolge von neuen Anleihen), und der diesen Mittelstand geneigt mache, sich derjenigen Partei zuzuwenden, die durch eine energische Politik den lästigen Rivalen um die Seeherrschaft zu beseitigen verspricht. Die konservative Regierung in England bedeute aber für uns eine eminente Kriegsgefahr. Wir müßten durchaus ins Auge fassen, daß uns die konservative Regierung in einem Ultimatum *zur Reduzierung* unserer Flottenrüstungen auffordere (eine Ansicht, der Herr v. *Valentini* beistimmt) und wir müßten deshalb alles tun, die liberale Partei, welcher alle friedliebenden Elemente in England angehörten, am Ruder zu erhalten. Dazu müßten wir den Bestrebungen dieser Partei auf

gegenseitige Verminderung der Rüstungslast entgegenkommen. Seine Majestät der Kaiser habe dem auch Rechnung getragen, indem er auf Vorschlag des Admiral *v. Tirpitz* bereit sei, auf ein »agreement« in dem Zuwachsverhältnis der großen Schiffe (Dreadnoughts) von 3 deutschen zu 4 englischen Schiffen einzugehen*, unter gleichzeitiger Zurücknahme des Zugeständnisses vom Herbst v.J., wonach 1912 keine Novelle beabsichtigt sei. Er, der Reichskanzler, habe den Auftrag, sich hierüber noch des näheren mit Admiral *v. Tirpitz* zu benehmen, er müsse jedoch gleich sagen, daß ihm ein »agreement« auf der angeführten Basis nicht möglich erschiene. Die Engländer würden einen solchen Vorschlag, nachdem sie immer ihren two power standard + 10 % betont haben, als einen Hohn auffassen und besonders die Zurückziehung des Zugeständnisses, daß wir 1912 keine Novelle einbringen würden, als einen Schlag ins Gesicht empfinden. Er würde, wie gesagt, noch mit dem Admiral *v. Tirpitz* zu verhandeln haben, aber er müsse dem Admiral erklären, daß er die Verantwortung für den Frieden zwischen Deutschland und England nicht übernehmen könne, ohne daß wir ein Flottenzugeständnis – natürlich auf Gegenseitigkeit – an England machten. Er würde seinerseits dahin bemüht sein, daß ein solches Zugeständnis in eine allgemeine détente mit England eingekleidet würde, sei es in Gestalt von Neutralitätsverträgen oder Zusicherungen auf kolonialem Gebiete oder auf dem Gebiete des Seerechtes**.

Schließlich wies der Kanzler noch darauf hin, daß wir es vor 40 Jahren wohl auf einen Krieg mit England haben ankommen lassen können, wie das Bismarck 1864 getan, als ihm Palmerstone eine Art Ultimatum stellte. Jetzt sei das aber bei unserem Handel, unseren Kolonien und der Industrialisierung des Reiches nicht mehr der Fall.

Nachdem General *v. Plessen* sich dahin geäußert hatte, daß man uns nicht zumuten könne, von unserem Flottengesetze herunterzugehen und daß sich die Engländer eben damit abfinden müßten, legte ich meine Ansicht wie folgt nieder:

Es sei tatsächlich in England ein naval scare vorhanden. Dieser scare sei entstanden durch den Übergang zum Dreadnought-Typ und die damit zusammenhängende angebliche

Entwertung aller früheren Schiffe. Die Behauptung dieser Entwertung sei unsinnig, aber sie bestehe doch in vielen englischen Köpfen und für diese sei es allerdings ein unbehagliches Gefühl, daß wir im Frühjahr 1912 mit 11 Dreadnoughts gegen nur 16 englische stehen würden, wenn die Engländer jetzt nur 4 Schiffe dieser Klasse bewilligten. Ich sei aber überzeugt, daß die 4 Eventual-Dreadnoughts auch gebaut werden würden. Dann werde das Verhältnis im Frühjahr 1912 11:20 und damit werde in England wohl wieder Beruhigung Platz greifen, wie es schon bei so vielen früheren naval scares der Fall gewesen sei. Man müsse doch auch bedenken, daß wenn den Engländern der Entschluß zum Kriege so leicht würde, wie der Kanzler meinte, sie viel besser daran täten, loszuschlagen, solange wir überhaupt noch keine Dreadnoughts zur Verfügung hätten, d.h. jetzt gleich. Daß sie statt dessen jetzt 8 bauen wollten, sei doch ein Zeichen, daß sie hofften ohne Krieg auszukommen.

Ob ein agreement auf der Basis 3:4 möglich sei, habe für mich keine so große Bedeutung. Es handele sich meiner Ansicht nach vielmehr darum, daß überhaupt ein agreement so zu sagen klar gehalten würde für den Fall, daß einmal wieder die Rede darauf kommt. Wird es dann von englischer Seite abgelehnt, so fällt das Odium der Ablehnung eben auf die an der Regierung befindliche englische Partei. Das würde immer von Wert für uns sein. Den two power standard grundsätzlich anzuerkennen, sei jedenfalls für uns unmöglich. Im Übrigen wisse ich mich darin einig mit dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes, daß die Herstellung einer politischen Interessengemeinschaft mit England, durch welche der Gedanke eines Krieges und damit auch jeder Flottenwettlauf mit England ausgeschaltet wird, ein großes Glück für unser Volk sein würde.

Es müsse ohne weiteres zugegeben werden, so fuhr ich fort, daß das sich aus dem Flottengesetz ergebende Vierer-Tempo in unserem Schiffbau für die nächsten Jahre die Situation unangenehm verschärfe, aber die Engländer wüßten doch, daß 1912 ein Heruntergehen im Tempo auf die Hälfte vorgesehen sei und das müsse sie beruhigen. Schließlich sei ohne Risiko in der Welt überhaupt nichts zu erreichen und wir hätten doch

gewußt, als wir die Flotte angingen, daß sie unser Verhältnis zu England trüben werde. Gewiß würde die gegenwärtige Generation in Deutschland sorgloser leben können, wenn wir uns mit einer kleineren Flotte begnügten, mit der die Engländer überhaupt nicht zu rechnen brauchten, aber wir könnten doch nicht ewig von der Gnade Englands abhängen. Wir müßten jetzt eben versuchen durch die Gefahrzone hindurchzukommen und hoffen, daß uns der allgemeine Verlauf der Politik durch Inanspruchnahme Englands an anderer Stelle darin unterstützen wird. –

Zum Schluß bat ich den Reichskanzler darum, dahin zu wirken, daß Seine Majestät jetzt nicht nach Malta ginge, denn bei jeder Begegnung mit den Engländern sei zu befürchten, daß das Flottenabkommen zur Sprache käme in einer Weise, die die Situation nur verschärfen könne. Der Reichskanzler hatte aber wenig Hoffnung, den Besuch in Malta verhindern zu können.

Der Reichskanzler hat dann noch an demselben Abend an Bord der Hohenzollern und wieder am folgenden Tage eingehend mit Seiner Majestät über die Frage gesprochen und hat dabei immer aufs Neue die schwersten Befürchtungen für die Erhaltung des Friedens zum Ausdruck gebracht. Immer wieder erschien die Frage: Wann werden wir denn soweit sein, daß wir die Engländer schlagen können? Der Gedanke, daß es schon ein Ziel für uns sei, den Engländern einen Krieg gegen Deutschland als ein gefährliches Risiko für ihre Weltmachtstellung erscheinen zu lassen, ging dem Kanzler nicht ein. Ein Versuch, Seine Majestät von dem Besuch in Malta abzubringen, ist von dem Kanzler offenbar nicht gemacht worden, denn er sagte mir noch beim Vonbordgehen am 15. abends, ich möchte ja Seine Majestät, wenn es nach Malta ginge, davon abhalten, die Frage eines Flottenabkommens anzuschneiden oder sich, falls sie von anderer Seite gebracht würde, darauf einzulassen.

Was Seine Majestät selbst anbelangt, so blieb er mit aller Entschiedenheit auf dem Standpunkte seines Briefes an den Reichskanzler vom 3. April d.J. Aber ich glaube, Seine Majestät unterschätzt die Gefahr eines Krieges mit England ebenso sehr wie der

Reichskanzler sie überschätzt. Er glaubt z.B., daß schon die Stärke unserer gegenwärtigen Flotte die Engländer von dem entscheidenden Schritte abhält und daß wir dem Kriege viel näher sein würden, wenn wir diese Flotte nicht besäßen. Seine Majestät scheint mir auch die ganze Schwere eines Krieges mit England und die wirtschaftlichen Folgen eines solchen Krieges zu unterschätzen. So wenig ich nun eine Politik der ängstlichen Vermeidung jedes Risikos empfehlen würde, so notwendig halte ich es doch, daß der Kaiser sich ein klares Bild von dem macht, was er riskiert. Ich habe deshalb Seine Majestät gebeten, sich von dem Chef des Admiralstabes eine Denkschrift über den voraussichtlichen Verlauf und die Folgen eines Krieges Englands gegen Deutschland und Oesterreich (ein Krieg, den der Reichskanzler durchaus für möglich hält) einreichen zu lassen. Diese Denkschrift wird spätestens am 25. April hier sein. –

Eurer Exzellenz habe ich in vorstehendem die Lage, wie sie sich von hier aus ansieht, geschildert. Die Aufgabe Eurer Exzellenz, eine Agreementformel aufzustellen, ist äußerst schwer und verantwortungsvoll. Ich würde mich nicht wundern, wenn sie weniger für uns enthält, als es in dem Briefe Seiner Majestät vom 3. April skizziert ist, und wenn die noch im Gange befindliche Finanzreform einen Anlaß bieten würde, für die nächste Zukunft im Bautempo herunterzugehen. Das »Gesicht« ist durch die glänzende Annahme des diesjährigen Marineetats gewahrt. Das gibt uns eine gewisse Aktionsfreiheit. Andererseits müssen wir wohl danach trachten, den naval scare, der unfehlbar wieder auflodern wird, wenn die Größe unserer neuen Typen bekannt wird, bei Zeiten abzuschwächen.

Das sind unverantwortliche und noch Niemand gegenüber geäußerte Privatansichten von mir, die ich aber doch Eurer Exzellenz nicht vorenthalten wollte.

gez. v. Müller

* Der Reichskanzler hatte den betreffenden Passus des Kaiserlichen Briefes garnicht im Kopfe und behauptete, es handele sich bei dem Verhältnis 3:4 nicht um die Dreadnoughts sondern um alle anderen

Seestreitkräfte. Er ließ sich aber belehren, als ich ihm sagte, ich habe den Brief soeben erst nachgelesen.

** Der Reichskanzler bemerkte dabei, Sir Edward Grey habe kürzlich im Unterhaus erwähnt, er (Grey) würde bemüht sein, den englischen Wünschen in Bezug auf das Prisenrecht Gehör zu verschaffen. Der Reichskanzler meinte wohl damit die Behandlung der Nahrungsmittel als absolute Nicht-Kontrebande auf neutralen Schiffen im Gegensatz zu der Abmachung auf der Londoner Konferenz.

94) *Protokoll einer Besprechung im Reichskanzlerpalais am 3. Juni 1909 über die Frage einer Verständigung mit England*⁴ [Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Thimme (Hrsg.), *Die Große Politik der Europäischen Kabinette, Bd. 28: England und die Deutsche Flotte 1908-1911, Berlin 1925, S. 168-178*].

Ausfertigung

[pr. 3. Juni 1909]

Anwesend:

Seine Durchlaucht der Herr Reichskanzler,

Seine Exzellenz Staatsminister und Staatssekretär von Bethmann Hollweg,

Seine Exzellenz Staatsminister Admiral von Tirpitz,

Seine Exzellenz der Chef des Generalstabes General von Moltke,

Seine Exzellenz der Chef des Marinekabinetts Vizeadmiral von Müller,

Seine Exzellenz der Kaiserliche Botschafter in London Graf Wolff-Metternich,

Seine Exzellenz der Staatssekretär des Auswärtigen Amts Freiherr von Schoen.

Der Herr Reichskanzler eröffnet die Besprechung nach einem kurzen Hinweis auf die hohe Wichtigkeit des Gegenstandes mit Verlesung des in der Anlage abschriftlich beigeschlossenen Briefes Seiner Majestät des Kaisers vom 3. April. In diesem Brief gibt Seine Majestät der Kaiser sein Einverständnis mit den allerhöchst ihm von Admiral von Tirpitz vorgetragenen

⁴ Zu dem Protokoll hat Admiral von Tirpitz, wie aus seiner Schlußbemerkung hervorgeht, seine Zustimmung nur unter der Voraussetzung geben wollen, daß die Wiedergabe seiner Ausführungen auf Grund einer großen Anzahl von ihm auf dem Original des Protokolls in Rot eingetragener Zusätze und Änderungen erfolge. Behufs größerer Übersichtlichkeit wird der Druck der einschlägigen Partien des Protokolls in zwei Spalten gegeben. Die linke Spalte bezeichnet dabei den ursprünglichen Text, die rechte die Tirpitzsche Version, die abweichenden Partien der letzteren sind durch Sperrdruck kenntlich gemacht. Zur Kontrolle vgl. auch das von dem Chef des Marinekabinetts Admiral von Müller aufgenommene, jetzt bei A[lfred] v. Tirpitz, [Politische Dokumente, Bd. 1: Der Aufbau der deutschen Weltmacht, Stuttgart, Berlin 1924,] S. 157 ff. veröffentlichte Protokoll, das die Auffassungen Tirpitz' noch schärfer heraustreten läßt.

Anschauungen über eine eventuelle Verständigung mit England kund und weist den Herrn Reichskanzler an, von dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamts eine Formel als Basis für Verhandlungen ausarbeiten zu lassen. Der Brief tadelt das Verhalten des Botschafters Grafen Metternich, der von den englischen Staatsmännern keine Gegenleistung für unseren etwaigen Verzicht auf eine Flottennovelle erlangt und für das inkonstitutionelle Vorgehen des Sir Charles Hardinge in Kronberg keine Sühne verlangt habe. Der Herr Reichskanzler verliest hierauf ein in der Anlage gleichfalls abschriftlich beigelegtes Schreiben des Grafen Metternich, worin dieser seine Haltung rechtfertigt.

Der Herr Reichskanzler betont, daß unter den Anwesenden von persönlicher Empfindlichkeit nicht die Rede sein dürfe und könne. Alle wären einig in dem Bestreben, Kaiser und Reich nach bestem Wissen zu dienen. Über einen Punkt aber wolle er keinen Zweifel lassen. Erste Pflicht eines Vertreters Seiner Majestät im Auslande sei, die Wahrheit zu berichten und die Verhältnisse so zu schildern, wie sie in Wahrheit lägen. Einen Botschafter, der das tue, werde er, der Reichskanzler, stets decken, unbekümmert darum, ob diese ungeschminkte Wahrheit zu hören immer angenehm sei. Es nütze auch nichts, auf den Barometer zu schelten, weil er schlechtes Wetter anzeige.

Die zunächst zur Erörterung stehende Frage war, ob der Vorschlag des Admirals von Tirpitz einer Relation von 3:4 mit Fallenlassen des Verzichts auf eine Novelle als Basis einer Verständigung mit England betrachtet werden könne. Nach der Ansicht des Botschafters würde ein derartiges an England gerichtetes Ansinnen in kürzester Frist zum Kriege führen. Der Reichskanzler hob seinerseits hervor, daß nach allen ihm zugehenden Nachrichten die Stimmung in England uns gegenüber eine sehr ernste sei. Sie sei von der Befürchtung beherrscht, daß wir im Flottenbau den Engländern gefährlich nahe kommen könnten. Unter dem Eindruck dieser Besorgnis trete uns England in letzter Zeit überall in der Welt feindlich gegenüber; es versuche auch andere Mächte in Konflikt mit uns zu treiben. Wir hätten dafür in jüngster Zeit manche Belege erhalten. Ernsthafte Leute in England sehen einen Krieg mit

Deutschland kommen. Es frage sich nun, wie in einem solchen Kriege unsere Chancen liegen würden. Admiral von Tirpitz habe seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß wir einem Zusammenstoße mit England in den nächsten Jahren mit Ruhe nicht entgegensehen könnten. Da dränge sich die Frage auf, ob nicht eine Verständigung mit England möglich sei. Diplomatische Mittel genügten augenscheinlich nicht mehr, um England zu beruhigen. Eine Verständigung mit England über die Flottenbaufrage könnten wir vielleicht erreichen auf der Basis einer gegenseitigen Verlangsamung des Bautempos. Eine solche würde am besten in Verbindung mit einer Verständigung in anderen Fragen, zum Beispiel auf kolonialem Gebiet, in Handelspolitik und allgemein politischer Natur, etwa in Form eines Neutralitätsabkommens erfolgen. Unsere Beziehungen zu England seien die einzige schwarze Wolke am Horizont unserer auswärtigen Politik, der im übrigen jetzt heller sei wie seit vielen Jahren. Wir hätten seit 20 Jahren in der Welt nicht so geachtet und gefürchtet dagestanden wie jetzt. Aber das Verhältnis zu England trübe den Ausblick in die Zukunft.

