

**Kritische Wertung des
Memorandum on Naval Defence Requirements;**

prepared by the Admiralty for the Government of Canada

Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty. Dec. 1912

(Bundesarchiv-Militärarchiv-Archivalie RM 3/11624 S. 55-57Rücks.)

Vorbemerkung

Bewertet sind nur die Pos. 2 bis 8 des Memorandums. Denn die Ausführungen der Pos. 1, 9 und 10 sind aus heutiger Sicht unwesentlich.

ad Pos. 2 des Memorandums

Unter dieser Pos. sind die Schiffszahlen der deutschen Flotte von 1898 und die in der deutschen Flottennovelle von 1912 festgelegten Planungsziele genannt; dabei ist herausgestellt, dass die 1912 vom deutschen Reichstag bewilligte Planungsendsumme der Schlachtschiffe + Großen Kreuzer 5-mal so groß sei wie die Bestandssumme dieser Schiffe 1898 und dass 1920 der Jahresetat der deutschen Flotte 23 Mio engl. Pfund betragen werde, während der von 1898 nur 6 Mio engl. Pfund betrug. Diese Feststellungen sind zwar nicht falsch, aber so unvollständig, dass sie in die Irre führen, insbesondere deshalb, weil nicht darauf hingewiesen ist, dass die Erhöhung des deutschen Planungsziels für 1917 auf das 5-fache der Summe von 1898 notwendig war, um nur 54% der 1912 für 1917 zu prognostizierenden Zahl der britischen großen Kampfschiffe zu erreichen (Flottrüst A.2.1.5, C.21, C.22; Weyer 1904, Weyer 1914, Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1914); deshalb kann von einer England gefährdenden Flotte keine Rede sein. Da diese Tatsache im Memorandum verschwiegen ist und die für die Bewertung der deutschen Planzahlen notwendigen britischen Zahlen nicht genannt sind, werden viele die 1912 bewilligte Vergrößerung der deutschen Flotte auf das 5-fache ihres Bestands von 1898 für bedrohlich halten und deshalb verurteilen. Nun war aber die britische Flotte schon im 19. Jahrhundert so groß und zudem die britische Flottenausrüstung spätestens ab 1898 so überzogen, dass die deutsche Flotte im vorgenannten Maß vergrößert werden musste, um eine knapp ausreichende Defensivkraft zu erreichen (Flottrüst A.2, C.21, C.22). Von den deutschen Flottengesetzen wurde als Maximalrelation 54%-58% für die unter 21 Jahre alten großen Kampfschiffe festgelegt, obwohl diese Relation wesentlich kleiner war als die, die nach damals weltweit anerkannter Lehre sichere Verteidigung ermöglichte (66% der Stärke des Angreifers [Epkenhans 16-17]); dies verschweigt das Memorandum! Zwar sind im Memorandum die Zahlen der deutschen Kampfschiffe genannt, die 1912 vom deutschen Reichstag bewilligt wurden und bis 1920 fertiggestellt sein sollten, außerdem auch der deutsche Flottenetat von 1898 und der vermutliche Etat für 1920 – nicht aber die für die Bewertung dieser Zahlen erforderlichen britischen!

Um den Vergleich der Marineetats zu ermöglichen, sind anschließend die hier interessierenden tatsächlichen deutschen und britischen Marineetats für 1900, 1910 und 1914 genannt – und zwar auf Basis einer britischen Quelle (Atlas 117); für 1920 ist die im Memorandum genannte Prognosezahl für den deutschen Etat angegeben (bezeichnenderweise ist im Memorandum keine Prognosezahl für den britischen Etat für 1920 genannt, obwohl diese den Autoren des Memorandums besser bekannt sein musste als die für den deutschen):

Tabelle 1 Deutsche und britische Marine-Etats

Bedeutung der Spalten:

A: Jahr, für das die Zahlen in B, C und D gelten

B: deutscher Marineetat in Mio engl. Pfund

C: britischer Marineetat in Mio engl. Pfund

D: Relation des deutschen zum britischen Marineetat

A	B	C	D
1900	7	30	24%
1910	20	40	50%
1914	22	45	49%
1920	23	?	?

(Atlas 117)

Zum Abschluss der Pos. 2 wird behauptet, der Reparaturaufwand der britischen Flotte sei sehr viel größer als der der deutschen, weil der Anteil jüngerer Schiffe in der deutschen Flotte erheblich größer sei als der in der britischen. Unabhängig davon, ob dies richtig oder falsch ist, verbiegt die Darlegung des Memorandums die Wahrheit. Denn es bleibt außer Betracht, dass die Briten auch nach 1900 erheblich mehr große Kampfschiffe neu bauten als die Deutschen, zudem bis etwa 1903 auch wesentlich größere und kampfkraftigere – außerdem ab 1905 Großkampfschiffe, was von den Deutschen erst ab etwa 1907 nachvollzogen wurde (Flottrüst A.5 [C.22], A.6 [C.23]; Weyer 1914, Schiffsliste 1914). Mit dem Hinweis auf größere Reparaturaufwendungen der britischen Flotte soll wohl verharmlost werden, dass die britischen Flottenetats erheblich größer waren als die deutschen. Weit bedeutender als die Reparaturkosten dürften auch beim britischen Marineetat die Kosten der Neubauten gewesen sein, so dass der Reparaturkostenanteil am britischen Marineetat nur unwesentlich größer gewesen sein dürfte als der am deutschen.

