

Flottenrüstung vor dem 1. Weltkrieg

(insbes. die britische und die deutsche)

Literaturauswertung von H.-Manfred Becher

(Der im Jahrbuch 2005/06 der DGSM [ISBN 978-3-935091-21-3]
veröffentlichte Aufsatz erweitert)

{DGSM: Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte}

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen

Kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

A) Literaturlauswertung

- A.0) Bezeichnungen der wichtigsten Kriegsschiffstypen
- A.1) Fakten, die zur deutschen Flottenausrüstung führten
- A.2) Deutsche Flottenplanung ab 1900 in Relation zur Entwicklung der britischen Flotte
- A.3) Einfluss des Reichstags auf die deutsche Flottenrüstung
- A.4) „Außereuropäische Aufgaben“ der britischen Flotte?
- A.5) Stapellauf- und Bestandszahlen der großen Kampfschiffe ab 1890 (ohne die „Leichten Kreuzer“)
- A.6) Technische Weiterentwicklungen der großen Kampfschiffe
- A.7) Leichte Kreuzer
- A.8) Zerstörer, Torpedoboote, U-Boote
- A.9) Hätte der Defensivteil des „Galster-Konzepts“ zur sicheren Abwehr von Landungsversuchen an den deutschen Küsten ausgereicht?
- A.10) War der „Risiko-Gedanke“ nur Tarnung? Hatte die deutsche Führung geheime aggressive Ziele? Waren ca. 80 große Kampfschiffe geheimes deutsches Planungsziel?

B) Ergänzungen zu Abschnitt A

- B.11) Risiko-Gedanke (Ergänzungen zu A.10.1)
- B.12) Flotte zur Unterstützung von „Großer Politik“
- B.13) Deutsche Linienschiffszahl nach Tirpitz' Vortrag 1899
- B.14) Berghahns Kritik an der RMA-internen Dähnhardt-Denkschrift 1903 und dem Risikogedanken (Ergänzung zu A.10.1)
- B.15) Behauptungen Kennedys
- B.16) Aggressiv-offensive Gedanken in der deutschen Führung?
- B.17) Wollte die deutsche Führung den Einfluss des Reichstags auf die Flotte verringern?
- B.18) Weitere Novelle nach 1912?

C) Basiszahlen

- C.21) Prognose der Entwicklung der Jahresbauzahlen der britischen Kampfschiffe im Zeitraum von 1900-1917
- C.22) Bauzahlen britischer, deutscher und französischer Linienschiffe/Schlachtschiffe und Großer Kreuzer mit >5000 t wdp des Zeitraum von 1890 bis 1914
- C.23) Technische Daten britischer und deutscher Kampfschiffe mit >5500 t wdp, die ab 1898 fertiggestellt worden waren

D) Schlussbetrachtungen

Literaturliste

Vorbemerkungen

Die deutsche Flottenpolitik und -aufrüstung vor dem Ersten Weltkrieg wird von den Historikern konträr beurteilt; nach Ansicht Forstmeiers ist eine emotionale Beteiligung erkennbar, die über die wissenschaftlich sachliche Anteilnahme hinausgeht (Forstmeier 34). Seit einigen Jahren ist es sogar *politically correct*, die deutsche Flottenrüstung des Zeitraums von 1900 bis 1914 nicht nur als unsinnig und politisch falsch, sondern sogar als ethisch verwerflich zu verurteilen und als eine wesentliche Ursache für den Ausbruch des Ersten Weltkriegs anzusehen; so gelten weithin der damalige deutsche Kaiser Wilhelm II. und der damals für die deutsche Flottenrüstung zuständige Staatssekretär des Reichsmarineamts Tirpitz als hauptverantwortlich für den Kriegsausbruch 1914¹ (und wohl auch alle die Deutschen, die das Ausmaß dieses Flottenausbaus für richtig gehalten haben). Mit der vorliegenden Literaturobenauswertung soll untersucht werden, ob solche Verurteilungen mit gesicherten Zahlen und zuverlässigen Fakteninformationen vereinbar sind.