Graf Metternich gibt auf Anregung des Herrn Reichskanzlers eine Schilderung der Stimmung in England. Diese sei noch vor zwei Jahrzehnten uns und dem Dreibund günstig gewesen. Durch die Krügerdepesche und die Haltung der deutschen öffentlichen Meinung während des Burenkrieges habe sie allerdings eine Trübung erfahren. Sie habe sich aber gründlich und ernstlich erst verdüstert, seitdem unsere Flottenbauten und die Agitation für diese den Engländern die immer mehr anwachsende feste Überzeugung beigebracht hätten, daß unsere Flotte eine ernste Bedrohung für England bedeute, für welches die absolute Sicherheit und Überlegenheit auf maritimem Gebiet nun einmal eine Lebensfrage sei. Nicht die deutsche Konkurrenz auf dem Weltmarkt, wenn sie auch den Engländern unbequem, wäre es, welche die tiefgehende Verstimmung erzeugt habe, sondern lediglich die deutsche Flottenpolitik.

Admiral von Tirpitz meint, daß sich in dem

Admiral von Tirpitz meint, daß sich in dem

Briefe Seiner Majestät und dessen Auslegung vielleicht Mißverständnisse finden könnten. Er selbst sei stets bemüht gewesen, bei Seiner Majestät eine Verständigung mit England zu befürworten. In diesem Sinne habe er auch im vorigen Herbst den Vorschlag einer Relation von 3:4 in Neubauten gemacht. Damals hätte der Vorschlag wohl Aussicht auf Annahme seitens Englands gehabt, da die Engländer damals nur 4 neue Schiffe bauen wollten. Jetzt sei dies anders. Den Verzicht auf eine Novelle für 1912 möchte er vorläufig noch nicht aus der Hand geben. Die Gefahr eines Zusammenstoßes mit England sei nicht so drohend, wie Graf Metternich es schilderte, die Verstimmung der Engländer wurzele nach seinen Erfahrungen in dem Unbehagen über die wirtschaftliche Konkurrenz, die jetzige Erregung aber sei in der Hauptsache Mache Sir John Fishers, der mit allen Mitteln der Perfidie gegen Deutschland arbeite. Je stärker wir unsere Flotte machen, desto mehr wird sich England hüten, mit uns ernstlich anzubinden. Übrigens gingen unsere Neubauten im Jahre 1912 von 4 auf 2 Schiffe herunter, ein Umstand, der an sich schon eine Verlangsamung des Bautempos darstelle und den Engländern als solche hätte dargestellt werden müssen. Eine Initiative zu einer Verständigung mit England unsererseits zu ergreifen, halte er nicht für angezeigt, ja für gefährlich. England solle seinerseits zunächst mit Vorschlägen hervortreten. In keinem Falle könnten wir uns auf eine Verständigung mit England ohne genügende Gegenleistung von englischer Seite einlassen. Im ganzen sei er in jetziger Lage für ruhiges Abwarten.

Briefe Seiner Majestät und dessen Auslegung vielleicht Mißverständnisse finden könnten. Er sei stets bemüht gewesen, Seine Majestät davon zu überzeugen, daß es unrichtig wäre, eine Diskussion über eine gegenseitige Verständigung in den Flottenrüstungen a l i m i n e abzulehnen. Bei dem von Seiner Durchlaucht berührten Immediatvortrag vom 3. April 1909, der auf Veranlassung desselben erfolgt sei, habe es sich nur um die Vergangenheit gehandelt, und habe er hierbei Seiner Majestät gegenüber erwähnt, daß sich im Herbst 1908 wohl Gelegenheit geboten haben würde, eine Relation 3:4 in Neubauten als Grundlage für Verhandlungen mit England zu benutzen. Damals hätte der Vorschlag wohl Aussicht auf Annahme seitens Englands gehabt, da die Engländer damals nur 4 neue Schiffe bauen wollten. Jetzt sei dies anders. Für solche Verhandlungen wäre es zweckmäßig gewesen, den Verzicht auf eine Novelle für 1912 nicht aus der Hand gegeben zu haben, sondern ihn als Verhandlungsmittel auszunutzen. Die Gefahr eines Zusammenstoßes mit England sei im übrigen seiner Ansicht nach nicht so groß, wie Graf Metternich es schilderte, die Verstimmung der Engländer wurzele nach seinen Erfahrungen in dem Unbehagen über die wirtschaftliche und politische Konkurrenz, die jetzige Erregung aber sei in der Hauptsache Mache Sir John Fishers, der die englische Admiralität repräsentiere und mit allen Mitteln der Perfidie gegen Deutschland arbeite. Je stärker wir unsere Flotte machen, desto mehr wird sich England hüten, mit uns ernstlich anzubinden. Er glaube, daß der navy s c a r e in England überwunden sei. Er könne nur nochmals bedauern, daß Graf Metternich die Zusicherung, es sei 1912 keine Novelle beabsichtigt, ohne Gegenkonzession gegeben habe, aber er, der Staatssekretär, sei bei der dem Grafen Metternich erteilten I n s t r u k t i o n nicht gehört worden. Eine Initiative zu einer Verständigung mit England unsererseits zu ergreifen, halte er nach dem Verhalten

der englischen Regierung in diesem Frühjahr nicht für angezeigt, ja für gefährlich. England solle seinerseits zunächst mit Vorschlägen hervortreten, dann könne man ja hören, was angeboten wird, und danach sein Gegenangebot machen. Übrigens gingen unsere Neubauten im Jahre 1912 von 4 auf 2 Schiffe herunter, ein Umstand, der an sich schon eine Verlangsamung des Bautempos darstelle und als solche den Engländern hätte dargestellt werden müssen. Diese Tatsache bedeute aber seines Erachtens, daß ein erneuter Agreementsversuch gar nicht zu erwarten sei. In keinem Falle können wir uns auf eine Verständigung mit England ohne genügende militärische Gegenleistung von englischer Seite einlassen. Im ganzen sei er in jetziger Lage für ruhiges Abwarten.

Graf Metternich betont nochmals, daß er von Seiner Majestät dem Kaiser die bestimmte Weisung erhalten habe, den Engländern zu sagen, Seine Majestät habe nicht die Absicht, über das Flottenprogramm hinauszugehen. Von einer etwaigen Novelle für 1912 habe er bis vor wenigen Tagen nie etwas gehört.

Admiral von Tirpitz erklärt, daß es allgemein, auch bei den Engländern, bekannt sein müßte, daß das Jahr 1911 ein kritisches sei, in dem eine Novelle erwartet werden könnte.

Admiral von Tirpitz erklärt, daß es allgemein, auch bei den Engländern, bekannt sein müßte, daß das Jahr 1911 ein kritisches sei, in dem eine Novelle erwartet werden könnte. Die Befürchtung der Engländer, daß in einigen Jahren eine abermalige Novelle zum deutschen Flottengesetz kommen werde, sei vom Herrn Botschafter bereits in seinem Berichte über die Unterredung mit Sir Charles Hardinge vom 30. Juni 1908 klar ausgesprochen worden.

Der Herr Reichskanzler hebt hervor, daß er bisher aus den mündlichen und schriftlichen Besprechungen mit dem Herrn Staatssekretär des Reichsmarineamt[s] niemals den Eindruck erhalten habe, daß dieser eine Verständigung mit England in der Flottenfrage wünsche. Er sei erstaunt, jetzt zu hören, daß der Herr Staatssekretär im vorigen Herbst eine solche Verständigung für möglich und sogar für erstrebenswert gehalten habe; davon habe er, der Reichskanzler, bisher keine Ahnung gehabt. Er verstehe aber auch nicht recht, warum das,

was damals dem Staatssekretär möglich und nützlich erschienen wäre, jetzt von ihm perhorresziert würde. Die Beunruhigung in England sei nicht Mache Sir John Fishers, sondern entspringe leider der tiefen und festen Überzeugung des englischen Volkes, daß das Anwachsen unserer Seemacht das britische Reich an der Wurzel bedrohe. Darüber dürften wir uns keinen Täuschungen hingeben. Man könne mancherlei Politik treiben; die bedenklichste Politik aber sei die Vogelstraußpolitik. Trotz der von uns allen anerkannten und bewunderten Tüchtigkeit unserer Flotte seien wir nach der Ansicht des Admirals von Tirpitz jetzt nicht in der Lage, einen Konflikt mit England siegreich zu bestehen. Um die zwischen heute und dem Ausbau unserer Flotte liegende Gefahrzone zu durchschreiten, empfehle sich eine Verständigung mit England. Selbstverständlich könne eine solche Verständigung nur auf Gegenseitigkeit beruhen. Daß er, der Herr Reichskanzler, keine Lösung akzeptieren und keinen Schritt empfehlen werde, der nicht im vollen Einklang mit der Würde der Nation sei, brauche er nicht besonders zu betonen. Dafür bürge wohl die Art und Weise, wie er seit nunmehr zwölf Jahren die auswärtigen Geschäfte des Landes führe.

Admiral von Tirpitz verschließt sich nicht der bestehenden Gefahr, auf die er auch schon früher aufmerksam gemacht und deren Erkenntnis ihn auch veranlaßt habe, die Agitation des Flottenvereins unter General Keim zu mißbilligen. Er sei auch für Herbeiführung einer Detente. Sein Vorschlag auf der Grundlage einer Relation von 3:4 würde den Engländern innerhalb 10 Jahren noch immer nahezu die Stellung des Two-Power-Standard, nämlich des Verhältnisses 2:3,6 sichern.

Admiral von Tirpitz verschließt sich nicht der bestehenden Gefahr, auf die er auch schon früher aufmerksam gemacht und deren Erkenntnis ihn auch veranlaßt habe, die Agitation des Flottenvereins unter General Keim zu mißbilligen. Er sei auch für Herbeiführung einer Detente. In bezug hierauf und auf die Darlegung des Herrn Reichskanzlers verweise er auf seinen *schriftlichen* Bericht an Seine Durchlaucht vom 20. Januar 1909, in dem er gemeldet habe, daß er durchaus der Ansicht des Herrn Reichskanzlers sei, man dürfe eine erneute *Anregung* seitens Englands, in eine *vertragsmäßige Verminderung* der *beiderseitigen Flottenbauten* einzutreten, nicht *alimane* ablehnen, schon allein aus dem Grunde nicht, um das Odium einer solchen Abweisung von uns abzuhalten. In diesem Berichte habe er, der Staatssekretär, weiter gemeldet, daß er sich schon Ende September 1908 bemüht habe, Seiner

Majestät dem Kaiser diesen Standpunkt klar zu legen. Sein in demselben Bericht gemachter Vorschlag auf der Grundlage einer Relation von 3:4 würde den Engländern innerhalb 10 Jahren noch immer nahezu die Stellung des Two-Power-Standard, nämlich das Verhält-[nis] 2:3,6 gegeben haben.

Staatsminister von Bethmann hält eine Initiative unsererseits zu einer Verständigung nur dann für ratsam, wenn wir einen bestimmten Vorschlag zu formulieren in der Lage wären. So weit seien wir aber in der heutigen Beratung noch nicht gelangt. Vielleicht lasse sich eine gewisse Detente mit England auch auf kolonialen Gebieten und in der Handelspolitik erreichen. Für letztere scheinen ihm aber die Voraussetzungen, nämlich der Übergang Englands zum Schutzzoll, zu fehlen.

Graf Metternich hält eine Verständigung über koloniale und handelspolitische Fragen für erwünscht, aber nicht für genügend zur Beruhigung Englands. Diese sei allein durch eine Flottenverständigung zu erzielen. Sollte es nicht möglich sein, eine Konzession an England durch Verlangsamung unseres Bautempos in Schiffen zu machen?

Admiral von Tirpitz weist demgegenüber auf den Sprung hin, der im Jahre 1912 von 4 auf 2 Schiffe stattfinden wird.

Der Herr Reichskanzler stellt zur Erwägung, ob nicht Graf Metternich ermächtigt werden soll, den Engländern gesprächsweise zu sagen, wir seien bereit, in Flottenfragen mit uns reden zu lassen, dabei zwar seinerseits keine konkreten Vorschläge zu machen, aber anzudeuten, daß unsere Konzessionen in Verlangsamung des Bautempos und in Verzicht auf Novellen bestehen könnten.

Staatsminister von Bethmann wirft zunächst die Frage ein, ob eine Verlangsamung des Bautempos ohne Änderung des Flottengesetzes möglich sei.

General von Moltke vertritt den Standpunkt, daß wir keinerlei Chance haben, einen Konflikt mit England erfolgreich auszufechten. Eine ehrenvolle Verständigung, etwa auf der Basis einer Verlangsamung des Bautempos, scheine daher auch ihm erstrebenswert. Dabei dürfe man sich freilich nicht verhehlen, daß ein Scheitern von Verständigungsversuchen den Krieg bedeuten könnte.

Der Herr Reichskanzler weist wiederholt auf die Gefahren der Situation hin. Die einzige schwarze Wolke lagere zurzeit über der Nordsee, aber sie sei gewitterschwer.

Admiral von Tirpitz hebt den von Jahr zu Jahr wachsenden Wert unserer Flotte hervor, auch in den Reservebildungen. Ein etwaiges Hinausziehen des Bauprogramms um fünf Jahre, also bis 1925, wie es Graf Metternich im Auge zu haben scheine, würde für uns aber den Verlust von 15 capital ships bedeuten. Wolle man solche Verlangsamung, dann werde das ganze Flottenprogramm wertlos.

Staatsminister von Bethmann: Das Erstarren unserer Flotte ist eben das, was die Engländer erkannt haben, und was sie so lebhaft beunruhigt. Was könnte unsere Marine bieten, wenn eine freundschaftliche Anregung seitens Englands zu erneuter Besprechung erfolgen sollte?

Admiral von Tirpitz: Unser etwaiges Angebot kann sich nur nach einem englischen Vorschlag richten, nicht vorher formuliert werden.

Staatsminister von Bethmann: Ist nicht eine Verlangsamung des Bautempos in dem Sinne möglich, daß wir im nächsten Jahr nicht 4, sondern nur 3 Schiffe bauen, wenn die Engländer ihrerseits sich auf 4 Neubauten beschränken – immer nur capital ships gerechnet?

Admiral von Tirpitz bejaht diese Frage. Eine Änderung des Flottengesetzes sei nicht erforderlich, eine Verlangsamung von 4 auf 3 Schiffe lasse sich im Etat durchführen.

Admiral von Tirpitz führt aus: Zu einer solchen Verlangsamung des Bautempos sei eine Änderung des Flottengesetzes nicht erforderlich, eine Verlangsamung von 4 auf 3 Schiffe lasse sich im Etat durchführen.

Der Herr Reichskanzler konstatiert, daß die Verlangsamung also möglich sei, ohne daß dies zu Debatten im Reichstag führe oder überhaupt sehr in die Öffentlichkeit trete.

Admiral von Müller betont, es dürfe kein Mißverständnis darüber bestehen, daß eine Verständigung mit England auf Basis der Verlangsamung des Bautempos nur unter der Bedingung zustande kommen dürfe, daß auch England eine Gegenleistung auf dem gleichen Gebiete, also ebenfalls eine Verlangsamung bietet.

Alle Anwesenden sind darüber einig, daß solche Gegenseitigkeit unbedingte

Voraussetzung für das Zustandekommen einer Verständigung sein müsse. Insbesondere wiederholt der Herr Reichskanzler, daß England uns nicht nur volle Gegenseitigkeit auf militärisch-technischem Gebiet, sondern auch eine politische Assekuranz geben müsse.