ad Pos. 3 des Memorandums (Große Kampfschiffe und Marineetats)

Am Anfang dieser Pos. wird behauptet, die Flottenexpansion Deutschlands sei nicht durch britische Flottenvergrößerungen provoziert worden, was mit den Zahlen britischer und deutscher „capital ships“ belegt werden soll, die nach Angabe des Memorandums im Zeitraum von 1905-1908 „were building“ (sich in Bau befanden):

Tabelle 2

Bedeutung der Reihen :

A: Jahr, für das die darunter stehenden Zahlen der Reihe B gelten

B: Zahl der „capital ships“, die sich in Bau befanden („were building“)

Zahl vor dem Schrägstrich: britische Schiffe

Zahl nach dem Schrägstrich: deutsche Schiffe

A	1905	1906	1907	1908
B	4/2	3/3	3/3	2/4

Erläuterungen zu Tabelle 2:

a) Unter der Bezeichnung „capital ships“ berücksichtigen die Autoren des Memorandums hier nur die Schlachtschiffe bzw. Linienschiffe, nicht aber auch die Großen Panzerkreuzer und Schlachtkreuzer. Nun waren aber die 1904-1907 von Stapel gelaufenen 9 britischen Schweren Panzerkreuzer der Größen von 13550 bzw. 14600 tons wdp nicht nur schneller, sondern zudem artilleristisch etwa ebenso stark wie die in den Jahren 1896-1903 von Stapel gelaufenen 10 deutschen Linienschiffe mit 11150 bzw. 11830 t wdp, und die 1907 von Stapel

gelaufenen 3 britischen Schlachtkreuzer mit 17250 tons wdp (Weyer 1910, Schiffsliste 1914) waren erheblich kampfkraftiger als alle bis 1907 von Stapel gelaufenen deutschen Kampfschiffe (Flottrüst C.22, C.23; Weyer 1910). Also hätten diese 12 Kreuzer in die Vergleiche einbezogen werden müssen (und natürlich auch die 2 deutschen Kreuzer mit 11600 t wdp und der mit 15800 t wdp [Weyer 1910]). Wichtig: Die Offensiv-Defensiv-Relation der Großen Panzerkreuzer ist wegen ihrer höheren Höchstgeschwindigkeit größer als die artilleristisch etwa gleich starker, aber langsamerer Schlachtschiffe/Linienschiffe, auch wenn diese stärker gepanzert sind. U. a. deshalb sind Vergleiche wahrheitsverbiegend, in denen nur die Schlachtschiffe/Linienschiffe einbezogen sind, weil angeblich nur diese „capital ships“ seien.

b) Zudem sind im Memorandum folgende wichtigen Grundsätze missachtet:

#) Man muss eindeutig definierte Zahlen vergleichen; man nimmt möglichst die Zahlen der Stapelläufe, weil diese in der Literatur tagesgenau benannt sind (Weyer) und zwischen Baubeginn und Fertigstellung des betreffenden Schiffes liegen. Wegen der damals 2-3 Jahre dauernden Bauzeiten großer Kampfschiffe (Weyer 1914 – Schiffsliste 1914) führen Vergleiche der Zahlen der „in Bau befindlichen“ Schiffe in die Irre!

##) Man muss nicht nur die Zahlen der Schlachtschiffe/Linienschiffe berücksichtigen, sondern auch die der großen Panzerkreuzer, insbesondere die der Schlachtkreuzer.

Unter Beachtung dieser Grundsätze ergeben sich auf Basis der Stapelläufe die folgenden Zahlen (Flottrüst C.22; Weyer 1910):

Tabelle 3 Stapellaufzahlen 1905-1908 der britischen und deutschen großen Kampfschiffe mit >9000 t wdp

Bedeutung der Reihen

A: Jahr, für das die Zahlen der gleichen Spalte der Reihen B, C und D gelten

B: Stapellaufzahlen der Schlachtschiffe bzw. Linienschiffe

C: Stapellaufzahlen der Großen Panzerkreuzer

D: Summe der Zahl in B + der Zahl in C

Zahl vor dem Schrägstrich: Stapellaufzahl der britischen Schiffe

Zahl nach dem Schrägstrich: Stapellaufzahl der deutschen Schiffe

A	1905	1906	1907	1908	1905-08
B	2/2	3/2	3/0	2/4	10/ 8
C	4/0	2/2	4/0	0/1	10/ 3
D	6/2	5/4	7/0	2/5	20/11

(Flottrüst C.22; Weyer 1910)