Schon bei erster Betrachtung neuerer historischer Arbeiten über grundsätzliche Marinefragen der 2 Jahrzehnte vor dem Ersten Weltkrieg fällt auf, dass reale Zahlen über Flottengrößen und -kampfkraft nur selten in die Überlegungen einbezogen sind (und wenn doch, dann oft falsch oder irreführend teilwahr), obwohl zuverlässige Angaben dieser Art zur Verfügung stehen – sowohl deutsche, als auch britische. Durch solchen Verzicht auf einwandfreie mathematische Auswertung der als zuverlässig anzusehenden Zahlen aus deutschen und aus britischen Quellen werden „Geschichtsklitterung“ und Verleumdungen ermöglicht – und diese Möglichkeit wurde (und wird) von manchen Autoren genutzt, um den Forderungen der „*political correctness*“ zu genügen.

In der vorliegenden Arbeit sind literaturbekannte Zahlen und Fakten nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt und in logische Beziehung zueinander gesetzt, wenn sie für die Bewertung der deutschen Flottenpolitik und -aufrüstung vor dem Ersten Weltkrieg bedeutsam sein könnten. Außerdem sind in der Literatur dargelegte Meinungen und Urteile als Denkanstöße berücksichtigt. Im Anschluss daran wird auf Basis dieser Zusammenstellung und ihrer wissenschaftlichen Auswertung untersucht, wie die deutsche Flottenpolitik der damaligen Zeit **aus ethischer Sicht** zu bewerten ist.

Dass hierbei die Forderungen der wissenschaftlichen Redlichkeit nach bestem Vermögen beachtet sind, ist eine Selbstverständlichkeit.

Interne, inoffizielle Stellungnahmen und nur intern diskutierte, letztlich aber nicht realisierte Planungen sind allenfalls als Denkanstöße erwähnt und diskutiert; denn man muss Mitarbeitern von Planungsstäben, wie das RMA einer war, das Recht zugestehen, auch zunächst unsinnig und/oder ethisch abzulehnend erscheinende Gedanken zur internen Diskussion zu stellen, ohne dass man irgendwem Vorwürfe machen dürfte, auch nicht irgendwelchen Vorgesetzten (Heute ist dieses sehr effektive Vorgehen unter der Bezeichnung „Brain Storming“ weit verbreitet und in der naturwissenschaftlichen und der technischen Forschung als zulässig anerkannt).

¹ So meint z. B. Epkenhans: „Eine solche Analyse [kritische Aufarbeitung der deutschen Politik vor dem 1. Weltkrieg], die unweigerlich mit eindeutigen Schuldzuweisungen an die ehemals führenden [deutschen] Kräfte verbunden sein musste,“ (Epkenhans 1)