Admiral von Tirpitz versichert, daß in 5 bis 6 Jahren, etwa 1915, wenn die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und die Helgolandposition fertiggestellt, die von England drohende Gefahr beseitigt sei. Schon in zwei Jahren werde sie erheblich geringer sein.

Admiral von Tirpitz führt aus: Nach seiner Ansicht würde die Gefahrzone in unserem Verhältnis zu England in 5 bis 6 Jahren, also etwa 1915, nach Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und Fertigstellung der Helgolandposition überstanden sein. Schon in zwei Jahren werde sie erheblich geringer sein.

Der Herr Reichskanzler: Das ist sehr schön. Die Frage ist aber immer wieder: Wie kommen wir über die derzeitigen Gefahren weg?

Admiral von Tirpitz hält eine Beseitigung der Gefahr durch eine Verständigung über Neubauten im Verhältnis 3:4 für möglich.

Der Herr Reichskanzler ersucht den Staatssekretär des Reichsmarineamts, den Befehlen Seiner Majestät gemäß eine Formel für eine Verständigung auszuarbeiten. Er macht aber dabei darauf aufmerksam, daß keine Diplomatie der Welt die englische Regierung dahin bringen könne, eine Formel zu akzeptieren, die England als für seine Existenz bedrohlich erscheine.

Admiral von Tirpitz erklärt sich im Prinzip bereit, eine Formel auszuarbeiten. Doch müßten erst, durch Gespräche des Kaiserlichen Botschafters mit maßgebenden englischen Persönlichkeiten provoziert, konkrete englische Vorschläge vorliegen.

Admiral von Tirpitz kann der Aufstellung einer Formel im jetzigen Augenblicke keinen Wert beimessen. Besonders da bei der praktischen Verwendung derselben durch einen anderen in etwaigen Verhandlungen mit den Engländern leicht Mißverständnisse unterlaufen könnten. Eine solche Formel könne nur als eine Vorbereitung aufzufassen sein für den Fall, daß England tatsächlich einen Schritt zur Annäherung an uns zum Zwecke der Herbeiführung eines Rüstungsabkommens tun sollte. Erst nach dem Maße der englischen Annäherung würde zu beurteilen sein, welche Gestalt eine eventuelle Formel anzunehmen hat.

Der Staatssekretär von Tirpitz wiederholt im Anschluß daran seine früher gemachten Ausführungen (s. [oben im] Protokoll), daß nach dem Verhalten der englischen Regierung in diesem Frühjahr die Initiative nicht von uns ausgehen dürfe.

Der Herr Reichskanzler bittet schließlich, die Tatsache und den Inhalt dieser Besprechung streng geheim zu halten.

Bülow

v. Bethmann Hollweg

v. Moltke

Vollzogen in der Voraussetzung, daß die in Rot eingetragenen Zusätze und Änderungen anerkannt werden.

v. Tirpitz

Wie der Staatssekretär des Reichsmarineamts

v. Müller

v. Schoen

P. Metternich

95) *Admiralstab der Marine, Operationsdirektiven für 1910 [Abschrift für den Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Entwurf], vom 22. Dezember 1909. [BArch, RM 5/1607, fol. 68].*

Seine Majestät der Kaiser haben über die Verwendung der Hochseeflotte im Falle eines Krieges mit England zu befehlen geruht:

- 1.) Daß die Nordsee, auch während der Kanalunterbrechung für die größten Schiffe, als unser natürliches Operationsgebiet gegen England anzusehen sei.
- 2.) Daß jede Chance des Erfolges durch rücksichtsloses Ansetzen der ganzen Hochseeflotte zum Angriff in der Nordsee ausgenutzt werden solle.
- 3.) Daß deshalb die gesamte Hochseeflotte möglichst noch vor Ausbruch des Krieges in einer für diese Offensive günstigen Anfangsstellung in der Nordsee zu konzentrieren ist.
- 4.) Ist der Verlauf der ersten Operationen ein derartiger, daß er für unsere Flotte die Möglichkeit ausschließt in der Nordsee Erfolge zu erreichen, so ist die Ostsee wie bisher als unsere zweite und letzte Stellung anzusehen, in der dann alle Chancen zur Schädigung des Gegners auszunutzen sind.

Seine Majestät haben sich ferner dahin ausgesprochen, daß Allerhöchstdieselben nahezu mit Sicherheit darauf rechnen, daß es vor Ausbruch der Feindseligkeiten gelingen wird, die während des Winters durch die Probefahrten an Kiel gebundenen schweren Schiffe (»Nassau«, »Westfalen« und »Blücher«) um Skagen nach der Nordsee überzuführen. Seine Majestät wollen nur im Falle der zwingenden Notwendigkeit auf die Mitwirkung der genannten schweren Schiffe auch im kommenden Winter in der Nordsee verzichten.

Euer Exzellenz beehre ich mich hiervon ergebenst in Kenntnis zu setzen.

An den Kaiserlichen Admiral, Königlichen Staatsminister und Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes
Herrn von Tirpitz

Exzellenz.

96) Reichsmarineamt, Protokoll, Sitzungen über Linienschiffe und große Kreuzer 1911, III. Sitzung am 11. Mai 1910⁵. [BArch, RM 3/15, fol. 43, 45-48].

Ganz Geheim

[...]

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

[...]

III. Sitzung am 11. Mai

Seine Exzellenz d. Herr Staatssekr. kann sich nicht vorstellen, daß die Gefechte wirklich auf so große Entfernungen wie 10 000 m und mehr sich abspielen werden, daß es also mehr auf die Durchschlagskraft der schweren Geschütze auf solche Entfernungen ankomme.

Keinesfalls würde sich das Gefecht sehr lange auf solchen Entfernungen abspielen. Besonders sei es doch sehr die Frage, ob es nicht Luxus sei, die großen Kreuzer mit Rücksicht auf solche Gefechtslagen zu armieren. Wir haben für die nächsten Jahre viel weniger große Kreuzer wie die Engländer. Diese werden stets imstande sein, uns an beiden Enden zu überflügeln. Da müssen wir in erster Linie unsere Panzerkreuzer entgegenstellen. Die entscheidenden Gefechte á outrance würden sich also auf *näheren* Distanzen abspielen. Unsere Panzerkreuzer würden gegen Panzerkreuzer und nicht gegen Linienschiffe fechten. Es würde ein Kampf auf Leben und Tod werden, und da seien 5-28 cm Türme doch zweckmäßiger wie 4-30,5 cm Türme. Nur wenn wirklich das Gerücht sich bewahrheite, daß der neueste englische Panzerkreuzer mindestens 250 mm Seitenschutz bekomme, sei es richtig, auf unseren großen Kreuzern das Kaliber zu erhöhen. Natürlich gebe es auch Situationen, wo 4-30,5 cm besser seien, doch die Hauptsituation für unsere großen Kreuzer würden immer Kreuzer-Kämpfe bleiben.

Kontre-Admiral *Gerdes* vertritt demgegenüber nochmals die Notwendigkeit der Kalibersteigerung des großen Kreuzers und glaubt, daß diese sehr wohl auch gegen Linienschiffe werden kämpfen müssen.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär will die Frage der Kalibersteigerung auf großen Kreuzern und Linienschiffen mit der Ölmaschinenfrage gemeinsam behandeln und stellt zunächst die Frage, ob es möglich sei, den großen Kreuzer 1911 mit Ölmaschinen zu

⁵

Unter Berücksichtigung handschriftlicher Überarbeitungen.

konstruieren. Seine Exzellenz konstatiert allgemeine Einigkeit darüber, daß zunächst Klarheit in dem Vorgehen in der Ölmaschinenfrage geschaffen werden müsse.

Geheimrat *Hüllmann*, Geheimrat *Bürkner* erklärt, es würde ein Vorgehen nötig sein, wie bei der Konstruktion der Nassau-Klasse. Wir würden nicht Zeit haben, die notwendigen Versuche besonders betreffend des Unterwasserschutzes inkl. der zweckmäßigen Unterbringung des Öles vorzunehmen und müßten es darauf ankommen lassen, ob wir das Richtige treffen.

Seine Exz. der Herr Staatss. Ja, wir müssen so vorgehen und das Risiko auf uns nehmen. Sobald der Ausfall der Herbst-Versuche mit M.A.N. Aggregat bekannt sein wird, werden wir auch schon eine bessere Übersicht über die ganze Materie haben, und klarer sehen. Die notwendigen Versuche an einem Sprengziel sollen mit besonderer Eile vorgenommen werden und in einer Hand bleiben.

Vize-Admiral *Rollmann* erklärt: Die Arbeit für Durchkonstruktion des großen Kreuzers 1911 mit Ölmaschinen sei in Angriff genommen worden und soll so schnell wie möglich betrieben werden. (Diese Erklärung ist gleichzeitig schriftlich Seiner Exzellenz dem Herrn Staatssekretär gemeldet worden).

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär stellt nunmehr nochmals die Frage der Armierung der großen Kreuzer zur Diskussion. Er selbst ist nach wie vor für 5-28 cm eventuell in Mittschiffs-Aufstellung unter Bezugnahme auf die früher von ihm vertretenen Gesichtspunkte. Er weist ferner auch noch auf die zukünftige Auslandsverwendung der großen Kreuzer in Gruppen hin. Auch hier werden nur Kreuzer gegen Kreuzer kämpfen. Gegen Linienschiffe könnte er sich nur eine Verwendung des großen Kreuzers im Verfolgungsgefecht vorstellen.

Vize-Admiral *Paschen* erklärt sich für 5-28 cm.

Kontre-Admiral *Gerdes* - " - sich für 4-30,5 cm unter Berufung auf seine am 8. Mai abgegebene Erklärung.

Kapitän zur See *von Ammon* spricht sich mit vollem Nachdruck für die Armierung mit 30,5 cm aus. Selbst wenn wegen der Kalibersteigerung die Turmzahl auf 4 herabgesetzt werden muß. Die Kalibersteigerung spielt wegen des größeren Geschossgewichtes in der Wirkung am Ziel eine große Rolle. (10x28 cm = 3050 kg, 8x30,5 cm = 3280 kg), größeres Geschossgewicht, größere Sprengwirkung, größere Durchschlagskraft besonders auf den großen Entfernungen. Die Einleitungsentfernungen bei den Gefechten seien oft doch wohl größer als man vielfach bei uns bisher glauben wollte. Wer auf diese großen Entfernungen seinen Gegner zuerst trifft, hat einen großen, vielleicht ausschlaggebenden Vorteil. Die neuen

Geschütze mit ihren vorzüglichen Visier- und Richtmitteln gestatten n[och] auf große E[ntfernungen] zu treffen. Wenn man träge, wolle man aber auch eine große Wirkung haben. Es handele sich hier um ein Schiff das 1915 fertig werde und bis 1935 halten solle. Das Nassau-Schießen habe auch den Nachteil der gegenseitigen Rauchbehinderung der Türme untereinander gezeigt. Aus diesem Grunde bedeuten 4 weiter auseinander stehende Türme wahrscheinlich nicht den Verlust eines vollen Turmes gegenüber 5 näher zusammen aufgestellten.

Vize-Admiral *Rollmann* spricht sich für 5-28 cm aus.

Kontre-Admiral *Gerdes* bezeichnet die Einführung der Ölmaschinen als besonders günstigen Zeitpunkt gleichzeitig die Kalibersteigerung durchzuführen.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär ist entgegengesetzt der Ansicht, daß der Zeitpunkt für eine Kalibersteigerung der großen Kreuzer erst gekommen sei, wenn auch die Linienschiffs-Armierung im Kaliber gesteigert würde.

Vize-Admiral *Rollmann* macht darauf aufmerksam, daß dann evtl. 1912 wiederum eine völlige Neukonstruktion des großen Kreuzers ausgeführt werden müsse.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär entscheidet sich jedoch vorläufig für 5-28 cm in der bei der Durchkonstruktion der Ölmaschine sich am vorteilhaftesten zeigenden Aufstellung. Als Hauptnachteil und als sehr unbequem in dieser Entscheidung bezeichnet er die Notwendigkeit einer erneuten Umkonstruktion im Jahre 1912. Für den Fall, daß die Ausführung dieses Entwurfes in folge der Erfahrungen mit der Ölmaschine für 1914 unmöglich werden sollte, würde der große Kreuzer »K« als Schwesterschiff von »J« zu bauen sein.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär stellt sodann unter Bezug auf die bisher kund gegebenen Absichten bezügl. Durchkonstruktion der Ölmaschinen-Projekte die Frage zur Diskussion, ob und evtl. welche Änderungen an den 1911-Linienschiffen vorzunehmen seien. Er ist der Ansicht, daß die 1911-Linienschiffe nach Möglichkeit den Schwesterschiffen gleichen sollen, um die Einheitlichkeit des Geschwaders aufrecht zu erhalten. Das Jahr 1912 sei ein besonders günstiger Termin zum Übergang auf einen neuen Typ infolge Reduzierung der zu vergebenden großen Schiffe auf 2. Man könne evtl. die Kalibersteigerung sehr gut mit der Einführung der Ölmaschinen verbinden. Er hält es für dringend erwünscht, die 1911-Linienschiffe schnell und billig zu vergeben. Eventuell schon im Herbst 1910 mit Etatsvorbehalt. Infolgedessen sei er für Weiterbau des Typ »Ersatz Odin«. Von besonderer Wichtigkeit sei für ihn die Notwendigkeit einer möglichst geringen Belastung des Konstruktions-Departements, um die Durchkonstruktion des großen Kreuzers 1911 mit

Ölmaschinen zu fördern.

Geheimrat *Bürkner* hält es nicht für richtig, den Typ der Linienschiffe 1911 nicht zu verbessern. Wir können nicht mit der Linienschiffs-Konstruktion stehen bleiben. Es sei schließlich doch auch möglich, daß die Ölmaschine für 1911 noch nicht durchführbar sei. Gewisse Änderungen an den Linienschiffen 1911 könnten und müßten vom Konstruktionsdepartement trotz anderer wichtiger Arbeiten geleistet werden. Allerdings würde mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen sein, die Schiffe auch erst im Herbst 1911 vergeben zu können.

Vize-Admiral *Paschen* ist der Ansicht daß die Linienschiff-Konstruktion nicht stehen bleiben dürfe, sie müsse evtl. vor der Ölmaschine rangieren. Er beantrage die Mittschiffs-Aufstellung von 5-30,5 cm Türmen für 1911, Ausrücken der eingezogenen Kasematte.

Kapitän zur See *Reuter* spricht sich für die Mittschiffs-Aufstellung aus, da der schräge Turm in der Praxis zu oft ausfiele.

Vize-Admiral *Rollmann* spricht sich gleichfalls für die Mittschiffs-Aufstellung aus.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär kann vorläufig den Vorteil der Mittschiffs-Aufstellung noch nicht hoch genug einschätzen um folgende Nachteile dafür in Kauf zu nehmen:

- 1.) Noch immer nicht ganz geklärte Sicherheit des Übereinander-Wegschießens der Türme.
 - 2.) 800 t größeres Displacement.
 - 3.) Voraussichtlich höhere Preise infolge Konjunkturänderung,
- falls die Schiffe nicht vor Herbst 1911 vergeben werden können.

Vize-Admiral *Paschen* spricht sich nochmals auf Grund der Erfahrungen des Nassau-Schiessens für die Wichtigkeit der schweren Breitseit-Artillerie in Mittschiffs-Aufstellung aus, das Feuern nach vorn und selbst die ganze Frage der Aufstellung einer Mittelartillerie trete hinter dieser Frage zurück.

Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär will die entgeltige Entscheidung in dieser Frage noch zurückstellen bis nach Erledigung des Anschießens des großen Kreuzers »von der Tann.«

- - - - -

97) Entscheidungen seiner Exzellenz des Herrn Staatssekretärs [des Reichsmarineamtes] in der Sitzung am 1. September 1910 über den großen Kreuzer »K«. (2. September 1910) [BArch, RM 3/3694, fol. 31].

Abschrift

[...]

Ganz Geheim

[...]