Im Gesamtdurchschnitt des Zeitraums von 1905 bis 1908 lag also die deutsche Stapellaufzahl der großen Kampfschiffe bei nur 55% der britischen Zahl (Tabelle 3), nicht aber bei 100%, was das Memorandum vortäuscht (Tabelle 2)! Die in Tabelle 2 des Memorandums angegebenen Zahlen der in Bau befindlichen britischen „capital ships“ stimmen nur für die Jahre 1906 bis 1908 mit den im Weyer für diesen Zeitraum angegebenen Stapellaufterminen der britischen „Linienschiffe“ („battle ships“) überein. Für 1905 dagegen ist im Memorandum eine Zahl angegeben, die um 2 Einheiten größer ist als die Zahl der im Weyer für 1905 angegebenen Stapelläufe britischer „Linienschiffe“.

Die größere Angabe im Memorandum für 1905 überrascht zunächst; aber in Kombination mit dem Verschweigen der Großen Schweren Kreuzer und der Schlachtkreuzer wird durch die zu große Angabe für 1905 eine ab 1905 bestehende Bereitschaft der Briten zur Rücknahme ihrer Flottenrüstung vorgetäuscht. In Wahrheit jedoch kann von einem wirklichen

Rückgang der britischen Bauzahlen selbst in dem im Memorandum zu Grunde gelegten Zeitraum 1905-1908 keine Rede sein. Denn nur 1908 liefen wesentlich weniger britische große Kampfschiffe von Stapel als in den vorhergehenden und späteren Jahren (Tabelle 3 + Tabelle 4). Vermutlich soll durch diese Wahrheitsverbiegung gerechtfertigt werden, dass 1909 in Großbritannien 10 „capital ships“ (diese Angabe des Memorandums einschl. der Schlachtkreuzer, davon 2 angeblich für Australien und Neuseeland) auf Stapel gelegt worden waren – angeblich, weil die britische Admiralität wegen möglicher Sicherheitsrisiken für das Empire dazu gezwungen worden sei. Zweifellos sollen die britischen Entscheidungen – Bau neuartiger Großkampfschiffe ab 1906 und hohe Bauraten vor 1907 und nach Überwindung der technischen Probleme zu Anfang des britischen Großkampfschiffbaus wieder ab etwa 1910 (Flottrüst C.22) – den Deutschen angelastet werden, obwohl die deutsche Durchschnittsbaurate des von den Autoren des Memorandums ausgewählten Zeitraums 1905-1908 bei nur 55% der entsprechenden britischen lag (Tabelle 3) und der Übergang der Deutschen auf den Großkampfschiffbau dem der Briten folgte (Tabelle 4)!

Weitere Erläuterungen:

In den 8 Jahren von 1904 bis 1911 ließen die Briten insgesamt 43 große gepanzerte Kampfschiffe von Stapel, die Deutschen aber nur 24 (55,14% der britischen Zahl [Flottrüst C.22; Weyer 1914])!

In Anbetracht der von den Briten im Zeitraum von 1898 bis 1907 realisierten Stapellauf-raten von 5-8 großen Kampfschiffen p. a. erscheint die britische Stapellaufzahl von 1908 (nur 2 Einheiten) tatsächlich sehr niedrig (Flottrüst C.22; Weyer 1910); diese Minimalzahl war aber ganz eindeutig die Folge technischer Zwänge:

2 der 1906 von Stapel gelaufenen 3 britischen Schlachtschiffe waren gegenüber den in den Vorjahren gebauten Schlachtschiffen zwar wesentlich kampfkraftiger, aber nicht prinzipiell neuartig (Lord-Nelson-Klasse); dagegen handelte es sich bei dem 3. Schiff („Dreadnought“) um ein nach völlig neuartigen Prinzipien konstruiertes Schlachtschiff (Flottrüst C.23; Weyer 1910, Schiffsliste 1907). Für die Entscheidung, welcher Typ zukünftig gebaut werden sollte, mussten die Ergebnisse intensiver Vergleiche vorliegen. Da erst 1907 alle 3 Schlachtschiffe fertiggestellt waren (Schiffsliste 1907), konnten aussagekräftige Vergleichsergebnisse frühestens 1908 vorliegen. Diese dürften gezeigt haben, dass die „Dreadnought“ nicht nur insgesamt kampfkraftiger war als alle vor 1906 von Stapel gelaufenen Schlachtschiffe, sondern auch bessere Offensiveigenschaften hatte als die beiden Einheiten der „Lord-Nelson“-Klasse, dass aber ihre Mittelartillerie (Geschütze mit max. 7,6-cm-Kaliber) zu schwach war. Daher mussten die Planungen der nächsten Schlachtschiffe des Dreadnought-Typs verbessert werden, was natürlich Zeit beanspruchte¹. Daher legten die Briten im Zeitraum von 1907 bis 1909 nur 2,33 „Dreadnoughts“ p. a. auf Stapel, ab 1910 aber ca. 6 Großkampfschiffe p. a. (Weyer 1914). Demgegenüber besaßen schon die ersten deutschen Großkampfschiffe ausreichend starke Mittelartillerie mit 15-cm-Geschützen (Weyer 1910, Schiffsliste 1914), sodass der deutsche Großkampfschiffsbau nicht durch diesbezügliche Planungsunsicherheit behindert war, also die gesetzlich zulässige Anzahl gebaut werden konnte.