Kurze Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

Nach den vor dem Ersten Weltkrieg weltweit anerkannten Ansichten hatte jeder Staat das Recht auf für Defensive ausreichende Streitkräfte. Somit durfte die Deutsche Führung sich ab etwa 1895 ethisch berechtigt fühlen, zusätzlich zu den Landstreitkräften eine starke Defensivflotte aufzubauen, weil das Deutsche Reich in den nationalen Rangfolgen von Industrieproduktion und Welthandel ab ca. 1895 an 3. oder sogar 2. Stelle stand, die größten Zuwachsraten auf diesen Gebieten hatte und daher maritime Aggressionen anderer Großmächte nicht mit Sicherheit auszuschließen waren. Speziell gegenüber der damals führenden Industrie- und Handelsmacht Großbritannien ergab sich die Notwendigkeit einer ausreichend starken deutschen Defensivflotte daraus, dass die Briten etwa um 1895(!) begannen, ihre Flotte erheblich zu verstärken (Weyer 1904, Schiffsliste 1907), und 1897 den deutsch-britischen Handelsvertrag einseitig kündigten (Salis 1545). Relationen der deutschen Flottengröße von bis zu 70% der britischen wären ethisch zu vertreten gewesen². Denn damit hätte die deutsche Flotte die damals weltweit anerkannte Stärkerelation für eine hinlängliche maritime Verteidigung (66% des Angreifers) allenfalls geringfügig überschritten und wäre zur ernsthaften Gefährdung der britischen Inseln immer noch zu schwach gewesen, selbst wenn tatsächlich beachtliche Teile der britischen Flotte in der Nordsee nicht zur Verfügung gestanden hätten, was aber wegen der günstigen Bündnissituation Großbritanniens und seiner günstigen geographischen Lage gar nicht der Fall war. Nun begnügte sich die deutsche Führung von Anfang an bezüglich der großen Kampfschiffe mit im Durchschnitt maximal 63% der britischen Prognosezahl, bezüglich der kleineren mit noch niedrigeren Relationen, und der Reichstag erniedrigte 1900 die Planungsziele noch weiter³. Danach legte die deutsche Führung dem Reichstag keine Planungsendzahlen zur Bewilligung vor, die zu Relationen der großen Kampfschiffe (Summe {Linienschiffe + Schwere Kreuzer}) von >55% der beim jeweiligen Bewilligungszeitpunkt seriös zu prognostizierenden britischen Zahlen⁴ geführt hätten! Alle Beschlüsse zur Verstärkung der deutschen Flotte nach 1901 waren Folgen der überzogenen britischen Aufrüstungen! Diese Fakten machen sowohl die defensive Grundhaltung der deutschen Führung, wie auch die friedliche Grundeinstellung der großen Mehrheit aller Deutschen noch klarer. Denn damit wurde ganz allgemein eine gewisse Vormachtstellung Großbritanniens akzeptiert. Also entspricht die offizielle deutsche Erläuterung des „Risiko-Gedankens“ der Wahrheit, dieser sei ein Defensiv-Prinzip.

Eine kleinere Anzahl von Linienschiffen als die vom Reichstag bewilligte wäre für die erfolgreiche Verteidigung der deutschen Inseln und Küsten nicht ausreichend gewesen. Die von Vizeadmiral Galster zur Debatte gestellte Verteidigungsmethode – Zusammenwirken von Torpedobooten, U-Booten und starker Küstenartillerie mit nur wenigen großen Kampfschiffen – wäre damals unverantwortlich gewesen, weil die Abwehreffektivität der Torpedowaffe gegen viele große Kampfschiffe noch weitgehend unbekannt und eine ausreichend starke Küstenartillerie aus mehreren Gründen nicht realisierbar war. Auch die 1908 vom Reichstag bewilligte Verkürzung der Linienschiffsersatzzeiten und der Übergang zum Bau von Großkampfschiffen ab 1907 sind keine Argumente gegen diese Feststellung. Denn beide Entscheidungen folgten britischen Vorbildern⁵ und waren zwangsläufige Folgen von Fakten, die die Briten vorgegeben hatten.

² Entweder Relationen der Zahlen der deutschen zu einem bestimmten Zeitpunkt einsatzbereiten höchstens 20 Jahre alten Kriegsschiffe zu den Zahlen der diesen zum gleichen Zeitpunkt entsprechenden britischen oder Relationen der in den deutschen Flottengesetzen für 1917 genannten Zahlen zu den für 1917 zu prognostizierenden britischen Zahlen. Die Relationen der in den deutschen Flottengesetzen für 1917 genannten Zahlen zu den beim Zeitpunkt der Bewilligung dieser Zahlen einsatzbereiten britischen Schiffen führen in die Irre und sind daher als unbrauchbar abzulehnen.

³ Die deutsche Planung von 1900 sah ursprünglich eine Relation der Planungssumme der höchstens 20 Jahre alten großen deutschen Kriegsschiffe zu der durch Extrapolation der britischen Bauzahlen von 1890-1899 ermittelten Prognosesumme der britischen Schlachtschiffe und Schweren Kreuzer von etwa 63% vor; der Reichstag bewilligte nur 57% (Flottengesetze, Weyer). Außerdem war das Offensiv-Potential der deutschen Schiffe kleiner als die der ihnen entsprechenden britischen (brit. Schiffslisten, Weyer).