1. Der große Kreuzer »K« soll Turbinen erhalten, nachdem Geheimrat *Veith* erklärt hat, daß die Frage der Ölmaschinen für den großen Kreuzer »K« noch nicht reif ist. Auch die Mittelmaschine soll nicht als Ölmaschine projektiert werden, da von Geheimrat *Veith* und Geheimrat *Bürkner* Bedenken erhoben wurden.
2. Der große Kreuzer »K« soll als schwere Armierung 30,5 cm erhalten und zwar 4 Doppeltürme. Seine Exzellenz der Herr Staatssekretär will die Möglichkeit ihm 5-30,5 cm Doppeltürme zu geben, noch einmal in Erwägung ziehen.
3. Für die 4 Doppeltürme soll die Mittschiffsaufstellung genommen werden, wenn der zweite bzw. dritte Turm so aufgestellt werden kann, daß er über den ersten bzw. vierten Turm hinwegfeuern kann, daß also sowohl recht voraus, als recht achteraus 4 schwere Geschütze feuern können. Ist dies nicht gut möglich, so soll die v.d. Tann-Aufstellung genommen werden.

M. In Vertretung.

gez. Seebohm.

Genehmigt:

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes.

gez. v. Tirpitz

[...]

98) *Flottenverhältnis zu England, Stichpunkte für Immediatvortrag von Admiral von Tirpitz am 24. Oktober 1910*⁶ [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/24b, fol. 89-91R].

1. Agreements-Verhandlungen regen eine Frage an, die zwar keine acute Bedeutung hat, aber *historisch* von *allergrößter* Bedeutung ist.

2. Flottenpolitik Eurer Majestät hat zum Rückgrat, daß deutsche Flotte so stark sein muß, daß ein Angriff für England ein großes Risiko bedeutet. Auf diesem Risiko beruht die Weltmachtstellung des Deutschen Reiches und die Frieden sichernde Wirkung unserer Flotte.

3. Läßt sich englische Flotte dauernd und grundsätzlich so stark machen und erhalten, daß Angriff auf Deutschland *kein Risiko*, so war deutsche Flottenentwicklung *vom historischen Standpunkt* aus ein Fehler, die Flottenpolitik Eurer Majestät bedeutet ein historisches Fiasco, Deutschlands Weltmachtstellung bliebe bei der nun ein Mal gegebenen politischen Situation nur eine solche von Englands Gnaden.

4. In England werden mehr und mehr Stimmen laut, als *Flottenprogramm* die Forderung aufzustellen, Englands Flotte müsse so stark sein, daß ein Krieg mit Deutschland *kein Risiko* für sie bedeute.

Diese Forderung wird an Stelle des alten two power standard in die neue Formel gegossen: two keels to one (Doppelt so stark als Deutschland).

[In unseren diplomatischen Kreisen vielfach die historische Tragweite nicht übersieht]

5. Unser Flottenprogramm bedingt Innehaltung einer bestimmten *Relation* zur englischen Flotte [wie es in der Begründung zum Flottengesetz 1900 gesagt ist]. Da unser Flottengesetz außerdem auf bestimmte Formationen (2 Doppelgeschwader) beruht, muß *Organisation* und *Relation* sich einander anpassen. [In unserer Diplomatie dieses verkannt und sie verschließt die Augen vor dieser historischen Tragweite. darin liegt m. E. die Gefahr, daß wir uns die Zukunft verderben.]

⁶

Mit handschriftlicher Überarbeitung von Admiral v. Tirpitz, gekennzeichnet mit eckigen Klammern.

6. [7] [Eine geeignete] Relation (2 zu 3) ist das Ziel [jedes wirklichen Agreements und das müssen wir bei allen] Verhandlungen und bei allen großen Entwicklungsfragen der Flotte als Leitstern vor Augen haben müssen, wenn wir uns nicht selbst aufgeben wollen.

[Welche Relation dem Zweck entspricht, darüber läßt sich streiten, sie muß aber einfach sein, ein Schlagwort darstellen. 1 : 2 widerspricht direkt dem Ziel; 3 : 4 nicht zu erreichen. Also bleibt nur 2 : 3]

8. Ich möchte glauben, daß unser jetziges Flottengesetz, wenn rund 60 capital ships von etwa 25 000 tons vorhanden und kriegsbereit sind, der Relation 2 zu 3 Rechnung trägt. Dies bedingt auf englischer Seite 90 capital ships *in der Heimat*. Vorläufig sind beide Marinen von diesem Standpunkt noch recht weit entfernt. Und beide Marinen werden finanziell voraussichtlich niemals mehr leisten können. Insofern liegt eine acute Gefahr nicht vor.

9. Von Bedeutung ist nur die *programmatische* Seite der Frage. Stellt England officiell die Forderung auf two keels to one, muß unser Gegenschachzug die Relation 2 : 3 sein.

10. Dies ist notwendig

- a. um unsere Flottenpolitik nicht zweck- und aussichtslos erscheinen zu lassen
- b. um unsere politische Position in der Welt zu wahren.

11. *Wann* und in welcher *Form* es notwendig werden wird, die Forderung einer Relation von 2 zu 3 unsererseits *officiell* auszusprechen, läßt sich zur Zeit nicht übersehen.

12. Vorläufig kommt es nur darauf an, diese Situation möglichst klar zu legen, sich zu eigen zu machen und bei allen Verhandlungen mit England auf maritimem Gebiet nichts zu tun oder zu sagen, was vorstehend entwickeltem *Programm* widerspricht. [Also keine Zahlen nennen.]

99) *Großadmiral von Tirpitz, Stichworte zum Immediatvortrag, vom 26. September 1911*⁷.
[BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/25a, fol. 106, 108, 110 f.]

Entwurf von der Hand von Kapitän zur See Capelle

1. Historische[s] Urtheil abhängig, ob Zweck, Sicherheit gegen engl[ischen] Angriff – gute Defensivchance – erreicht.

2. Wird Zweck nicht erreicht, muß E. M. Politik ständig Rücksicht auf England nehmen. Alle Opfer für Flotte vergebens, Geschichte [wird] Stab brechen.

3. Zwei Wege. Nicht bei Agreement aufbrausen⁸. Agreement. Rüstungsbeschränkung. Basis 2 : 3⁹ thatsächlich erforderlich als raison d'être [der] Flottenpolitik. 1900 fehlte diese Quantitätsbestimmung zur stärksten Seemacht, damals noch nicht zugänglich.

4. Erster Weg vorzuziehen. Letzterer Weg politische Friktionen u[nd] starken Widerstand im eigenen Volk.

5. Stelle zur Erwägung: England offen vor aller Welt mit Note u[nd] gleichzeitiger Erklärung von Reichstagstribüne Agreement-Vorschlag. Deutschland will England nicht angreifen. Beweis Vorschlag 2 : 3. Will gleichzeitig gesichert sein gegen engl[ischen] Angriff. Dazu mindest[ens] 2 : 3.

6. Acceptirt England, so Deutschland dies zu erreichen durch Novelle Weg frei. Ablehnt England, so bleibt ihm odium u[nd] kann sich nicht beschweren.

7. Mit anderen Worten: durch offene Agreement-Offerte Novelle in d[er]

⁷ Vgl. die veränderte Version in Alfred v. Tirpitz, *Politische Dokumente, Bd. 1: Der Aufbau der deutschen Weltmacht*, Stuttgart, Berlin 1924, S. 213-216. Auch abgedruckt bei Volker R. Berghahn, *Wilhelm Deist (Hrsg.), Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914*, Düsseldorf 1988, S. 335 f., wiewohl mit einigen Lesefehlern.

⁸ Handschriftlicher Zusatz von Tirpitz.

⁹ Ursprünglich folgte hier der Satz: »oder Weiterrüsten u[nd] gewaltsames Erreichen dieses Verhältnisses.« Tirpitz zog jedoch die Ausführungen unter Punkt 8 an diese Stelle vor.

öffentl[ichen] Meinung beider Länder politisch gefährliche Spitze abgebrochen¹⁰.

[...]

9. Marine braucht Schlagwort für Massen. Frühere Methode reicht nicht¹¹. England: two keel[s] to one. Amerik[a] politisch Monroe [Doktrin]

10. Jetzt Gelegenheit benutzen, sichere Grundlage für Marine. England uns bedroht. Nachdem klar unversöhnlicher Feind¹². Gelegenheit nie wieder.

11. Was soll England sagen? Z. Z. alle Bündnisse auf seiner Seite. 2 : 3 also keine Bedrohung? Es wird dilatorisch behandeln.

12. Wir aber erlangen Schlagwort. Vermindert Schwierigkeit im Reichstag. Soll Opposition sagen, Kriegsgefahr liege nicht vor? Oder dagegen nicht schützen. Sollen sie sagen, uferlose Pläne, Vorliebe E. M., wenn Programm 2 : 3.

13. Kann Reichstag 2 : 3 ablehnen? 1 : 2 fordern, das hieße abdanken.

14. Muth dazu, öffentlich zu erklären, 2 : 3. Alles andere kommt von selbst.

15. Wiederhole: Gelegenheit, urbi et orbi dies[es] Programm aufzustellen, nie geboten, vielleicht nie wieder. Besseres Schlagwort giebt es nicht. Einfaches Stichwort für d[ie] Massen.

16. E. M. diese Gedanken Reichskanzler mittheilen. Die Marine, besonders meine Person, ganz im Hintergrund.

17. In diesem Winter nach d[en] Wahlen [zum Reichstag] bei I. Lesung dies[es] Programm seitens R[eichs]K[anzlers] aufstellen. Im nächsten Winter Novelle. Besseren start für jetzt u[nd] Grundlage für später nicht anzugeben.

18. Jetzt auf flottentechnische Gesichtspunkte, die für Novelle erforderlich.

¹⁰ 8. Text dieses Absatzes von Tirpitz vorgezogen nach 3. Dort als zweiter und dritter Satz.

¹¹ Handschriftlicher Zusatz von Tirpitz.

¹² Handschriftlicher Zusatz von Tirpitz.

19. Nothwendig: Wiederherstellung d[es] 3-Tempos; Beschaffung von Personal, um die modernen Schiffe zu besetzen. Schnellerer Ersatz einiger alter Kreuzer.

20. Wiederherstellung 3-Tempos unerläßlich. Frontstellen dagegen a. 2-Tempo nicht einreißen lassen; b. zu großer Geldbedarf 1918. Schwanz stückweise abhauen; c. Flotte 1918 zu stark, um 3-Tempo durchzupressen. Von 60 auf 40.

21. Geplant *Form* d[er] Novelle III. Geschwader. Tableau 1920.

22. Lediglich Ersatz Hansa-Kl[asse]] nicht angängig. Einer-Tempo; kein Auflösungsgrund.

23. An R[eichs]K[anzler] schriftlich herangetreten. Größte Bedenken gegen *sofortiges* Einbringen. Anerkenntniß einer Schlappe; große polit[ische] Unruhe; Erbschaftssteuer.

24. Bedenken nicht von d[er] Hand zu weisen. Dazu besserer start bei Annahme meines jetzigen Vorschlages (Agreement Frühjahr [19]12) Novelle Herbst [19]12.

25. Kabinettschreiben.

[Zusatz Tirpitz vom 27.9.:]

Sr. Maj. griff den Gedanken, eine That zu schaffen durch Anerbieten d[es] Stärkeverhältnisses 2 : 3 an England u[nd] gleichzeitiger Veröffentlichung bei uns lebhaft zustimmend auf. S. M. wollte dies in Thronrede thun, was ich abwartend bezw. zurückhaltend beantwortet; jedenfalls als z. Z. nicht übersehbar. S. M. teilen mit, daß d[er] R[eichs]K[anzler] Allerh[öchst] ihm gesagt, daß Heeringen u[nd] Holtzendorff von einer Novelle, d. h. Schiffsvermehrung abgerathen hätten, die dadurch geschaffene Lage ebenfalls als gefährlich für d[en] Frieden bezeichnet hätten. S. M. hätten dagegen remonstrirt. Adm[iral] v. H[oltz]endorff wären S. M. mit denselben Ideen gekommen, wir¹³ [sic] müßten erst die Lücken ausgefüllt werden. S.M. hätten ihm gesagt das könnte er nicht übersehen. Darauf habe ich S. M. auf d[as] Unrichtige einer solchen Stellungnahme Adm[iral] v.

¹³ Richtig: »hier«.

H[olt]z[endorffs] hingewiesen. Ad[miral] v. M[üller] trat sehr lebhaft für das Natürliche des Verfahrens Adm[iral] v. H[olt]z[endorffs] ein u[nd] gelang es demselben, S. M. mehr auf das Unrichtige im Verfahren d[es] R[eichs]K[anzlers] hinzulenken. S. M. hatte ein starkes Gefühl, daß wir eine That benöthigen gegen England. Der Vorschlag war ihm auch in dem Sinne sehr sympathisch. Bei anderer Gelegenheit »rühmte« S. M. das gegen *Fr[ankreich]* erreichte sehr. Franzosen hätten sich sehr anständig benommen etc., die Engl[änder] niederträchtig; er hätte es ihnen aber gezeigt, wie man mit ihnen umgehen müßte u[nd] jetzt wüßten sie es. (Einlaufen 1889 mit Geschwader nach persönl[icher] schlechter Behandlung 1887 queen's jubilee.)

Es besteht trotz aller Erklärung d[ie] Gefahr, daß man Stärkeverhältniß mit Tempo verwechselt.

*100) Admiralstab der Marine, Entwurf eines Schreibens auf Allerhöchsten Befehl
[Operationsdirektiven an den Chef der Hochseeflotte], vom 24. Oktober 1911. [BArch,
RM 5/1607, fol. 90].*

Entwurf

eines Schreibens auf allerhöchsten Befehl.

Seine Majestät der Kaiser haben über die Verwendung der Hochseeflotte in einem Kriege gegen England folgende Direktiven erteilt:

- 1) Aufgabe der Hochseeflotte ist, möglichst bald dem Gegner den größtmöglichen Abbruch zu tun, gegebenenfalls unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Streitkräfte.
- 2) Für die Entwicklung der Offensive ist unter normalen Verhältnissen die Nordsee einschließlich des Skagerraks das zunächst gegebene Operationsgebiet.
- 3) Soll der Krieg nicht offensiv geführt werden, so werden Seine Majestät eine besondere Direktive erteilen.

Euere Exzellenz beehre ich mich hiervon vertraulich in Kenntnis zu setzen.

Das Schreiben des Chefs des Admiralstabes der Marine vom 22. Dezember 1909

A.2552 IV tritt hierdurch außer Kraft und ist zu vernichten.

Auf Allerhöchsten Befehl

An

den Kaiserlichen Admiral
und Chef der Hochseeflotte
Herrn v. Holtzendorff

Exzellenz

101) Denkschrift des Chefs der Hochseeflotte, Admiral Henning von Holtzendorff, zur Flottennovelle 1912, vom 25. Oktober 1911. [BArch, Nachlass Tirpitz, N 253/25b, fol. 172 f.]