1908 ließen die Briten keinen einzigen Großen Kreuzer von Stapel – vermutlich deshalb, weil sie 1907 sogar 3 Einheiten des neuartigen Kampfschiffstyps „Schlachtkreuzer“ von Stapel gelassen hatten (Weyer 1910), und diese eingehend erprobt sein mussten, bevor es vernünftig war, weitere Einheiten dieses Typs zu bauen. Also haben die Briten die Realisierung ihres Dreadnought-Programms (Intensivierung des Baus der „battle ships dreadnoughttype“ und der „Battle cruisers“) nicht aus Gründen der Ethik, sondern wegen technischer Notwendigkeiten zurückgestellt! Sie konnten sich diese Zurückhaltung ohne weiteres leisten, weil sie 44 große Kampfschiffe (ohne die „Großen Leichten Kreuzer“ [Flottrüst C.23]) im Zeitraum von 1898-1904 von Stapel gelassen hatten, die Deutschen im gleichen Zeitraum aber nur 20 (45,5% der britischen Zahl [Flottrüst C.22; Weyer 1904]).

¹ Zunächst erhöhten die Briten das Kaliber der Mittelartilleriegeschütze der Schlachtschiffe des Dreadnoughttyps auf 10,2 cm und erst nach 1911 auf 15,2 cm (Flottrüst C.23; Weyer 1914, Schiffsliste 1914)

Ende 1909 waren erst 2 deutsche Großkampfschiffe fertiggestellt, aber schon 8 britische (Tabelle 4 [Weyer 1910, Schiffsliste 1914]). Diese Tatsache verschweigt das Memorandum! Zudem ist zu beachten, dass die 1907 von Stapel gelaufenen 3 britischen Schlachtkreuzer nicht nur schneller, sondern auch mit erheblich stärkerer Hauptartillerie ausgerüstet waren als alle vor 1908 von Stapel gelaufenen deutschen Kriegsschiffe (Flottrüst C.23; Weyer 1910, Schiffsliste 1914)!

Grundsätzlich lässt das Memorandum außer Betracht, dass die Großkampfschiffe von den Briten initiiert wurden und die daraus folgenden technischen Umstellungen zunächst zwar zu einem kurzzeitigen Rückgang der britischen Schiffsbauzahlen führten, letztendlich aber zu einer Verstärkung der Offensivkampfkraft der britischen Flotte.

Da die britischen Werften für den Bau eines Großkampfschiffs etwa 2 Jahre benötigten (Weyer 1914 England – Spalte „Bemerkungen“) und die deutschen dagegen fast 3 Jahre (Weyer 1914 Deutschland – Differenz der Jahresangabe in Spalte „Dienstbereit“ minus der in Spalte „Baubeginn auf Werft“), könnten Vergleiche der Stapellaufzahlen der Großkampfschiffe ungenau sein, und Zahlenvergleiche der „in Bau befindlichen Einheiten“ führen überhaupt zu falschen Ergebnissen, weil die Bauzeiten der britischen Schiffe erheblich kürzer waren als sie der deutschen (Weyer)! Deshalb ist am besten, die Zahlen der fertiggestellten Großkampfschiffe miteinander in Beziehung zu setzen.

Tabelle 4 Im Zeitraum 1906-1915 fertiggestellte britische und deutsche Großkampfschiffe

Bedeutung der Spalten:

A: Jahr, für das die Zahlen in den Zellen B, C und D der gleichen Reihe gelten

B: Zahl der britischen Schiffe am Jahresende

C: Zahl der deutschen Schiffe am Jahresende

D: Relation der deutschen zu den britischen Zahlen der fertiggestellten Einheiten

A	B	C	D
1906	1	0	0%
1907	1	0	0%
1908	4	0	0%
1909	8	2	25%
1910	10	5	50%
1911	16	9	56%
1912	22	13	59%
1913	27	17	63%
1914	34	21	62%
1915	42	23	55%

(Flottrüst A.5.4; Schiffsliste 1914, Weyer 1914)

Anm.: Die Zahlen für 1915 sind in der Schiffsliste 1914 (Britische Schiffe) bzw. in Weyer 1914 (deutsche Schiffe) genannte Prognosezahlen, die aus den Bauzuständen von 1914 abgeleitet sind.

Weil also auch bei den Großkampfschiffen die Relationen der deutschen zu den britischen Zahlen deutlich unter der nach der damaligen Lehre als für Erfolg versprechende Verteidigung notwendig gehaltenen Relation von 66% (Epkenhans 16-17) blieben, kann auch bei diesen keine Rede von einem übertriebenen Ausmaß der deutschen Flottenrüstung sein; denn sogar die 1913 erreichte maximale Relation der deutschen zu den britischen Großkampfschiffen von 63% konnte die Briten nicht gefährden, sondern hätte allenfalls zu einer Verbesserung der deutschen maritimen Defensivpotenz geführt, wenn sie hätte stabilisiert werden können.