⁴ Relationen der Summen der „großen Kampfschiffe“ (Summen {Schlachtschiffe/Linienschiffe + Schwere Kreuzer})

⁵ Dass in der britischen Schiffsliste 1914 auch 9 21-22 Jahre alte Schwere Kreuzer genannt sind, ist kein Gegenargument. Denn diese Schiffe sind in den britischen Zahlen, mit denen die deutschen Planungsendzahlen großer Kampfschiffe ab 1913

Dass die deutsche Führung eine beachtliche Übermacht der britischen Flotte hinnahm, darf ihr nicht zum Vorwurf gereichen, sie habe durch ihr Verhalten den deutsch-britischen Antagonismus verschärft. Die Forderung, man dürfe „Deutschlands Verantwortung für die ‚Urkatastrophe‘ des Ersten Weltkriegs nicht zu gering ansetzen“ (Roth⁶ u. a.), ist jedenfalls aus dem hier diskutierten Zusammenhang heraus nicht zu begründen. Wer oder was aber hat den genannten Antagonismus wohl provoziert und verschärft: das Deutsche Reich, das sich ab 1906 mit einer durchschnittlichen Planungsendstärke seiner Flotte von ca. 53% der britischen begnügte (Summen der großen Kampfschiffe mit Dienstalter von maximal 20 Jahren miteinander in Beziehung gesetzt), oder Großbritannien, das den Deutschen nur eine Flottenstärke von maximal 50% der britischen zugestand? Es gab keine ethisch akzeptablen Gründe für diesen britischen Anspruch! Denn nach der damals international anerkannten Lehre hatte der Verteidiger nur dann gute Chancen für erfolgreiche Abwehr eines Angriffs, wenn er die Stärke von mindestens 66% der Stärke des Angreifers aufbieten konnte⁷!

Allenfalls könnte man dem deutschen Kaiser und seinen Beratern politische Fehler und Irrtümer anlasten – und auch das nur nach unserem heutigen Wissen. Aber selbst solche Vorwürfe sind fragwürdig; denn keiner der von Kritikern der Tirpitzschen Flottenplanung vorgebrachten Alternativvorschläge hatte sich in der Praxis zu bewähren.

Trotzdem wird weithin die Schuld an den starken Flottenrüstungen der Großmächte vor dem Ersten Weltkrieg vorwiegend oder sogar ausschließlich der deutschen Führung angelastet, indem folgende Behauptungen unkritisch und ohne redliche Beweisführung kolportiert werden:

- a) Die für die Sicherung der Versorgung der britischen Inseln erforderlichen Kriegsschiffe dürften nicht in den Zahlenvergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden.
- b) Die britische Flotte hätte ausgedehnte „außereuropäische Aufgaben“ gehabt. Daher dürften die zu deren Erfüllung erforderlichen Kriegsschiffe nicht in den Zahlenvergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden.
- c) Aus a und b folge, dass die Zahl der zum Schutz der britischen Inseln gegen eventuelle deutsche Angriffe zur Verfügung stehenden Schlachtschiffe und Kreuzer kleiner gewesen wäre als die der diesen Einheiten prinzipiell entsprechenden deutschen, nachdem die Deutschen ihre Planziele erreicht hatten, aber die Briten ihre Flotte nach 1900 nicht so verstärkt hätten, wie sie es taten.
- d) Durch den Bau der Großkampfschiffe seien alle älteren großen Kampfschiffe „altes Eisen“, also weitgehend wertlos geworden. Und diese Tatsache sei für die britische Flotte schwerwiegender gewesen als für die deutsche.
- e) Wichtig für die Bewertung der deutschen Flottenrüstung sei der Vergleich folgender Quotienten:
Quotient {Stärke der britischen Flotte zur Gesamtlänge der Küsten Großbritanniens}.
Quotient {Stärke der deutschen Flotte zur Gesamtlänge der Küsten des Deutschen Reichs}.
Folgerung: Da die Gesamtlänge der Küsten Großbritanniens erheblich größer war als die der Küsten des Deutschen Reichs, war der Quotient Stärke der britischen Flotte zur Gesamtlänge der britischen Küsten wesentlich kleiner als der Quotient der deutschen Zahlen.