- 1.) Das Ziel unserer Flottenentwicklung, auf das Verhältnis 2:3 zur englischen Flotte zu kommen und dieses Verhältnis zu halten sehe ich in aller Hinsicht für richtig an. Die dafür aufgestellte Gliederung der Flotte und der darauf ruhende Indienstaltungsplan bezeichnen den besten Weg dazu. Es werden damit, abgesehen von waffentechnischen Bedürfnissen, gleichzeitig die Lücken und Schwächen in der jetzigen Kriegsbereitschaft der Flotte beseitigt. Die dauernde Indienstaltung von 3 aktiven Geschwadern unter dem Kommando der Hochseeflotte wird vornehmlich über den jetzigen Schwächezustand im Herbst jeden Jahres hinweghelfen.
- 2.) Die Verkündung dieses Programms wird in weiten Kreisen des eigenen Landes Beifall finden. Ihre Wirkung auf England ist nach meiner Beurteilung des dortigen politischen Denkens und Empfindens und für die two to one Leute herausfordernd.
- 3.) Unsere Flotte ist z. Zt. für den Krieg gegen England in besonders ungünstiger Lage. Eine erhebliche Schwäche für uns liegt in dem gegenseitigen Verhältnis gefechtsstärkster Schiffe, zumal der unfertige Zustand des Kanals es noch mehr hervorhebt.
- 4.) Wir werden über eine Zeit des Risikos bei Aufnahme der gebotenen Flottenentwicklung niemals hinwegkommen, werden es aber bis zu einem Maße in der Hand haben, den geeigneten Zeitpunkt zum Anlauf zu wählen.
- 5.) Inner- und außenpolitische Rücksichten müssen m.E. zurücktreten bei der Wahl dieses Augenblicks gegen die rein militärischen, d.h. wir dürfen die Folgen einer Provokation nicht eher auf uns nehmen, bevor die Flotte in ihrem jetzigen Stande der Instandhaltung vollwertig kriegsbereit und qualitativ dem Gegner ebenbürtig ist.
- 6.) Soweit ich weiß ist man noch vor kurzem an den maßgebenden Stellen in der Marine

einig gewesen in der Ansicht, daß der gegenwärtige Augenblick unsere Flotte nicht in der zu verlangenden Verfassung findet und daß solcher Moment erst eintreten wird

- a) wenn unsere Hochseeschlachtflotte ausschließlich aus modernen Linienschiffen und Kreuzern besteht und
 - b) der Kanal für diese fahrbereit ist.
- 7.) Somit wäre Herbst 1914 als der Zeitpunkt ins Auge zu fassen, von dem an wir der Wirkung einer Machterweiterungs-Absicht über das Flottengesetz hinaus auf unsere Gegner mit dem Vertrauen entgegensehen können, daß der Einsatz unserer Flotte ihm so ernsten Schaden zufügen wird, daß damit der gesamte nationale Aufwand für unsere maritime Rüstung seinen Zweck erfüllt haben würde.
- 8.) Diesen Zeitpunkt für die Einbringung einer das Flottengesetz erweiternden Novelle, namentlich des Schiffbauprogramms, halte ich für militärisch richtig. Bis dahin sollten die äußersten Kraftanstrengungen gemacht werden, um die Kriegsbereitschaft der Flotte auf allen Gebieten zu heben. Der nicht geringe Kostenaufwand dafür müßte angefordert werden, würde aber nirgends gegen die Normen des Flottengesetzes zu verstoßen brauchen. Die Wucht der militärischen Gründe für die schleunige Beseitigung unserer Schwächen sollte m.E. gerade bei der gegenwärtigen nationalen Stimmung den Erfolg verbürgen.
- 9.) Wenn innenpolitisch auch die Einbringung einer Marine-Novelle zwar jetzt einen günstigen Boden vorfinden mag, so trifft die damit verbundene Kriegswahrscheinlichkeit die Flotte bis 1914 in unzulänglicher Verfassung und kann zu einer schweren nationalen Enttäuschung führen.

Den Zeitpunkt abwarten, bis dahin die Zeit ausnutzen und dann von festem militärischen Boden aus in der beabsichtigten Weise vorgehen, um das für Deutschlands Lebensinteresse gebotene Kräftemaß zur englischen Flotte herzustellen, erscheint mir hiernach folgerichtig.

gez. v. Holtzendorff

25.10.11.

102) *Der Chef des Admiralstabes der Marine an den Chef der Hochseeflotte, vom 28. Dezember 1911. [BArch, RM 2/1766, fol. 27-32].*

Ganz Geheim!

0-Sache

I. Vereinigung der Hochseestreitkräfte.

In dem – mir gütigst in Abschrift mitgeteilten Schreiben an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes vom 2.III. d.Js. – G.G. 852A.I. sprechen Euer Exzellenz sich dahin aus, daß nach der einmal erfolgten Verlegung des I. Geschwaders in die Nordsee bei Beginn des Krieges die Vereinigung der Hochseestreitkräfte im Skagerrak einer Vereinigung in der deutschen Bucht aus strategischen Gründen vorzuziehen sei.

Euer Exzellenz gehen dabei von der Voraussetzung aus, daß unsere Streitkräfte zur gleichen Zeit wie die des Gegners ihre Häfen verlassen werden. Die Aussichten, daß diese Voraussetzung eintritt, sind aber meiner Ansicht nach gering. Schon daß dem I. Geschwader nach Ansicht des Flottenkommandos 2 kleine Kreuzer erst durch den Kanal zugeschickt werden müssen, sowie daß die Schul- und Versuchskreuzer, auf die das Flottenkommando als Minenkreuzer Wert legt, erst Besatzung auffüllen und Minen nehmen müssen, würde Verzögerung auf unserer Seite geben.

Wir wissen aber auch aus den amtlichen Bearbeitungen der englischen Manöver von 1909 und 1910, daß die englische Flotte bereits bei Eintritt einer ernsteren Spannung ihre sogenannten »before War Positions« in der Nähe unserer Gewässer eingenommen haben wird.

Wo diese Positionen gegebenenfalls liegen werden, können wir nicht wissen.

Wahrscheinlich ist nur, daß sie bei *geplantem Überfall* der Dislokation unserer Streitkräfte angepaßt sein werden. Für irgend welche mathematische Berechnungen fehlt somit jede Unterlage. Wie die Dinge einmal liegen, werden wir den Moment des Kriegsausbruchs voraussichtlich nicht so früh übersehen können wie der Gegner.

Das Anstreben der Vereinigung im Skagerrak würde daher unsere Streitkräfte der Gefahr, getrennt geschlagen zu werden, in hohem Maße aussetzen. Auch das Flottenkommando rechnet ja auf Zusammenstöße der einzelnen Geschwader mit feindlichen Streitkräften. Eine Verstärkung des II. Geschwaders durch die modernen Kreuzer wird für notwendig erklärt, weil dieses sich mit deren Hilfe den Weg event. erzwingen müsse.

Solche Zusammenstöße – wenn auch nur mit feindlichen Kreuzern, Torpedoboots- und U-Bootsstreitkräften – finden dann event. schon in den verhältnismäßig engen dänischen Gewässern statt, sie führen bei der Überlegenheit des Gegners, der über unseren Anmarsch vermutlich genau unterrichtet ist, wahrscheinlich zu empfindlichen Verlusten. Chancen, ähnliche Verluste dem gegnerischen Gros zuzufügen, sind aber zu derselben Zeit für uns kaum vorhanden.

Der Beginn unserer eigentlichen Operationen wäre von vornherein auf unsichere Grundlagen gestellt, worunter die Wucht der beabsichtigten Offensive nur leiden kann.

Die intakte Vereinigung aller bereiten Hochseestreitkräfte ist aber für uns die unerläßliche Vorbedingung jedes weiteren energischen Handelns.

Daß dieser Grundsatz auch vom Flottenkommando anerkannt wird, unterliegt mir keinem Zweifel. Auch der Hinweis, daß ein Versammeltsein in der Ostsee das Ideal wäre, trotzdem doch die weiteren Operationen in der Nordsee zu führen sind, kann nur in diesem Sinne verstanden werden.

Mit der erforderlichen Sicherheit gegen feindliche Störungen ist aber die Vereinigung nur in unseren eigenen Gewässern zu bewerkstelligen, in die der Feind vor Ausbruch des Krieges nicht eindringen wird, und in denen er sich auch nach Ausbruch des Krieges

angesichts unserer Torpedo- und U-Boote nicht längere Zeit halten kann.

Selbst wenn daher das Skagerrak der richtige Ausgangspunkt für unsere Offensive wäre, müßte meines Erachtens die Vereinigung in der deutschen Bucht angestrebt werden, solange das I. Geschwader sich dort befindet.

Noch im Frühjahr diesen Jahres haben Euer Exzellenz mit zugestimmt, daß nach Fertigstellung der Kanalerweiterung die Vereinigung in der deutschen Bucht richtig ist. *Die angeregte Verlegung der großen Schiffe nach der Nordsee soll die Möglichkeit hierzu schon während des Kanalausbaus schaffen.*

Euer Exzellenz werden sich entsinnen, daß ich bei unseren Besprechungen im Frühjahr dieses Jahres angesichts der damals vorliegenden Verhältnisse der *Vereinigung* im Skagerrak nur im Gegensatz zum alleinigen Herumschicken der großen Kreuzer um Skagen bis in die deutsche Bucht zugestimmt habe.

Nachdem sich inzwischen unsere Kenntnisse über das voraussichtliche Verhalten des Gegners erheblich erweitert haben, halte ich es für meine Pflicht, auf die Verlegung der großen Schiffe in die Nordsee zu dringen, damit wir nicht infolge strategisch nicht mehr zu rechtfertigender Friedensdispositionen bei Ausbruch des Krieges in eine sehr bedenkliche Zwangslage kommen.

Der einzige Grund, der uns tatsächlich zum Vereinigen im Skagerrak *zwingen* könnte, wäre die Unbenutzbarkeit des Kanals durch die Schiffe des II. Geschwaders.

In dieser Hinsicht haben mir aber sowohl der Präsident des Kanalamts als auch dessen erster technischer Berater die bestimmtesten Erklärungen abgegeben, daß im *Mobilmachungsfalle* der Kanal von allen Schiffen unbehindert durchfahren werden kann, für die dies vor Beginn der Erweiterungsbauten der Fall war. Es ist dies übrigens eine Forderung, die vor dem Umbau des Kanals seitens der Marine in bestimmtester Form gestellt ist und mit der von Anfang an gerechnet wurde.

Es sind auch schwer Gründe denkbar, welche dies ausschließen sollten, da es sich bei

den Arbeiten doch lediglich um *Erweiterungen* des Kanalbettes handelt. Für die Bezeichnung des auf voller Tiefe gehaltenen Kanalbettes an den Erweiterungsstellen ist – wie mir der Präsident des Kanalamts mitgeteilt hat – eine besondere Betonung vorgesehen, die im Bedarfsfalle in wenigen Stunden auszulegen ist.

Letzten Endes sind nach meiner Ansicht die Gefahren, welche nach den bisherigen Vorkommnissen mit der Kanaldurchfahrt für Schiffe des II. Geschwaders verbunden sein könnten, sehr viel geringer, als diejenigen, die unserer ganzen Flotte beim Anstreben der Vereinigung im Skagerrak durch den Feind drohen.

II. Skagerrak oder Deutsche Bucht als Ausgang für unsere Offensive.

In dem Eingangs angezogenen Schreiben des Flottenkommandos wird des Weiteren der Auffassung Raum gegeben, daß das Skagerrak als Ausgangspunkt unserer Offensive geeigneter sei als die deutsche Bucht der Nordsee.

Ich habe mir im Frühjahr dieses Jahres erlaubt, Euer Exzellenz die Gründe zu entwickeln, die nach meiner Ansicht das Skagerrak für unsere Kriegführung wenig günstig erscheinen lassen, und dementsprechend der Aufnahme des Skagerraks in die O-Direktiven nur unter dem Gesichtspunkte zugestimmt, daß wir unter bestimmten Umständen (Aufenthalt unserer gesamten Streitkräfte in der Ostsee) *gezwungen* sein können, dies Gewässer zunächst zu passieren. Ich möchte aber nicht verfehlen, die Unterlagen meiner Auffassung noch einmal Euer Exzellenz zur Verfügung zu stellen.

Es kann nicht angenommen werden, daß das Erscheinen unserer Flotte im Skagerrak den Gegner überrascht, solange er weiß, daß Schiffe, die den Kanal nicht passieren können, in der Ostsee stationiert sind. Der Ausbau von Rosyth, die Aufstellung des Gros in verschiedenen Manövern weisen darauf hin, daß England mit dieser Möglichkeit rechnet. Wenn die englischen Manöver vorwiegend die Blockade unserer Flotte in der deutschen Bucht behandeln, so beweist dies nur, daß diese als die *schwierigste* Aufgabe der englischen

Flotte erkannt ist. Verschiedentliche Versager der roten Partei bei solchen Manövern sind ein Hinweis, daß gerade hier tatsächliche Chancen für uns vorhanden sind.

Die Entfernungen nach der englischen Küste, nach den wichtigsten englischen Schiffahrtsgebieten und nach den Ausschiffungsplätzen der englischen Armee auf dem Kontinent sind vom Skagerrak größer als von der deutschen Bucht.

Ein Vorstoß unserer Flotte aus dem Skagerrak ist daher, ganz allgemein betrachtet, für England *weniger* bedrohlich als ein solcher aus der deutschen Bucht. Der Augenblick des Vorstoßes aus dem Skagerrak ist an dem Passieren der dänischen Gewässer früher vorher zu bestimmen, das Fühlungnehmen dem Gegner dadurch erleichtert.

Ein Vorgehen vom Skagerrak lediglich auf die deutsche Bucht hin, bedroht englische Interessen sehr wenig. Objektiv betrachtet stellt es sich lediglich als eine Bewegung aus einem ungünstigen Operationsgebiet in ein günstigeres dar, das bei richtiger Friedensdislokation von vornherein gewählt werden konnte.

Die Lage unserer versammelten Hochseestreitkräfte im Skagerrak bzw. in der deutschen Bucht charakterisiert sich schließlich durch folgende Tatsachen.

Im Skagerrak treffen alle unsere Kräfte erst nach beschleunigtem Kriegsmarsch ein, Zusammenstöße mit dem Gegner sind wahrscheinlich schon erfolgt, *alle* unsere Kräfte haben schon eine gewisse Anstrengung zu leisten gehabt, ehe die eigentlichen Operationen beginnen. Ein Teil der Kohlen ist verbraucht. Für die späteren Leistungen der Torpedoboote können diese Umstände schon von erheblicher Bedeutung sein.

Ein Verweilen im Skagerrak ist ausgeschlossen. Das Wetter muß genommen werden, wie es gerade ist. Die volle Ausnutzung unserer Torpedoboote ist erschwert. Unter Umständen werden wir ihrer Mitwirkung in der Schlacht beraubt sein und damit des wichtigsten Mittels, von dem wir einen Ausgleich des Stärkeverhältnisses zu unseren Gunsten erwarten können.

Der nächtlichen Schädigung durch feindliche leichte Kräfte können wir unser Gros

nicht entziehen. Die Aussichten die feindlichen Panzerkreuzer zu schwächen, sind geringer als in der Blockade. Entwickeln sich die Ereignisse der ersten Tage zu unseren Ungunsten – die Möglichkeiten dazu sind reichlich vorhanden – so führt die Skagerrakaufstellung unweigerlich zum Rückzug in die Ostsee und damit zur Aufgabe jeder weiteren offensiven Ausnützung unserer Flotte und zum baldigen Verlust unserer sämtlichen Nordseestellungen.

Diesen Fall unter allen Umständen zu vermeiden, ist nach meiner Überzeugung der Sinn unseres ganzen Flottenausbaus.

Aus der *deutschen Bucht* beginnt die Offensive mit *frischen Kräften*. Den genauen Zeitpunkt können wir für den Gegner überraschend wählen. Die Wirkung der leichten feindlichen Kräfte wird stark herabgesetzt durch die Ausdehnung der Blockadestellung und das Fehlen brauchbarer Stützpunkte, deren Gewinnung bei Anwesenheit unserer Hauptkräfte in der deutschen Bucht ausgeschlossen ist.

Bei energischen Vorstößen gegen die feindliche Blockadestellung würde uns der Erfolg nicht fehlen können, da wir bei Tag mit dem Gros, bei Nacht mit Torpedobooten mit großer lokaler Überlegenheit auf den Gegner stoßen. Im nächsten Frühjahr werden wir 16 U-Boote verfügbar haben. Diese beseitigen die Gefahr, daß unsere Flotte, so wie dies früher befürchtet wurde, aus den Flußmündungen nicht herauskann. Sie verhindern, daß sich große Schiffe des Gegners innerhalb einer Linie Norderney–Amrum zeigen können. Dadurch verhindern sie aber auch, daß sich dort, solange es hell ist, feindliche Destroyer aufhalten, denn diese könnten sich ohne Bedeckung nicht halten. Die Lage besonders des Auslaufens unserer Flottillen wird damit durch die U-Boote ganz wesentlich gebessert bzw. erleichtert. Da in der Regel keine Leuchtfeuer brennen werden, ist der Aufenthalt gegnerischer leichter Streitkräfte innerhalb von Helgoland auch *bei Nacht* sehr erschwert.

Der Ausnutzung unserer Torpedoboote bieten die in unserem Besitz befindlichen Stützpunkte und Schlupfwinkel unvergleichlich bessere Vorbedingungen. Für uns nachteiliges Wetter können wir vermeiden.

Jeder Vorstoß unseres Gros erzwingt ein Heranbringen des feindlichen Gros ebenso sicher, wie ein Vorstoß von Skagen in die freie See.

Daß unserer Flotte in der deutschen Bucht die Rolle der Russen vor Port Arthur aufgenötigt werden kann, halte ich für ausgeschlossen schon im Hinblick auf den Unterschied in der Führung und den Geist der Besatzungen. Aber auch die örtlichen Verhältnisse sind zu verschieden.