Die Einengung des Vergleichs auf den Zeitraum von 1905-1908 hat zusammen mit dem Verschweigen der Großen Panzerkreuzer zur Folge, dass die extrem starken Aufrüstungen der britischen Flotte von 1898-1904 (6,29 Stapelläufe großer Kampf-

schiffe p. a. {ohne die „Großen Leichten Kreuzer“ [Flottrüst C.23]} gegenüber nur 2,86 deutscher [Flottrüst C.22; Weyer 1910]) und ab 1910 (6,0 Stapelläufe britischer Großkampfschiffe p. a. gegenüber nur 3,6 deutscher [Flottrüst C.22; Weyer 1914]) außer Betracht bleiben. Dadurch wird das tatsächlich bestehende Ausmaß der britischen Flottenübermacht² verheimlicht.

Wegen der 1907 bestehenden extremen Übermacht der britischen Flotte (Annual 1907 S. 28-29, Schiffsliste 1907) konnten sich die Briten leisten, ihre Kampfschiffbaukosten so lange zurück zu nehmen, bis die in diesen Jahren in Entwicklung befindlichen Großkampfschiffe ausreichend verbessert waren. Daher sind die niedrigen britischen Stapellaufzahlen von 1908 bis 1910 kein Beweis britischer Friedensbereitschaft, sondern ganz im Gegenteil Vorboten einer weiteren Verstärkung der britischen Flotte (Tabelle 4 [Schiffsliste 1914]).

Darüber hinaus mißachtet das Memorandum folgende Fakten:

Im Zeitraum von 1898-1904 ließen die Briten 26 Schlachtschiffe von Stapel, die über je vier Hauptartilleriegeschütze mit 30,4-cm-Kaliber verfügten, die Deutschen von 1902-1904 nur 6 Linienschiffe mit je vier 28-cm-Hauptartilleriegeschützen und von 1898-1901 nur 8 mit je vier 24-cm-Hauptartilleriegeschützen (Weyer 1910). Insbesondere die deutschen Linienschiffe mit 24-cm-Geschützen als Hauptartillerie waren den ab etwa 1898 gebauten britischen Dreadnought-Schlachtschiffen erheblich unterlegen, weil diese über je 4 Geschütze mit 30,4 -cm-Kaliber verfügten. Das Verschweigen dieser Fakten trägt dazu bei, dass die deutschen Versuche, die britische Übermacht auf ein erträgliches Maß zu begrenzen, als bedrohliche Aufrüstung verleumdet werden können.

Die deutsche Stapellaufzahl der großen Kampfschiffe (Schlachtschiffe/Linienschiffe + Große Panzerkreuzer) lag selbst in dem von den Briten für das Memorandum ausgewählten Zeitraum 1905-1908 bei nur 55% der britischen Zahl (Flottrüst C.22; Weyer 1910), also erheblich unter der von der damals international anerkannten Lehre als für erfolgreiche Defensive notwendig erachteten Relation von mindestens 66% (Epkenhans 16-17)! Also ist nicht redlich, die deutschen Zahlen als für Großbritannien gefährlich zu verurteilen, und von einem „von Deutschland verursachten Wettüsten“ kann keine Rede sein.

Zusammenfassung der Ausführungen von „ad Pos. 3“:

Die Behauptung des Eingangssatzes der Pos. 3 des Memorandums³ ist falsch! Denn in Wahrheit waren die Ziele des 2. deutschen Flottengesetzes und seiner Novellen Folgen der überzogenen britischen Flottenaufrüstung ab spätestens 1898, nicht aber deren Ursache⁴ (Flottrüst A.2, C.21, C.22 [Weyer 1910, Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1914]). Und für den Aufbau einer ausreichend potenten deutschen Defensivflotte gab es gute Argumente: z. B. 1897 einseitige Kündigung des seit 1867 bestehenden britisch-deutschen Handelsvertrags durch die Briten (Salis 1545), die zwar juristisch korrekt gewesen sein dürfte, aber in Deutschland als unfreundlicher Akt empfunden wurde, und die chronologische Parallelität der Verstärkung der britischen Flottenrüstung ab 1891 (Flottrüst C.22; Schiffsliste 1907, Weyer 1904) mit dem Anwachsen des deutschen Außenhandels (Salis 1544-1545).

² Dagegen ist die britische Übermacht in der britischen Fachzeitschrift „The Fleet Annual and Naval Year Book“ 1907 S. 28-29 einwandfrei dargelegt.

³The naval expansion of Germany has not been provoked by British naval increases.