Dem ist zu entgegnen:

ad a: Wegen der geographischen Situation, dem damaligen Stand der Technik und dem Fehlen deutscher Flottenstützpunkte am Atlantik konnte die britische Flotte die Nordsee abriegeln. Daher konnten die deutschen Linienschiffe und Schweren Kreuzer die britischen Versorgungsschiffe, von geringfügigen Ausnahmen abgesehen, nicht

zu vergleichen sind, per definitionem nicht enthalten (älter als 20 Jahre), obwohl sie zur Störung von Seehandel und zur Aufklärung noch gut brauchbar waren.

⁶ Brigadegeneral a. D. Roth, ehem. Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamts der BR Deutschland

⁷ Die oft vorgebrachte Behauptung, die Briten hätten so viele Schiffe auf Dauer außerhalb Europas stationieren **müssen**, dass die auf etwa 55% der britischen Flotte begrenzte deutsche trotzdem eine realistische Chance zur Gefährdung Englands gehabt hätte, ist nachweislich falsch. Verleumderisch ist auch die Behauptung, die deutsche Führung habe beabsichtigt, insgeheim eine größere Flotte zu bauen, als vom Reichstag genehmigt (Vermutlich ist diese Behauptung eine wahrheitsverbiegende Auswertung eines RMA-internen Diskussionsgedankens von 1903, der sich mit der Frage befasste, wie man reagieren könne, wenn die Briten ihre ab 1898 extrem hohen Bauraten auf Dauer stabilisieren würden).

gefährden⁸. Deshalb und wegen der Bündnissituation Großbritanniens konnten fast alle britischen großen Kampfschiffe in der Nordsee eingesetzt werden, auch für Offensivmaßnahmen.

Zur Abwehr von U-Booten genügten die britischen Zerstörer und die noch seetüchtigen veralteten britischen Kreuzer, die in diesem Aufsatz in die Vergleiche mit den in den deutschen Flottengesetzen genannten Zahlen der Linienschiffe und Kreuzer gar nicht einbezogen sind.

ad b: Wegen der günstigen Bündnissituation Großbritanniens⁹ gab es keine bedeutsamen „außereuropäischen Aufgaben“ für die britischen Schlachtschiffe und Schweren Kreuzer, die ethisch anzuerkennen wären. Die außerhalb des Nordseebereichs eingesetzten Schlachtschiffe und Schweren Kreuzer konnten bei Bedarf in diesen zurückbeordert werden, was auch ab 1912 weitestgehend geschah¹⁰. Außerdem konnten auch schon vorher die in Gibraltar stationierten britischen Schlachtschiffe und Kreuzer innerhalb weniger Tage in der Nordsee präsent sein. Die Sicherung des „kurzen“ Seewegs von Europa durch das Mittelmeer nach Indien konnte ab 1904 von der französischen Flotte übernommen werden. Aber selbst wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, könnte man daraus keine Gefährdung Großbritanniens ableiten, weil der „lange“ Seeweg um Afrika nicht ernsthaft gefährdet werden konnte (s. ad a).

ad c: Aus den Entgegnungen „ad a“ und „ad b“ folgt, dass die unter c genannte Schlussfolgerung falsch ist.

ad d: Zumindest die britischen Predreadnought-Schlachtschiffe mit >16000 t wdp¹¹ waren durch den Großkampfschiffbau nicht wertlos geworden, was z. B. ihr Einsatz bei der Dardanellen-Operation im Ersten Weltkrieg zeigte und sich theoretisch für Defensivaufgaben im britischen Küstenbereich nachweisen lässt. Ganz offensichtlich soll mit der allenfalls teilwahren Behauptung vom „Alten Eisen“ die extreme Übermacht der britischen Flotte verschleiert werden. Zudem ist zu beachten, dass nicht die Deutschen, sondern die Briten mit dem Bau der Großkampfschiffe begonnen haben! Deshalb verfügte die britische Flotte nicht nur über eine wesentlich größere Anzahl noch ausreichend brauchbarer großer Predreadnought-Kampfschiffe (Schlachtschiffe und Schwere Kreuzer), sondern von Anfang an auch über erheblich mehr Großkampfschiffe als die deutsche.