Wenn es richtig wäre, daß unserer Flotte z.Zt. in der Nordsee nur eine Port Arthur Rolle zufiele, so würde daran der fertiggestellte Kanal doch nur insofern etwas ändern, als er die Möglichkeit bieten würde, von der Ostsee her um Skagen herum vorzugehen. Es würde dann richtiger sein, die Flotte gleich in der Ostsee zu vereinigen und alle die schweren Nachteile in den Kauf zu nehmen, die der Vormarsch durch die engen dänischen Gewässer einem überlegenen Gegner gegenüber hat.

III. Zusammenfassung.

Die ganze Frage, ich möchte sie zum Schluß nochmals zusammenfassen, steht meines Erachtens lediglich so.

Haben wir größere Chancen in einer Schlacht nicht zu weit von der Helgoländer Bucht mit frischen Kräften bei günstigem Wetter oder im Skagerrak nach einem forcierten Marsch bei event. ungünstigem Wetter und wahrscheinlich nach verlustreichen Nachtgefechten in engen Gewässern? Im letzteren Falle wird uns jede Möglichkeit fehlen, das gegnerische Gros in gleicher Weise anzugreifen, da wir mangels einer starken Aufklärung keine Nachrichten über seinen Standort haben, während der Gegner über uns genau unterrichtet ist. Wie viel wir von unseren Flottillen bei Skagen noch haben und wie viel sie bei dem dort herrschenden Wetter in ihrer Leistungsfähigkeit heruntergegangen sind, ist natürlich nicht zu übersehen. Keinesfalls kämen sie annähernd so leistungsfähig zur Schlacht als in dem anderen Falle.

Es muß die Möglichkeit bedacht werden, daß das II. Geschwader durch Verluste sich

gezwungen sieht, zurückzugehen, sodaß es gar nicht zur Vereinigung kommt. In welche Lage kommt dann das I. Geschwader selbst, wenn es ohne Verluste bis Hanstholm oder Hirshals gekommen ist? Auch der umgekehrte Fall kann eintreten, daß das I. Geschwader zurückgehen muß und das II. Geschwader dann vergeblich auf dem Vereinigungspunkt eintrifft. *Wir müssen es aber meines Erachtens sorgfältig zu vermeiden suchen, vor der Schlacht irgend Verluste an schweren Schiffen zu erleiden, um möglichst stark zur Schlacht zu kommen*, unter anderem auch ein Grund, die Schlacht möglichst bald herbeizuführen.

Wie die Stärkeverhältnisse liegen, kann es meines Erachtens nicht zweifelhaft sein, daß es für uns erheblich günstiger ist, wenn die erste Schlacht zwischen Helgoland und Hornsriff geschlagen wird, als wenn sie bei Hanstholm und Hirshals stattfindet. Die Schiffe des III. Geschwaders und was sich sonst noch in der deutschen Bucht sammeln kann, vor allem aber die U-Boote können außerhalb von Helgoland eine Aufnahmestellung einnehmen, die bedeutungsvoll werden kann. Besonders die U-Boote können gegen Ende der Schlacht eine große Rolle zu spielen berufen sein. Dies kann bei Skagen kaum eintreten, da wir nicht übersehen können, nach welcher Richtung die Kräfte nach der Schlacht voraussichtlich zurückgehen werden. Eine dem Gros folgende U-Bootsflottille, bis unmittelbar vor der Schlacht in steter F.T. Verbindung mit dem vorgehenden Gros, kann *außerhalb* Helgolands eine Linie auslegen, die den Ausgang der Schlacht unter Umständen zu unseren Gunsten wenden kann.

Was die Ausführungen am Schluß des Schreibens des Flottenkommandos anlangt, so möchte ich nur bemerken, daß es meiner Meinung nach Aufgabe des Chefs des Admiralstabes ist, das Nachrichtenmaterial zu sammeln, die erforderlichen Studien vorzunehmen und nach sorgfältigster Abwägung aller in Betracht kommender Verhältnisse die richtige Grundlage für den strategischen Aufmarsch der Flotte zu schaffen.

Euer Exzellenz bitte ich meine im Vorstehenden dargelegten Gesichtspunkte erneut in Erwägung ziehen zu wollen, damit zwischen uns die im Interesse der gemeinsamen Sache

notwendige Übereinstimmung der Anschauungen, auf die ich auch persönlich immer den größten Wert gelegt habe, erzielt werden kann.

Die Ausbildungsschwierigkeiten, welche eine vorübergehende Trennung der großen Schiffe von ihren Verbänden hinsichtlich des Hauptliegehafens mit sich bringen, habe ich niemals verkannt.

Als *unüberwindlich* vermag ich sie aber nicht anzusehen. Vor grundlegenden strategischen Forderungen müssen sie meiner Überzeugung nach zurücktreten.

Werden die vom Befehlshaber der Aufklärungsschiffe vorgebrachten Bedenken gegen eine Zerreißung des Kreuzerverbandes vom Flottenkommando so hoch eingeschätzt wie in dem Schreiben an den Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes zum Ausdruck gebracht, so würde dies meiner Ansicht nach nur ein Grund sein, die Verlegung des ganzen Verbandes in die Nordsee mit allen Mittel zu beschleunigen.

Wie die Dinge jetzt liegen, würden wir den Krieg meines Erachtens mit einem schweren strategischen Fehler anfangen, während wir alle Veranlassung haben, im Frieden Nichts zu unterlassen, was unsere Chancen bessern kann.

gez. v. Heeringen

103) Der Chef der Hochseeflotte, Immediatvortrag, vom 30. Januar 1912. [BArch, RM 2/1766, fol. 61-68].

Ganz Geheim!

0-Sache

[...]

Euer Kaiserliche und Königliche Majestät haben für die Seekriegführung gegen England folgende Direktiven erlassen:

1. Aufgabe der Hochseeflotte ist, möglichst bald dem Gegner den größtmöglichen Abbruch zu tun, gegebenenfalls unter Einsatz aller zur Verfügung stehenden Streitkräfte.
2. Für die Entwicklung der Offensive ist unter normalen Verhältnissen die Nordsee einschließlich des Skagerraks das zunächst gegebene Operationsgebiet.
3. Soll der Krieg nicht offensiv geführt werden, so werden Seine Majestät eine besondere Direktive erteilen.

Die Operations-Direktiven sind von Jahr zu Jahr der fortschreitenden materiellen und taktischen Entwicklung unserer Seestreitkräfte gefolgt, haben von der Ostsee in die Nordsee und hier aus den Flußmündungen hinaus auf die Helgoländer Bucht geführt immer mit dem Ziel der möglichst baldigen *offensiven* Verwendung der Hochseeflotte. Im Laufe der Jahre ist England an Stelle Frankreichs als der Gegner eingerückt, dem Mobilmachung und Operations-Direktiven galten.

In diesem stetigen Entwicklungsgang unserer Kriegsvorbereitungen haben sich inzwischen zwei Hemmungen geltend gemacht, d. i. die Konzentration der englischen Seemacht an der Ostküste in Bereitschaft zum sofortigen Vorgehen gegen uns, womöglich

durch Überfall, und auf unserer Seite die Einschränkung der Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Die englische Übermacht ist der Zahl, der Art und der Bereitschaft nach erdrückend. Euer Majestät haben den Einsatz der Hochseeflotte gegen diese konzentrierte Macht in offener Seeschlacht nur bedingungsweise gutgeheißen und die Flottenführung auf Ruyters Taktik (Heimatstaktik) ausdrücklich hingewiesen.

Der Kanal läßt bis Winter 1913/14 die großen Schiffe nicht durch. Damit ist die Elbe als Aufmarschhafen gegen *Überfall*, womit wir rechnen, nach meiner Auffassung entwertet. Der Ausbau des Kanals bringt ein hohes Maß von Unsicherheit auch für die Schiffe der Deutschland-Klasse mit sich (vom II. Geschwader haben im Juli 1911 7 Schiffe *ohne Kohlen* den Grund berührt). Die Durchfahrt des Verbandes ist wegen Vorbereitung des nötigen Wasserstandes, wozu 36 Stunden beansprucht werden, und bei Nacht wegen Unbefahrbarkeit, mit nachfolgender Bekohlung auf der Elbe, unter 2-3 Tagen im Winter keinesfalls zu gewährleisten. Bis dahin diktiert uns der Gegner die Einnahme der Blockade, *nicht* nur des Handels von weit her, sondern unserer gesamten Seestreitkräfte in der Enge der deutschen Bucht.

In dieser uns aus vielen Übungen wohlbekannten Lage können wir uns unmöglich lange halten. Der Aufenthalt in der deutschen Bucht ist völlig schutzlos gegen den Kleinkrieg Englands. Der Unterseebootshafen ist zur Zeit und bis in den Sommer hinein nicht benutzbar, daher Unterseeboote selbst, höchsten 11 an der Zahl, in ihrer Verwendung stark beschränkt. Die Flotte ohne den Schutz starker α und β Sperren den Angriffen der Zerstörer in Nacht und Nebel, der Unterseeboote bei Tage ständig ausgesetzt. Also Rückzug nach Wilhelmshaven oder Cuxhaven geboten. Damit ist nicht nur die Fähigkeit zu einem wuchtigen offensiven Schlag als Einleitung des Krieges ausgeschlossen, sondern auch in der Durchführung des Krieges die Aussicht für offensiven Einsatz der Hochseeflotte taktisch überaus ungünstig. In solche Kriegslage uns *planmäßig von vornherein* festzulegen, uns durch

Friedensvorbereitungen die Chancen eines sofortigen offensiven Schlages, womöglich überraschenden Charakters, *planmäßig* abzuschneiden, halte ich vom Standpunkte der Flottenführung aus nicht nur nicht für ratsam, sondern für verhängnisvoll. Euer Majestät haben daher auch den Flottenchef in den Operationsdirektiven ermächtigt, für die Entwicklung der Offensive das weite Gebiet der Nordsee einschließlich Skagerrak ins Auge zu fassen *mit der Maßgabe*, dem Gegner *möglichst bald größtmöglichen* Abbruch zu tun. Das ist zur Zeit d.h. bis der Kanal fertig und die Helgolandstellung für die Hochseestreitkräfte ausgebaut ist, aus dem defensiven Winkel der Elbemündung ausgeschlossen.

Der Aufgabe, den Seekrieg offensiv einzuleiten kann indessen der Flottenchef nur nachkommen, wenn die Hochseeflotte *mit Flottillen* sofort verwendungsbereit und beisammen ist, das ist in unseren Ausbildungsverhältnissen der Fall nur von etwa Mitte März bis Oktober. Kommandowechsel, Reservistenentlassung, Rekrutenausbildung und Instandsetzung der Schiffe demobilisieren die Flotte. Dieser Zustand ist beklagenswert, meines Erachtens der grundsätzlichen durchgreifenden Abhilfe auf das dringlichste bedürftig, aber zur Stunde muß er in seinem ganzen Ernst ins Auge gefaßt und bewertet werden. Das geschieht in Gegenüberstellung zu der vollen Kriegsbereitschaft unseres Gegners gerade während dieser Zeit unserer Schwäche, also auf dem Hintergrunde der vorjährigen Überfallsabsichten.

Unser maritimes Winterbild zeigt die Flotte auseinander gelegt nach Wilhelmshaven und Kiel. Zur Vereinigung in der Nordsee müssen zum Mindesten die großen Schiffe den Weg um Skagen nehmen. Dieser wird auf der Westseite bereits durch den Gegner bedroht. Daraus entspringt der Gedanke, die großen Schiffe schon im Frieden nach der Nordsee zu verlegen. Bleibt der Kanal *sicher* passierbar, so kann eine Vereinigung der Hochseestreitkräfte auch dann unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht vor 2-3 Tagen zu Stande kommen – gegen *Überfall* sicher zu spät, aber auch zu spät, um uns vor der Port-Arthur-Rolle zu bewahren! *Schneller* sind die Verbände der Hochseeflotte zu vereinigen auf

einem Sammelplatz bei Skagen, nämlich innerhalb 18-20 Stunden. Aber sie sind auch dann nicht in voll schlagfertiger Verfassung, es fehlen zudem die Schiffe der Instandsetzungsperiode und die beiden Schulflottillen, die von Oktober bis 1. Januar überhaupt nicht vorhanden und erst vom 1. April an zur Not mobilmachungsmäßig einzustellen sind. Danach sind die *Wintermonate* an sich eine Hemmung für den offensiven Einsatz der Flotte. Solange wir in diesen Zuständen stecken, können Euer Majestät nur defensiv mit der Flotte rechnen. Für *diese* Kriegführung aber, die ein langes Ringen bei hartem Seedienst in sich schließt, bietet die Nordseestellung *im gegenwärtigen Zustande* einen äußerst ungünstigen Rückhalt. Es sind viel zu viel Kräfte auf einem schutzlosen Raum versammelt zur Bewegung und sollen sie zu Anker liegen, so bieten nur die weit zurückgelegenen Plätze auf Elbe und Jade Schutz, von wo für offensive Vorstöße der Anlauf zu lang, die Vorbereitung zu umständlich und unsicher ist. Soll in *dieser* Zeitlage die Flotte vereint bleiben, dann wäre zur Stunde die Ostsee unvergleichlich viel günstiger für den Verteidigungskrieg mit allen Ergänzungs- und Ausbildungsmöglichkeiten und dementsprechend ungünstiger für den Gegner. Kleinkrieg kann durch Sukkurs aus dem Kanal auch in der Nordsee geführt werden, die sich im Übrigen selbst schützt. Der Gegner muß sich aber mit beträchtlichen Teilen nach der Ostsee begeben und hier haben wir die besten Chancen, ihm aller Orten Abbruch zu tun, zumal er sich hier eine Operationsbasis erst schaffen muß, die innerhalb unserer Reichweite bleibt.

Wie die Verhältnisse gegenwärtig liegen, wird aber eine zeitweilige Rückverlegung des I. Geschwaders nach Kiel auf große Bedenken stoßen. Es fragt sich, ob deren Berücksichtigung dazu nötigt, dann die andere Maßnahme zu ergreifen: Die großen Schiffe nach der Nordsee zu verlegen. Was wir damit für die Einleitung des Krieges erreichen oder vielmehr herbeiführen, die *unweigerliche Hinnahme der Blockierung unserer Hochseestreitkräfte* unter ungünstigen taktischen Aussichten für die Schlacht, darauf ist bereits hingewiesen. Aber selbst der eigenste Zweck dieser Dislozierung wird nicht erreicht,

daß nämlich alle großen Schiffe dauernd in der Nordsee bleiben, weil die zugehörigen Maßnahmen in der Praxis nicht durchführbar sind.

Zunächst handelt es sich um Euer Majestät große Kreuzer Moltke, von der Tann, Blücher. Davon ist Moltke wegen Maschinenhavarie und späterem Torpedoeinschießen bis Mitte März in der Ostsee festgelegt. Blücher wird als nicht abkömmlich aus der Ostsee in dem Sonderdienst der Schiffsartillerieschule bezeichnet. Bleibt allein von der Tann. Eine Zerreißung des Aufklärungsverbandes aber würde den Ausbildungsstand und -gang dieses so wichtigen und schwierigen Dienstes bedenklich stören. Die Waffe würde an Kriegswert für die Flotte nach Schluß der Einzelschiffsausbildungszeit sicher nicht die bisherige Höhe erreichen.

Vom Herbst dieses Jahres an treten die neuen Schiffe zum II. Geschwader; sollen diese nach Wilhelmshaven verlegt werden, so wird dem Geschwaderchef die Ausbildung seines Verbandes aus der Hand genommen, was einen sehr ernsten Niedergang der Leistungen herbeiführen muß. Alle neuen großen Schiffe sind gezwungen die Ostsee zeitweise aufzusuchen für Probefahrten, Einschießen der Torpedos, Instandsetzungen, die in der Nordsee nicht bewältigt werden können. Es bleibt also immer ein Teil der großen Schiffe getrennt von der Vereinigungsstelle auf der Elbe, er müßte sich entweder allein durchschlagen um Skagen herum oder in Kiel liegen bleiben und in der Schlacht fehlen.

Wilhelmshaven selbst giebt unmöglich gegenwärtig die Liegeplätze her für 9 Kreuzer und die anderen hinzutretenden großen Schiffe. Für den Schießdienst fehlen die nötigsten Einrichtungen, Helgoland reicht gerade für die Bedürfnisse des I. Geschwaders aus.