⁴ Im Jahr 1900 oder später bewilligte Gesetze können niemals Ursache für vor 1900 beschlossene Handlungen eines anderen Staates sein!

ad Pos. 4 des Memorandums

Diese Position befasst sich mit der 1912 vom deutschen Reichstag bewilligten Flottengesetznovelle. Zunächst wird festgestellt, dass nicht die Vergrößerung der Zahl deutscher „capital ships“ das Wesentliche sei (Schließlich handelte es sich nur um 3 Großkampfschiffe [„ad Pos. 5“ – 1. Absatz]), so bedeutsam sie auch sei, sondern schwerwiegender sei die Erhöhung der Zahl der ganzjährig sofort einsatzbereiten Kriegsschiffe auf fast 80% des Gesamtbestands der deutschen Flotte, und daraus wird der Schluss gezogen, die deutsche Flotte solle kurzfristig und konstant bereit sein für einen Krieg. Hierauf aufbauende Vorwürfe sind unverständlich. Denn die Erhöhung des Bereitschaftsgrades der deutschen Flotte im Frieden hätte die Briten doch nur dann stören können, wenn sie beabsichtigt hätten, Deutschland ohne vorherige Kriegserklärung zu überfallen. Wenn diese Absicht nicht bestand, sollte doch für die Briten unwesentlich gewesen sein, ein wie großer Anteil der an sich einsatzfähigen deutschen Kriegsschiffe im sicheren Frieden still gelegt waren, weil ja die britische Flotte erheblich größer war als die deutsche.

Außerdem ist festgestellt, dass der Personalbestand der deutschen Flotte 1898 etwa 25000 Personen betrug, dann 1912 zunächst 66000, denen das neue Gesetz 15000 Personen hinzufügte, und für 1920 seien 101500 zu prognostizieren. Diese Zahlen mögen richtig sein, aber die Art der Angabe führt dennoch in die Irre, weil keine zur Bewertung notwendigen Fakten genannt sind, z. B.:

#1) Die deutschen Zahlen von 1898 waren im Vergleich zu den im Memorandum nicht genannten britischen des gleichen Jahres so klein, dass auch 1912 nur 54% der seriös prognostizierten britischen Flottengröße erreicht wurde (Flottrüst A.2, C.21, C.22).

#2) Die Hälfte der Einheitensumme der britischen großen Kampfschiffe hätte zur erfolgreichen Abwehr deutscher Landungsversuche an der englischen Küste völlig ausgereicht (Flottrüst A.4.3.1). Denn diese entsprach mindestens 80% der Einheitenzahl deutschen großen Kampfschiffe (Flottrüst A.2 + C.21) bzw. 77%, wenn nur die Großkampfschiffe berücksichtigt sind (Tabelle 4) – und nach damaliger Lehre hätten 67% genügt (Epkenhans 16-17).

Anm.: Die Kleinen Kreuzer, Torpedoboote und U-Boote können hier außer Betracht bleiben (Flottrüst A.7, A.8).

ad Pos. 5 des Memorandums

Im 1. Absatz dieser Position ist festgestellt, dass die deutsche Flottengesetznovelle von 1912 zu einer Erhöhung der Zahl der sofort einsatzfähigen großen deutschen Kampfschiffe um 12 Einheiten, entsprechend um 57%, geführt hätte. Eine solche Erhöhung der Einheitenzahlen wäre dann zu verurteilen, wenn es sich um die Vermehrung der zu bauenden Schiffe handelte. Dies war aber nicht der Fall (ad Pos. 4). Denn die deutsche Planungszahl der höchstens 20 Jahre alten großen Kampfschiffe, die 1917-1918 hätte erreicht sein sollen, wurde gegenüber der 1906 für 1917-1918 bewilligten Zahl nur um 3 Einheiten vergrößert! Damit blieb der deutsch-britische Quotient von 1906 (54%) lediglich erhalten, weil die ab 1912 anzunehmende Prognosezahl der großen britischen Kampfschiffe um 6 Einheiten gegenüber der von 1906 zu erhöhen war (Flottrüst A.2.1 + C.21). Eine Änderung der deutsch/britischen Einheitenrelation der großen Kampfschiffe wurde also durch die deutsche Flottengesetznovelle von 1912 überhaupt nicht angestrebt! Statt dessen wurde eine nur in sicheren Friedenszeiten bedeutsame, im Ernstfall aber sowieso ungültige Sparmaßnahme abgeändert, und diese Änderung hätte die

Briten doch nur dann stören können, wenn sie beabsichtigt hätten, Deutschland ohne vorherige Kriegserklärung zu überfallen.