ad e: Die Annahme, die Quotienten $\left\{ \frac{\text{Stärke der Flotte}}{\text{Küstenlänge}} \right\}$ seien für den Vergleich wesentlich, ist falsch. Ein ausschlaggebender Grund hierfür ist die schon damals relativ hohe Marschgeschwindigkeit der Kriegsschiffe; u. a. wurde dies durch die Seekriegsereignisse im Ersten Weltkrieg bestätigt.

So hatten z. B. die Briten Ende Mai 1916 fast alle ihre modernen Kriegsschiffe vor dem Skagerrak zusammengezogen, und die Deutschen mussten diesen nicht nur ihre Großkampfschiffe, sondern wegen deren zu geringen Anzahl auch einige Predreadnought-Linienschiffe entgegen setzen (Enzyklop 356-360) – und dies war völlig unabhängig von den Küstenlängen.

Nur auf Grund des **heutigen** Wissens kann man **vermuten**, dass es für Deutschland besser gewesen wäre, wenn die deutsche Führung sich den britischen Hegemonie-Ansprüchen gebeugt hätte (z. B. durch Beschränkung der deutschen Flottengröße auf 45%-50% der britischen als politische Vorleistung) und aus dieser Situation das Bestmögliche gemacht hätte. Aber im Nachhinein ist man immer klüger oder glaubt, dies zu sein. Damals konnte die deutsche Führung mit gutem Gewissen davon überzeugt sein, dass die Beschränkung ihrer Planungsziele auf die vom Reichstag bewilligten Zahlen die britische Vormachtstellung zur Genüge anerkenne; denn diese waren so klein, dass ein Großbritannien gefährdendes Vorgehen ausgeschlossen war. Sie konnte mit Fug und Recht erwarten, dass auch Großbritannien dies würdige, zumal sie bei der Verwirklichung ihres Programms sich nicht nur nach britischen Vorgaben richtete, sondern auch eher defensiven technischen Auslegungen den Vorzug gab.

Schuldig am In-Gang-Setzen einer Rüstungsspirale und an den daraus folgenden zwischenstaatlichen Spannungen kann wohl kaum der Staat sein, der freiwillig einem anderen die etwa 1,8-fache Stärke der

⁸ Ausnahme: Kurzzeitig die beiden deutschen Kreuzer mit 11600 t wdp (Kreuzerkampf bei Coronel {Enzyklop 53, 54}), die aber den britischen Kreuzern mit >13000 t wdp nicht ebenbürtig waren (Falkland-Schlacht {Enzyklop 73-74}).

⁹ Verträge oder sonstige freundliche Beziehungen Großbritanniens mit folgenden Großmächten: Frankreich, Japan, Russland, USA.

¹⁰ Selbst wenn die Briten wirklich die Hälfte ihrer Flotte außerhalb des Nordseebereichs hätten stationieren müssen, wäre die Stärkerelation ihres an der Nordsee stationierten Flottenteils zur gesamten deutschen Flotte besser gewesen als im umgekehrten Fall selbst im für Deutschland günstigsten Fall, was folgende Abschätzung zeigt:

Annahme: Durchschnittliche Gesamtrelation der deutschen Flotte zur britischen: maximal 64% (tatsächlich war die Relation kleiner!).

Folge: Relation der Hälfte der britischen Flotte zur gesamten deutschen: mindestens 78%.

¹¹ Deutsche Predreadnought-Schlachtschiffe dieser Größenordnung gab es überhaupt nicht!

eigenen zugesteht und sich darüber hinaus lediglich darum bemüht, waffentechnologisch nicht zu sehr ins Hintertreffen zu geraten. Das wäre doch eher jener, der für sich eine erheblich darüber hinausgehende Übermacht beansprucht, die in diesem Ausmaß weder für seine Verteidigung, noch zur Sicherung seiner Versorgung nötig ist. Eine solche Übermacht wirkt bedrohlich, besonders auf Wirtschaftskonkurrenten des übermächtigen Staats.