Vor allem aber sind die sozialen und disziplinären Verhältnisse Wilhelmshavens nicht geeignet zur Aufnahme eines so erheblichen maritimen Zuwachses, wie er von diesen Schiffen gestellt würde. Die Wohnungsverhältnisse allein für das I. Geschwader geben zu ernstesten Bedenken Anlaß. Die Deck- und Unteroffizierwohnungen sind klein, feucht, teuer, weit entlegen, bis in den sozialdemokratischen Festungsgürtel hinein. Das übt bei dem hartem

Dienstbetrieb einen solchen Einfluß aus, daß die Kapitulationen auf der ganzen Linie stark zurückgehen. Hier hinein den Kreuzerverband und die übrigen großen Schiffe zu verlegen, wäre eine außerordentliche Belastungsprobe für unseren trefflichen Deck- und Unteroffizierstand. Und den Besatzungen bietet Wilhelmshaven im Winter nichts als überfüllte Wirtshäuser und Bordelle. Diese Dienst- und Lebensverhältnisse unter den Gesichtspunkte eines Auslandskommandos zu stellen, verbietet sich, da Wilhelmshaven der Reize und Vorzüge eines Auslandskommandos in aller Hinsicht entbehrt.

Unser winterlicher Dienstbetrieb ist unter Hochdruck darauf gerichtet, den Niedergang in der Gefechtsbereitschaft und im Kriegswert der Flotte so schnell wie möglich auszugleichen. Unter schwierigen Witterungsverhältnissen wird mit allen Mitteln und intensiver Hingabe an allen Stellen Tag und Nacht daran gearbeitet, unsere Schiffe technisch zu bemeistern und in der Handhabung der Waffen die Tüchtigkeit und Intelligenz unserer Leute zu Ehren zu bringen. Hierbei ist es eine Hauptsorge der Führer und Vorgesetzten, neben guter Disziplin die Dienstfreudigkeit unserer Leute zu erhalten und sie mit Leib und Seele für die Kriegsaufgabe der Flotte einzustellen. Das ist bisher trotz aller Schwierigkeiten gelungen. Wir dürfen uns aber nicht verhehlen, daß wir an die Grenze körperlicher und geistiger Anspannung unserer Besatzungen einschließlich Offiziere herangekommen sind. Eine Überspannung muß zu einem schädlichen Rückschlag führen. In dem Geist und der Gesinnung unserer Besatzungen aber liegen Imponderabilien, die im Kriege nach meiner persönlichen Überzeugung entscheidend in die Wagschale fallen können und deren Bestand und Pflege gerade uns als dem materiell soviel schwächeren dringend am Herzen liegen muß.

Euer Majestät Erwägung bitte ich hiernach alleruntertänigst folgende Vorschläge unterbreiten zu dürfen.

1. An den von Euer Majestät bisher erlassenen Operations-Direktiven, die auf die Offensive gerichtet sind und dem Flottenchef den Spielraum gewähren, dessen er bedarf, um mit den Hochseestreitkräften Euer Majestät Intentionen tatkräftige Folge zu geben, ist

festzuhalten. Dagegen soll der Flottenchef in Zukunft gehalten sein, die Hochseeflotte vom Abschluß der Einzelschiffsausbildung an, also von Mitte März bis Oktober, vereinigt zu halten so, daß die Verbände entweder in der Nordsee oder in der Ostsee oder bei Auslandsfahrten zusammenstehen und bleiben bis zur Auflösung durch Kommandowechsel und Reservistenentlassung.

Das bedeutet eine erhebliche Diensterschwerung für die Verbände und manche Entbehrung für die Besatzungen, muß und wird aber in Hinblick auf den Allen einleuchtenden Zweck willig in Kauf genommen werden. Die Verbandschefs haben sich dafür verbindlich gemacht.

2. Des Weiteren ist unverzüglich mit großen Mitteln daran zu gehen, die Nordseestellung für den Aufenthalt und die Aktionsfähigkeit der Hochseestreitkräfte in der unbedingt erforderlichen Weise auszubauen.

In erster Linie handelt es sich um Sicherstellung jederzeitiger Bereitschaft zum sofortigen Auslegen der Helgoland Sperren α und β in der für die Flotte benötigten Art und Stärke, ohne welche die deutsche Bucht nach meiner festen Überzeugung nicht der Standort der Hochseestreitkräfte sein kann und keine Operationsbasis für sie bietet.

3. Die beschleunigte Herstellung des Unterseebootshafens ist sowohl für die Flotte wie für den wirksamen Schutz von Helgoland dringend nötig. Für unsere wenigen Unterseeboote ist ein Unterkunftsplatz, der den Besatzungen Ruhe und Erholung bietet, eine direkte Bedingung für ihre Verwendung.

4. Über die außerordentliche Bedeutung der beschleunigten Fertigstellung des Kaiser-Wilhelm-Kanals für unsere Seekriegführung herrschen nirgends Meinungsverschiedenheiten.

Sobald dieser Ausbau unserer Nordseestellung vollendet ist, der Kanal die strategische Freizügigkeit der Flotte wiederhergestellt, verlieren Dislokationsfragen ihre unmittelbare Bedeutung für den Krieg. Dann ist die Nordsee nicht nur im Grundsatz sondern de facto unser natürliches Operationsgebiet. Bis dahin, also Winter 1913, ist es dringend ratsam, von halben

Maßnahmen abzusehen, die der Flotte in Ausbildung und Leistung Abbruch tun, zum Mißerfolg führen können, jedenfalls einen *ganzen* Erfolg von vornherein ausschließen.

5. Dagegen ist die alsbaldige Vorbereitung Wilhelmshavens und der Übungsplätze in der deutschen Bucht zur Aufnahme des weiteren stetigen Zuwachses an großen und kleinen Kreuzern auf das Wärmste zu befürworten, zum Teil aus dem taktischen Bedürfnis der Flotte heraus, auch dem I. Geschwader eigene Aufklärungskräfte zuzuweisen.

Auf diese Maßnahmen setze ich den Verlaß, den innere Gediegenheit zu aller Zeit und in allen Lagen gewährt.

von Holtzendorff

Admiral

Chef der Hochseeflotte

104) Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Immediatbericht, vom 2. Februar 1912. [BArch, RM 2/1766, fol. 81-85].

Eurer Majestät berichte ich dem mündlich erteilten Befehle gemäß über den planmäßigen Aufmarsch unserer Flotte im Kriege und die damit zusammenhängende zeitweilige Verlegung unserer großen Schiffe nach Wilhelmshaven alleruntertänigst das Folgende:

Die Stellung, die der jetzige Flottenchef vor einem Jahre bezüglich des Aufmarsches unserer Flotte im Kriege Eurer Majestät und dem damaligen Chef des Admiralstabes gegenüber eingenommen hatte, gipfelte darin, daß unsere Flotte der englischen Flotte gegenüber am günstigsten im Kattegatt und in den Belten, also unter Anlehnung an Küstenstrecken, einzusetzen wäre. Inzwischen haben sich die Ansichten allgemein in unserer Marine dahin geklärt, daß der Vorteil einer solchen strategischen Lage im wesentlichen dem numerisch überlegenen Gegner, also der englischen Flotte, zugute kommen würde, und daß auch taktische Geschicklichkeit in der Handhabung der Flotten und Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse keinen Ausgleich für uns gegenüber der Überlegenheit schaffen könne.

Trotzdem ist die Ansicht, daß die dänischen Gewässer für uns ein günstiges Kampffeld im Kriege gegen England seien, gelegentlich des Vortrages vor Eurer Majestät am 30. Januar 1912 noch einmal zur Sprache gebracht worden. Eine auf dieser Ansicht basierende Kriegführung würde die planmäßig und mobilmachungsmäßig vorbereitete Konzentration unserer Flotte in Kiel zur Voraussetzung haben, eine Maßnahme, die ganz abgesehen von strategischen Gründen auch politisch als höchst bedenklich bezeichnet werden muß. Denn der Aufmarsch unserer Hochseestreitkräfte in Kiel würde zweifellos von der Öffentlichkeit als der Verzicht unserer Marine auf den Blockadeschutz unserer Nordseeküste angesehen werden. Die Nation sähe sich dann in ihren Vorstellungen, die sie von der Bedeutung Eurer Majestät Marine hat, enttäuscht, würde mit Recht fragen, wozu die großen Geldopfer gebracht seien und würde unter dem Eindruck des Versagens, einer Bankrotterklärung der Marine

stehen.

Da die Konzentration der Flotte in Kiel einer Reihe von mobilmachungsmäßigen Vorbereitungen bedürfte, deren Geheimhaltung nicht völlig gesichert werden kann, so ist anzunehmen, daß die Absicht der Basierung unserer Kriegsführung auf die Ostsee schon im Frieden bekannt wird, was die Entwicklung Eurer Majestät Marine schwer schädigen müßte.

Inzwischen hat der Flottenchef seine Auffassung dahin geändert, daß er die Konzentration der Flotte etwa bei Skagen anstrebt und von hier aus unverzüglich zu einer Offensive gegen die englische Flotte überzugehen gedenkt. Angenommen, diese strategische Auffassung wäre richtig, so kann kein einziger Grund angeführt werden, der eine solche Konzentration schwieriger machen würde, wenn der Befehl Eurer Majestät betreffend Verlegung der großen Schiffe nach der Nordsee alsbald ausgeführt würde. Denn der gefährdete Teil bei einer Konzentration vor Skagen sind in erster Linie die in der Nordsee befindlichen Schiffe Eurer Majestät. Das Nordseegeschwader kann für diesen Zweck also nicht stark genug sein, ganz besonders würde es schnelle große Kreuzer aufs schmerzlichste entbehren, während die von Kiel aus nach Skagen marschierenden Flottenteile der großen Kreuzer für diesen Marsch völlig entbehren könnten. Selbst wenn man also der Auffassung des Admirals *v. Holtzendorff* zustimmen wollte, ist kein direkt militärischer Grund vorhanden, für die Nichtverlegung der großen Schiffe nach der Nordsee. Es bleiben vielmehr lediglich Gründe der Friedensausbildung und der Annehmlichkeiten für das Personal, die ich nicht verkenne, und denen ich meinerseits sogar noch nicht unerhebliche administrative Schwierigkeiten hinzufügen könnte. Derartige Gründe müssen aber völlig zurücktreten gegen die militärische und strategische Frage.

Ich glaube nicht unterlassen zu sollen, dem Vorstehenden noch einen weiteren allgemeinen Gesichtspunkt hinzuzufügen, der in seinen Folgen von politischen Konsequenzen ist. Eine Schlacht von Skagen wird lediglich mit unseren bereiten Hochseestreitkräften

geschlagen und zwar planmäßig in der größten Entfernung von unseren Ostsee- und Nordsee-Stützpunkten. Ein etwa notwendig werdender Rückzug könnte nur durch die dänischen Gewässer stattfinden und müßte vernichtend für unsere Flotte ausfallen. Denn wenn die englische Flotte uns im Norden der Nordsee weiß und dort stellt, so muß angenommen werden, daß gleichzeitig die englische Leitung Vorsorge trifft, die alsdann ohne Schutz dastehenden Nordseemündungen nach Möglichkeit zu verblocken durch Minensperren und Versenkung von Schiffen. Dieser Umstand zwingt uns meines Erachtens in dem gedachten Fall planmäßig Kiel als Rückzugs- und Stützpunkt für unsere Flotte anzusehen.

Im Gegensatz hierzu war bei dem Vortrage vor Eurer Majestät Einigkeit darüber vorhanden, daß bei Konzentration unserer Flotte durch den Kaiser Wilhelm-Kanal keine großen Schiffe, geschweige denn das Gros der englischen Flotte in die Helgoländer Bucht eintreten und daß unserer Kriegführung von hier aus keinerlei Schranken gesetzt sein würden. Wird daher eine Offensive Eurer Majestät Flotte von hier aus dirigiert, so gewinnen wir erstens die Chance, eine Schlacht in nicht zu großer Entfernung von Helgoland zu schlagen. Diese Chance ist psychologisch begründet durch den starken Drang der englischen Admirale und der englischen Staatsleitung, sobald wie irgend möglich überhaupt zur Schlacht zu kommen. Auf diesem Schlachtfeld würden wir aber noch verstärkt werden können durch alle inzwischen fertig gewordenen Kräfte unserer Marine, zu denen ich unter anderen die Schulschiffe, die Unterseeboote und die 30 kleinen Torpedoboote rechne, welche in diesen Gegenden voll mitwirken könnten.

Zweitens haben wir auf diesem Kriegsschauplatz den völlig gesicherten Rückzug unter die Kanonen von Helgoland und von da aus rückwärts in unsere Flußmündungen.

Die sonstigen strategischen und taktischen Motive, welche sich für den Ausgang unserer Offensive von der Helgoländer Bucht aus anführen lassen, glaube ich dem Chef des Admiralstabes, welcher in dieser Beziehung Eurer Majestät in erster Linie verantwortlich ist, überlassen zu sollen.

In dem Vortrage vor Euerer Majestät ist der Umstand aber nicht zur Sprache gekommen, daß jedwede Offensive von Skagen aus unter allen Umständen, wie das Wetter und die Verhältnisse auch seien, zur alsbaldigen Entscheidungsschlacht führen muß. Diese durch die Konzentration bei Skagen geschaffene Zwangslage halte ich nicht für richtig, denn es können Lagen eintreten, in denen Euerer Majestät von allgemeinen und nur von Euerer Majestät völlig übersehbaren politischen oder strategischen Gesichtspunkten aus die sofortige Einsetzung unserer bereiten Streitkräfte nicht zweckmäßig erscheint. Bei einer planmäßigen Konzentration unserer Flotte in der Nordsee durch den Kanal werden Euerer Majestät daher Freiheit des Entschlusses bis zum entscheidenden Moment behalten und demgemäß die sich bietenden und nicht mit ausreichender Sicherheit vorauszusehenden Kriegschancen beziehungsweise Notwendigkeiten (englische Armee) auszunutzen besser in der Lage sein.

Ich kann auf Grund dieser Darlegungen nur alleruntertänigst befürworten, daß der bereits erlassene Befehl Euerer Majestät, aufrecht erhalten bleibe und unverzüglich in die dazu notwendigen Arbeiten eingetreten werde, weil nur auf diese Weise die geistigen und materiellen Vorbereitungen auf ein einheitliches Ziel gerichtet werden können, eine Arbeit, welche Euerer Majestät Marine auch dann zugute kommen wird, wenn der Kanal fertiggestellt sein wird.

v. Tirpitz

Großadmiral,

Staatsminister, Staatssekretär

des Reichs-Marine-Amts

105) *Novelle zu den Gesetzen, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 und 5. Juni 1906, vom 15. April 1912. [Verhandlungen des Reichstages, Bd. 299, Nr. 353].*

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:

Artikel I.

An Stelle des § 1 des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 und der Novelle zu diesem Gesetz vom 5. Juni 1906 tritt der nachfolgende § 1.

Es soll bestehen:

1. die Schlachtflotte:

aus 1 Flottenflaggschiff,
5 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen,
12 Großen Kreuzern,
30 Kleinen Kreuzern } als Aufklärungsschiffen;

2. die Auslandsflotte:

aus 8 Großen Kreuzern,
10 Kleinen Kreuzern.

Artikel II.

An Stelle der Absätze 1 und 2 des § 3 des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 treten nachfolgende Absätze:

1. 1 Flottenflaggschiff,
3 Linienschiffsgeschwader,

8 Große Kreuzer und

18 Kleine Kreuzer

bilden die aktive Schlachtflotte,

2 Linienschiffsgeschwader,

4 Große Kreuzer und

12 Kleine Kreuzer

bilden die Reserveschlachtflotte.

2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserveschlachtflotte ein Viertel der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden.

Artikel III.

An Stelle des Eingangssatzes und der Absätze 1 und 2 des § 4 des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 treten nachfolgende Absätze:

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosen-, Werft- und Torpedodivisionen sowie der Unterseebootsabteilungen sollen vorhanden sein:

1. Volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für sämtliche Torpedoboote und Unterseeboote mit Ausnahme der Materialreserve dieser beiden Bootsklassen, für die Schulschiffe und die Spezialschiffe.
2. Besatzungsstämmen (Maschinenpersonal $\frac{1}{3}$, übriges Personal $\frac{1}{4}$ der vollen Besatzungen) für die zur Reserveschlachtflotte gehörigen Schiffe.