Weiterhin wird in dieser Position festgestellt, dass die deutsche Flotte in „enger Nähe“ der deutschen und der britischen Küsten konzentriert sei. Nur bezüglich der deutschen Nordseeküste ist diese Aussage richtig, und für deren Verteidigung war diese Stationierung nötig, (Flottrüst A.1, A.2.1 u. a.). Da sich die deutsche Nordseeküste ziemlich nahe der südenglischen befindet, war die an ihr konzentrierte deutsche Flotte zwangsläufig auch ziemlich nahe der südenglischen Küste konzentriert, nicht aber „in enger Nähe“ zu ihr. Daher ist die Stationierung deutscher Flottenverbände an der deutschen Nordseeküste kein Beweis dafür, dass sie offensiv gegen die englische Küste hätten vorgehen sollen! Ganz im Gegenteil beweisen die gesetzlich begrenzten Einheitenzahlen der deutschen großen Kriegsschiffe auf im langfristigen Durchschnitt <60% der entsprechenden britischen Zahlen (Flottrüst A.2), dass ernsthafte Offensivmaßnahmen gegen Großbritannien ausgeschlossen sein sollten.

Dass die britische Regierung intern ebenfalls dieser Ansicht war, folgt daraus, dass schon im August 1914 vier britische Divisionen in Nordfrankreich bzw. in Belgien eingesetzt waren (Salis II563-II564). Diese Landstreitkräfte hätten in England bei der Abwehr deutscher Landungsversuche gefehlt, was die britische Regierung ganz sicher nicht riskiert hätte, wenn sie solche Versuche für möglich gehalten hätte.

Am Ende dieser Position wird eine „Präambel zum Flottengesetz von 1900“ erwähnt⁵; dabei wird der Eindruck erweckt, sie würde wörtlich zitiert. Der deutschen Führung wird damit unterstellt, sie strebe eine Flotte an, die so stark sei, dass jeder Krieg gegen Deutschland selbst für die größte Seemacht zum gefährlichen Risiko würde. Diese Unterstellung aber ist falsch! Wegen der gesetzlichen Begrenzung der deutschen Flottengröße auf langfristig <60% der britischen kann nur das bescheidenere Ziel angestrebt worden sein, Landungsversuche an den deutschen Küsten sollten so risikobehaftet sein, dass auch die stärkste Seemacht auf solche Versuche verzichten würde, sodass kaum deutsche Landstreitkräfte zur Verteidigung der deutschen Küsten bereit stehen müssten⁶ (Flottrüst A.1, A.4.3.2). Und dieses Ziel war im 1. Weltkrieg erreicht⁷.

Bezüglich der britischen Mittelmeer-Station stellt das Memorandum fest, dass hier 4 Schlachtkreuzer und 4 ältere Panzerkreuzer bis 1914 ausreichend seien, ab 1915 aber wegen des Ausbaus der österreichischen und der italienischen Flotte nicht mehr. Die Flotte des Großbritannien freundlich gesinnten Frankreich („Entente Cordiale“ [Flottrüst A.4.1]) bleibt unerwähnt! Tatsache ist aber: Selbst wenn Frankreich seine Flotte nicht für die britischen Mittelmeerinteressen eingesetzt hätte, hätte es für Großbritannien keinen ethisch anzuerkennenden Grund für die Stationierung großer britischer Kampfschiffe am Mittelmeer gegeben. Denn ein auch in einem Krieg gesicherter Seeweg zwischen England und dem Suez-Kanal durch das Mittelmeer war zwar für das britische Empire angenehm, aber nicht notwendig. Denn der um Südafrika herum führende Seeweg in den Indischen Ozean war zwar erheblich länger als der durch das Mittelmeer, konnte aber durch kontinentaleuropäische Überwasserkriegsschiffe kaum gestört werden, und zum

⁵ Den im Reichsgesetzblatt veröffentlichten Flottengesetzen ist keine Präambel beigefügt. Den Begriff „Risikogedanke“ dürfte Tirpitz in die politischen Debatten um die deutsche Flottengesetzgebung eingeführt haben, und zwar als Defensivgedanke.

⁶ Nur unter dieser Voraussetzung konnte Deutschland einen zu befürchtenden Zweifronten-Landkrieg einigermaßen Erfolg versprechend führen.

⁷ Ob dieses Ziel auch auf Basis des Verteidigungsteils des Galster-Konzepts hätte erreicht werden können, ist zu verneinen. Denn dieses setzte einen Stand der Technik voraus, der damals noch nicht erreicht war (Flottrüst A.9).

eventuellen Schutz von Handelsschiffen vor U-Booten waren größere gepanzerte Kriegsschiffe nicht nötig, hierfür genügten Zerstörer und Hilfskreuzer (Flottrüst A.4.2). Daher mussten die deutschen Planer vor dem Ersten Weltkrieg unterstellen, dass Großbritannien im Falle eines Kriegs gegen Deutschland alle seine Großkampfschiffe (im Memorandum insgesamt 31 Einheiten prognostiziert) und die weitaus meisten seiner sonstigen großen Kampfschiffe gegen Deutschland würde einsetzen können, und mussten ihre Planungen danach ausrichten. Nach dieser Prognose betrug die Relation der Zahl deutschen Großkampfschiffe zu der der britischen (ohne die beiden „Lord Nelsons“) nur bei 66%, was nach der damaligen Lehre für erfolgreiche Verteidigung ausreichte, nicht aber für Offensive!