Fazit:

Die deutsche Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg kann den Deutschen nicht als Schuld am deutsch-britischen Antagonismus und am Ausbruch des Ersten Weltkriegs angelastet werden, weil die deutschen Planungsziele so weit unter den britischen Zahlen lagen, dass die maritime Verteidigungsfähigkeit des Deutschen Reichs nur knapp gesichert und ein ernst zu nehmendes offensives Vorgehen der deutschen Streitkräfte gegen Großbritannien völlig ausgeschlossen war.

Schon das anfängliche Ausmaß der britischen maritimen Aufrüstungserhöhung ab 1890 musste Befürchtungen auslösen, aber die weiteren Erhöhungen der britischen Bauraten ab 1895 und der später von der britischen Führung trotz des schon verwirklichten britischen Bauvorsprungs bei den Großkampfschiffen verkündete Grundsatz, für jedes neue deutsche Großkampfschiff zwei eigene bauen zu wollen, sind als bedrohlich-aggressiv zu verurteilen. Die Verwirklichung dieses Grundsatzes hätte die Einheitenrelation der deutschen zu den britischen Großkampfschiffen unter 50% gedrückt; damit hätte Großbritannien über mehr als doppelt so viele Großkampfschiffe verfügt als das Deutsche Reich. Im Predreadnought-Bereich war diese Situation sowieso Realität.

A) Literaturoswertung

A.0) Bezeichnungen der wichtigsten Kriegsschiffstypen

Um Missverständnisse zu vermeiden, werden zunächst die in dieser Literaturoswertung und die in den deutschen Flottengesetzen und ihren Novellen verwendeten Typbezeichnungen der für den Vergleich der deutschen mit der britischen Flotte relevanten Schiffsarten erläutert:

A.0.1) Schlachtschiffe (Battle ships) bzw. Linienschiffe

Die vorgenannten 3 Bezeichnungen sind identisch.

Es handelt sich hier um die kampfkraftigsten Schiffe, die aber langsamer waren als die etwa gleich alten Kreuzer.

Mindestkriterien der den Vergleichen zu Grunde gelegten Einheiten:

Wasserverdr.: mind. 8500 t

Höchstgeschw.: mind. 17 kn, aber niedriger als die gleichaltriger Kreuzer

Sehr starke Panzerung

Hauptartillerie: mind. 4 Geschütze mit >23-cm-Kaliber

A.0.2) Große Kreuzer

Dies ist eine ungenaue Bezeichnung, weil nur die Schiffsgröße Einordnungskriterium ist.

Vermutlich wurde dieser Begriff gerade deshalb in den deutschen Flottengesetzen und ihren Novellen verwendet. Aber alle ab 1900 von Stapel gelaufenen deutschen „Großen Kreuzer“ entsprachen den unter A.0.4 genannten Kriterien für „Schwere Kreuzer“.

A.0.3) Panzerkreuzer

Sammelbezeichnung für alle gepanzerten Kreuzer (insbes. A.0.4-A.0.6)

A.0.4) Schwere Kreuzer

Hier handelt es sich um große Panzerkreuzer, die folgenden Mindestkriterien entsprechen:

Wasserverdr.: mind. 8500 t

Höchstgeschw.: mind. 19 kn

Starke Panzerung, aber schwächer als die gleich alter Einheiten nach A.0.1

Hauptartillerie: mind. 4 Geschütze mit >20-cm-Kaliber oder mind. 2 Geschütze mit >23-cm-Kaliber

A.0.5) Kleine Schwere Kreuzer

Dieser Begriff ist unüblich. Trotzdem wird er in dieser Arbeit verwendet, um die Kreuzervergleiche zu erleichtern.