Artikel IV.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, den Text des Gesetzes, betreffend die deutsche Flotte, vom 14. Juni 1900 mit denjenigen Änderungen zu veröffentlichen, welche aus den Gesetzen vom 5. Juni 1906, 6. April 1908 und dem vorliegenden Gesetze sich ergeben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem
Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben

Begründung.

Die Organisation der Flotte leidet noch an zwei schweren Mißständen.

Der eine Mißstand besteht darin, daß im Herbste jedes Jahres auf allen Schiffen der Schlachtflotte die Reservisten, d. h. fast $\frac{1}{3}$ der Besatzung, entlassen und im wesentlichen durch Rekruten der *Landbevölkerung* ersetzt werden. Dadurch wird die Kriegsbereitschaft der Schlachtflotte für längere Zeit erheblich herabgesetzt.

Der zweite Mißstand besteht darin, daß zur Zeit bei einer Etatsstärke von 58 Großen Schiffen zunächst nur 21 Große Schiffe zur Verfügung stehen, wenn die Reserveflotte nicht *rechtzeitig* bereitgestellt werden kann. Letzteres ist seit Aufstellung des Flottengesetzes immer unwahrscheinlicher geworden, weil sich der Zeitpunkt der Kriegsbereitschaft der Reserveflotte mehr und mehr hinausschiebt. Dies ist eine Folge der immer komplizierter werdenden modernen Schiffe und der stetig wachsenden Schwierigkeit der Ausbildung großer geschlossener Verbände. Die Reserveflotte kommt daher heutigen Tages erst als *zweite Kampflinie* in Betracht, behält aber bei unserem starken Beurlaubtenstande nach wie vor ihre große Bedeutung.

Beide Mißstände sollen durch allmähliche Bildung eines dritten *aktiven* Geschwaders beseitigt oder doch erheblich eingeschränkt werden.

Die für dieses dritte aktive Geschwader erforderlichen *Schiffe* sollen gewonnen werden:

- a) durch Verzicht auf das Reserveflottenflaggschiff,
- b) durch Verzicht auf die zur Zeit vorhandene Materialreserve – 4 Linienschiffe, 4 Große und 4 Kleine Kreuzer –,
- c) durch Neubau von 3 Linienschiffen und 2 Kleinen Kreuzern.

Da die *Indiensthaltungen* bei der Reserveflotte infolge Vermehrung der aktiven Verbände um die Hälfte reduziert werden können, macht die Bildung eines dritten aktiven Geschwaders

gegenüber den bereits im Flottengesetze vorgesehenen Indienstaltungen nur die Mehrindiensthaltung von 3 Linienschiffen, 3 Großen und 3 Kleinen Kreuzern erforderlich. Dies bedingt eine entsprechende Vermehrung des Personals.

Eine weitere Personalvermehrung ist erforderlich, weil in den letzten Jahren die Besatzungen aller Schiffsklassen einschließlich Torpedoboote verstärkt werden mußten.

Ferner ist eine Vermehrung der Unterseeboote und die Beschaffung einiger Luftschiffe in Aussicht genommen. Die Unterseeboote, welche zur Zeit noch ohne Organisation sind, sollen bezüglich der Personalbesetzung nach Art der Torpedoboote organisiert werden.

Anlagen.

1. Vergleich der Novelle mit den Flottengesetzen.
2. Bauplan.
3. Mehrbedarf an Personal.
4. Kostenberechnung.

Vergleich der Novelle mit den Flottengesetzen.

Bestimmungen der Flottengesetze.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

Es soll bestehen:

1. die Schlachtflotte:

aus 2 Flottenflaggschiffen,

4 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen,

8 Großen Kreuzern,

24 Kleinen Kreuzern

} als Aufklärungsschiffen;

2. die Auslandsflotte:

aus 8 Großen Kreuzern,

10 Kleinen Kreuzern;

3. die Materialreserve:

aus 4 Linienschiffen,

4 Großen Kreuzern,

4 Kleinen Kreuzern.

II. Indiensthaltung.

§ 3.

Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze:

1. Das 1. und 2. Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das 3. und 4. Geschwader

die Reserveschlachtflotte.

2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserveschlachtflotte die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd in Dienst gehalten werden.

III. Personalbestand.

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosen-, Werft- und Torpedodivisionen sollen vorhanden sein:

1. Volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, *für die Hälfte* der Torpedoboote, die Schulschiffe und die Spezialschiffe,
2. Besatzungsstämmen (Maschinenpersonal $\frac{2}{3}$, übriges Personal $\frac{1}{2}$ der vollen Besatzungen) für die zur Reserveschlachtflotte gehörigen Schiffe sowie *für die 2. Hälfte* der Torpedoboote.

Änderungen der Novelle.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

Es soll bestehen:

1. die Schlachtflotte:
aus 1 Flottenflaggschiff,
 5 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen,
 12 Großen Kreuzern,
 30 Kleinen Kreuzern } als Aufklärungsschiffen;
2. die Auslandsflotte:

aus 8 Großen Kreuzern,
10 Kleinen Kreuzern.

II. Indiensthaltung.

§3.

Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze:

1. *1 Flottenflaggschiff,*
3 Linienschiffsgeschwader,
8 Große Kreuzer und 18 Kleine Kreuzer bilden die aktive Schlachtflotte,
2 Linienschiffsgeschwader, 4 Große Kreuzer und 12 Kleine Kreuzer bilden die
Reserveschlachtflotte.
2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserveschlachtflotte ein Viertel der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienst gehalten werden.

III. Personalbestand.

§ 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosen-, Werft- und Torpedodivisionen *sowie der Unterseebootsabteilungen* sollen vorhanden sein:

1. Volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für *sämtliche Torpedoboote und Unterseeboote mit Ausnahme der Materialreserve dieser beiden Bootsklassen*, für die Schulschiffe und die Spezialschiffe,
2. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal $\frac{1}{3}$, übriges Personal $\frac{1}{4}$ der vollen Besatzungen) für die zur Reserveschlachtflotte gehörigen Schiffe.

Die übrigen Bestimmungen der Flottengesetze bleiben unverändert.

Erläuterungen.

Zu § 1.

Der gesetzmäßige Schiffsbestand erfährt durch die Novelle eine *Vermehrung* um: 3

Linienschiffe und 2 Kleine Kreuzer.

	Bisheriger Bestand	Künftiger Bestand	Vermehrung
Linienschiffe	38	41	+ 3
Große Kreuzer	20	20	–
Kleine Kreuzer	38	40	+ 2

Zu § 3.

Von dem gesetzmäßigen Schiffsbestande sollen im Dienste sein:

	Linienschiffe		Große Kreuzer		Kleine Kreuzer	
	bisher	künftig	bisher	künftig	bisher	künftig
bei der <i>aktiven</i> Schlachtflotte	17	25	4	8	12	18
bei der <i>Reserve</i> -Schlachtflotte	9	4	2	1	6	3
zusammen	26	29	6	9	18	21

Mithin künftig mehr im Dienste:

3 Linienschiffe, 3 Große Kreuzer, 3 Kleine Kreuzer.

Zu § 4.

1. Gemäß Denkschrift zum Etat 1906 sollen vorhanden sein:

im ganzen:	144 Torpedoboote,
davon verwendungsbereit:	99 mit vollen aktiven Besatzungen,
als Materialreserve:	45 ohne Besatzungen.

Hieran wird durch die Novelle nichts geändert.

§ 4 des *Flottengesetzes* von 1900 stellte bereit: 72 volle Besatzungen und 72 Stämme, ergibt zusammen 116 volle Besatzungen (vgl. Fußnote zur Denkschrift zum Etat 1906).

Der Bedarf ist nur 99, das Flottengesetz fordert also 17 volle Besatzungen zu viel.

Artikel III der *Novelle* bringt die Zahl der gesetzlich bereitzustellenden Besatzungen in

Übereinstimmung mit dem wirklichen Bedarf, *vermindert also das durch das Flottengesetz verlangte Torpedopersonal um 17 Bootsbesatzungen.*

2. Es ist in Aussicht genommen, in jedem Jahre 6 Unterseeboote anzufordern. Dies ergibt bei zwölfjähriger Lebensdauer einen Sollbestand von 72 Booten. Für 54 dieser Boote sind aktive Besatzungen veranschlagt, 18 bilden die Materialreserve ohne Besatzung.

*Bauplan.***Bisheriger Bauplan.**

Jahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Summe der großen Schiffe	Kleine Kreuzer
1912	1	1	2	2
1913	1	1	2	2
1914	1	1	2	2
1915	1	1	2	2
1916	1	1	2	2
1917	1	1	2	2**

Künftiger Bauplan.

Jahr	Linienschiffe	Große Kreuzer	Summe der großen Schiffe	Kleine Kreuzer
1912	1	1	2	2
1913	2*	1	3	2
1914	1	1	2	2
1915	1	1	2	2
1916	2*	1	3	2
1917	1	1	2	2**

* Darunter 1 Vermehrungsbau der Novelle.

Das Jahr des Neubaues von einem Linienschiff und zwei Kleinen Kreuzern bleibt vorbehalten.

** Darunter 1 noch ausstehender Vermehrungsbau des Flottengesetzes.

Mehrbedarf an Personal.

- A. Mannschaften der Matrosen-, Werft- und Torpedodivisionen sowie der Unterseebootsabteilungen.
- B. Seeoffiziere.
- C. Ingenieure.
- D. Sanitätsoffiziere und Sanitätsunterpersonal.
- E. Zahlmeister und Zahlmeisterunterpersonal

Vorbemerkung.

Die notwendige Personalvermehrung setzt sich zusammen:

1. aus dem für die Mehrindiensthaltungen infolge der Novelle erforderlichen Personal,
2. aus dem für die Unterseeboote bereitzuhaltenden Personal,
3. aus dem infolge Änderungen der Besatzungsetats und gesteigerter Ausbildungstätigkeit notwendig werdenden Personal.

Zu 3. Die Besatzungsetats der Torpedoboote und teilweise auch der Schiffe haben eine Steigerung erfahren, die in den Personalbedarfsberechnungen für das Flottengesetz nicht berücksichtigt ist, weil sie nicht vorausgesehen werden konnte. Die größeren Besatzungen sind notwendig geworden durch das Größer- und Schnellerwerden der Schiffe und Torpedoboote sowie durch den größeren Bedarf der Artillerie an Bedienungsmannschaften.

Der Mehrbedarf an Ausbildungspersonal ist die Folge der Vermehrung der aktiven Seestreitkräfte.

A. Mannschaften der Matrosen-, Werft- und Torpedodivisionen sowie der
Unterseebootsabteilungen.

Mehrbedarf für	Deckoffiziere	Wachtmeister und Feldwebel	Maate	Gemeine	Summe
Mehrdiensthaltungen infolge der Novelle	155	6	1402	6711	8274
Unterseebootswesen (Unterseeboote, Flottillenfahrzeuge, Beischiffe, Bergungsschiffe, Landbedarf)	102	10	693	1441	2246
Änderungen der Besatzungsetats	34	–	755	3001	3790
Mehrbedarf im Jahre 1920	291	16	2850	11 153	14 310
Durchschnittliche Jahresquote	32	2	316	1240	1590*

* In den 3 Jahren 1912 bis 1914 sollen je 500 Mann über die Durchschnittsquote hinaus angefordert werden. Dies Mehr soll durch ein entsprechendes Weniger in den 3 Jahren 1918 bis 1920 ausgeglichen werden.

B. Seeoffiziere.

Mehrbedarf für	Admirale	Vizeadmirale	Kontreadmirale	Kapitäne zur See	Fregatten- kapitäne	Korvetten- kapitäne	Kapitän- leutnants	Ober- leutnants zur See	Leutnants zur See	Summe
Mehrdienst- haltungen infolge der Novelle	–	2	1	12	} 45		48	119	96	323
Unterseebootswesen (Unterseeboote, Flottillenfahrzeuge, Beischiffe, Bergungs- schiffe, Landbedarf)	–	–	–	–	4		59	58	–	121
Änderungen der Besatzungsetats	–	–	–	–	26		-26	–	-11	-11
Mehrbedarf im Jahre 1920	–	2	1	12	75		81	177	85	433
Durchschnittliche Jahresquote	–	–	–	1	9		9	20	9	48

C. Ingenieure.

Mehrbedarf für	Chefingenieure	Oberstabsingenieure	Stabsingenieure	Oberingenieure	Ingenieure	Summe
Mehrdiensthaltungen infolge der Novelle	14		18	29	36	97
Unterseebootswesen (Unterseeboote, Flottillenfahrzeuge, Beischiffe, Bergungsschiffe, Landbedarf)		–	3	11	41	55
Änderungen der Besatzungsetats		27	-27	–	-36	-36
Mehrbedarf im Jahre 1920		41	-6	40	41	116
Durchschnittliche Jahresquote		5	-1	4	5	13

D. Sanitätsoffiziere und Sanitätsunterpersonal.

Mehrbedarf für	Generalstabsärzte	Generalärzte	Generaloberärzte/ Oberstabsärzte	Stabsärzte	Assistenzärzte	Summe	Sanitätsunteroffiziere	Obersanitätsgasten	Sanitätsgasten	Summe	
Mehrdiensthaltungen infolge der Novelle	–	–	11		9	12	32	43	25	–	68
Unterseebootswesen (Unterseeboote, Flottillenfahrzeuge, Beischiffe, Bergungsschiffe, Landbedarf)	–	–	–	6	3	9	14	–	–	14	
Änderungen der Besatzungsetats	–	–	–	16	–	16	35	26	32	93	
Mehrbedarf im Jahre 1920	–	–	11	31	15	57	92	51	32	175	
Durchschnittliche Jahresquote	–	–	1	3	2	6	10	6	3	19	

E. Zahlmeister und Zahlmeisterunterpersonal.

Mehrbedarf für	Stabszahl- meister	Oberzahl- meister/ Zahlmeiste- r	Summe	Zahlmeister- Aspiraten	Zahlmeister- applikanten und Verwal- tungsschreiber	Oberverwaltungs- Schreibergasten und Verwaltungs-Schrei- bergasten	Summe
Mehrendiensthaltungen infolge der Novelle	14	⏟ 18	32	8	28	11	47
Unterseeboots- wesen (Untersee- boote, Flottillenfahrzeuge, Beischiffe, Bergungsschiffe, Landbedarf)	–	8	8	3	15	6	24
Änderungen der Besatzungsetats	8	19	27	–	48	–	48
Mehrbedarf im Jahre 1920	22	45	67	11	91	17	119
Durchschnittliche Jahresquote	3	5	8	1	10	2	13

Anlage 4

Kostenberechnung.

Bezeichnung der Ausgaben	Ausgaben in Millionen Mark für					
	1912	1913	1914	1915	1916	1917
<i>A. Schiffsbauten und Armierungen einschließlich Unterseeboote und Luftschiffe</i>	7	17	24	22	24	18
<i>B. Sonstige einmalige Ausgaben</i>	5	5	5	3	–	–
Erhöhung der Jahresquote um <i>C. Fortdauernde Ausgaben*</i>	3	6	9	14	19	24
Erhöhung der in der Geldbedarfsberechnung 1908 vorgesehenen jährlichen Steigerungsziffer um durchschnittlich je 4 Millionen Mark, abgestuft nach dem voraussichtlichen Bedürfnis						
<i>Summe A bis C</i>	15	28	38	39	43	42
Daraus ergibt sich eine Steigerung der Beanspruchung der ordentlichen Einnahmen gegen das Vorjahr um	+15	+13	+10	+1	+4	-1

* Infolge der in Aussicht genommenen Erhöhung der Mannschaftslöhnung vergrößern sich die bei den fortdauernden Ausgaben angesetzten Beträge von 1913 ab um je 1 Million Mark.

Anmerkung:

Einschließlich des Mehrbedarfs der Novelle ist der Marineetat für das Jahr 1917 auf 463 Millionen Mark veranschlagt. Das sind 2 Millionen Mark *weniger* als der gelegentlich der Novelle 1908 für das laufende Jahr (1911) veranschlagte Geldbedarf von 465 Millionen Mark (einschließlich der Besoldungsaufbesserung des Jahres 1909 in Höhe von 3,4 Millionen Mark).