ad Pos. 7 des Memorandums

Unter dieser Position wird die Bereitschaft und die Fähigkeit Großbritanniens zum Schutz der außereuropäischen Regionen des Empire bekräftigt. Ein wie großer Anteil der britischen Flotte und welche Schiffstypen hierfür benötigt würden, ist nicht erläutert – und diese Unterlassung war zweifellos beabsichtigt, was sowohl daraus folgt, dass in Position 6 der Schiffe aller Größen und Verwendungszwecke bezeichnende Begriff „vessel“ ohne Erläuterung verwendet ist, wie auch aus den Angaben Rohwers über die außerhalb Europas stationierten großen britischen Kampfschiffe (9 ältere Kreuzer [Rohwer 233]). Fraglos sollte das Memorandum verschleiern, dass außerhalb der Nordsee bei weitem nicht so viele britische große kampfstärke Kriegsschiffe nötig waren, wie oft behauptet wurde und noch wird, um das übertriebene Ausmaß der britischen Flottenrüstung zu „rechtfertigen“ und die damalige deutsche Führung zu diskreditieren. Gerade die kampfkraftigeren britischen Einheiten hatten keine wichtigen Aufgaben außerhalb der britischen „home waters“ (Flottrüst A.4) und müssen deshalb unbedingt in den Vergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden!

ad Pos. 8 des Memorandums

Unter dieser Position sind Großkampfschiffsbestände der europäischen Flottenmächte der Jahre 1912-1915 angegeben, und zwar ist für jedes Jahr die Zahl der britischen Einheiten der Einheitensumme aller anderen europäischen Flottenmächte gegenüber gestellt (Tabelle 5). Die Zahlen des Memorandums stimmen nicht mit denen der britischen Schiffsliste 1914 überein! Die im Memorandum genannten Zahlen der britischen Großkampfschiffe sind kleiner als die der Schiffsliste entnommenen, bei den Summen der Großkampfschiffe der anderen europäischen Mächte ist es für 1912 und 1915 umgekehrt. Da sowohl die Zahlen des Memorandums, wie auch die der Schiffsliste von britischen Fachleuten stammen, ist dies erstaunlich und wohl nur so zu erklären, dass die britische Admiralität Unwahrheiten wünschte, um das Ausmaß der britischen Aufrüstung als gerechtfertigt oder sogar notwendig hinzustellen.

Tabelle 5 Zahlen der Großkampfschiffe im Zeitraum 1912-1915 nach den Prognosen des Memorandums und den Angaben der Schiffsliste 1914

Bedeutung der Spalten:

A: Jahr, für das die Angaben der betreffenden Spalte gelten

B: Zahlen der britischen Großkampfschiffe

Zahl vor dem Schrägstrich: nach Angabe des Memorandums

Zahl nach dem Schrägstrich: nach Angaben der Schiffsliste 1914

C: Summen der Großkampfschiffe aller anderen europäischen Flottenmächte

Zahl vor dem Schrägstrich: nach Angabe des Memorandums

Zahl nach dem Schrägstrich: nach Angaben der Schiffsliste 1914

A	B	C
1912	18/22	19/14
1913	24/27	21/26
1914	31/34	33/37
1915	35/42	51/45

Literaturliste:

Weyer, Flottentaschenbuch 1904, 1910, 1914, Verlag von J. F. Lehmann, München
zitiert als Weyer ...

Schiffslisten der britischen Fachzeitschrift „The Fleet Annual and Naval Year Book“ 1907, 1914, Verlag The Westminster Press Gerrards Ltd, 411a Harrow Road, London W. bzw. Verlag The Fleet Ltd, 411a Harrow Road, London W.
zitiert als Schiffsliste ...

Atlas der Weltgeschichte, Bechtermünz Verlag im Weltbild Verlag 1997, ISBN 3-86047-178-3; Lizenz von Times Books, Originaltitel „The Times Concise Atlas of World History“
zitiert als Atlas ...

Britische Fachzeitschrift „The Fleet Annual and Naval Year Book“ 1907, Verlag The Westminster Press Gerrards Ltd, 411a Harrow Road, London W.
zitiert als Annual 1907 S. 28-29

Reichsgesetzblatt 21 (1900), 255-257; 43 (1912), 435-437
zitiert als Flottengesetz ...

M. Epkenhans, Die wilhelminische Flottenrüstung 1908-1914, Oldenbourg-Verlag 1991, ISBN 3-486-55880-3
zitiert als Epkenhans ...

J. Rohwer, Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende in „H. Schottelius und W. Deist, Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914“, Droste Verlag Düsseldorf 1972, ISBN 3-7700-0319-5, S. 211-235
zitiert als Rohwer 233

J. R. von Salis, Weltgeschichte der neuesten Zeit, Orell Füssli Verlag 1988, ISBN 3-280-01154-X
zitiert als Salis ...

H.-Manfred Becher, „Flottenrüstung vor dem 1. Weltkrieg“, 1. Aufsatz dieser Website
zitiert als Flotrüst ...

Dr. H.-Manfred Becher