Es handelt sich um schwach gepanzerte Einheiten der deutschen Flotte mit

Wasserverdr.: 5600-5900 t

Höchstgeschw.: 18-19 kn

mittelstarke Panzerung, schwächer als die gleich alter Einheiten nach A.0.1 und A.0.4

Hauptartillerie: 2 Geschütze mit 21-cm-Kaliber und 8 15-cm-Geschütze

Sie galten zunächst als „Große Kreuzer“, wurden aber 1910 wegen ihrer zumindest in der Nordsee unzureichenden Kampfbedeutung zu Schulschiffen umgewidmet.

Vergleichbare britische Kreuzer wurden nach 1890 nicht gebaut.

A.0.6) Große Leichte Kreuzer

Dieser Begriff ist unüblich. Trotzdem wird er in dieser Arbeit verwendet, um die Planzahlen der deutschen „Großen Kreuzer“ optimal mit den britischen Prognosezahlen vergleichen zu können.

Es handelt sich bei diesem Kreuzertyp um große Panzerkreuzer, die bezüglich des Kalibers ihrer Hauptartilleriegeschütze nicht den unter A.0.4 genannten Mindestzahlen entsprechen. Für die 18 britischen Einheiten gilt:

Wasserverdr.: 9800-11000 t

Höchstgeschw.: 21- 23 kn

Starke Panzerung, aber schwächer als die gleich alter Einheiten nach A.0.1

Hauptartillerie: 14 bzw. 16 Geschütze mit 15-cm-Kaliber
Aufgabenbereiche dieses Kreuzertyps waren vermutlich: außereuropäische Aufgaben, Schutz anderer Schiffe vor Torpedobootsangriffen, Handelskrieg auch in stürmischen Gewässern.

A.0.7) Kleine Kreuzer

In dieser Arbeit nur kleine gepanzerte Kreuzer berücksichtigt. Näheres in A.7

A.0.8) Zerstörer, Torpedoboote, U-Boote.

Näheres in A.8

A.0.9) Großkampfschiffe

Deutsche Sammelbezeichnung für „Schlachtschiffe des Dreadnoughttyps“, „Linienschiffe des Dreadnought-Typs“ und „Schlachtschiffe“, alles Kampfschiffe nach A.0.1 bzw. A.0.4, jedoch mit Wasserverdrängung: >17000 t

Höchstgeschwindigkeit: mind. 20 kn für die Schiffe des Dreadnought-Typs (nach A.0.1)
mind. 25 kn für die Schlachtschiffe

Kaliber der Hauptartilleriegeschütze: mind. 28 cm

Weder in den deutschen Flottengesetzen, noch in Weyer sind die Großkampfschiffe hervorgehoben, also auch nicht in A.2; in den britischen Schiffslisten sind nur die „Battle Cruisers“ besonders herausgestellt.

Speziellere Angaben in C.23

Lit.: Weyer 1904, Weyer 1910, Weyer 1914, Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1912, Schiffsliste 1914

A.1) Fakten, die zur deutschen Flottenausrüstung führten

A.1.1) Das deutsche Reich war spätestens ab Anfang der 1890er Jahre wegen seiner hohen landmilitärischen und überdurchschnittlich wachsenden wirtschaftlichen Potenz dabei, eine Weltmacht zu werden, nachdem es schon vorher eine führende kontinental-europäische Macht war; diese Entwicklung war zwangsläufig (Craig 225) und ergab sich insbesondere aus folgenden Fakten:

Die deutsche Industrieproduktion und der deutsche Welthandel standen in den entsprechenden Welt-ranglisten ab ca. 1890 an 3. oder sogar 2. Stelle und hatten die größten Zuwachsraten (Salis I544-I545, II240-II241, Atlas 109).

Das deutsche Heer hatte 1870-71 das bis dahin als stärkstes Heer der Welt geltende besiegt und musste somit als das stärkste der Welt gelten.

Daher darf man der deutschen Führung nicht zum Vorwurf machen, dass sie beanspruchte, das Deutsche Reich müsse als den anderen Weltmächten **gleichberechtigt** anerkannt sein; zumal sie Großbritannien von vornherein eine gewisse Vorrangstellung einräumte¹², wie aus ihrer Beschränkung der deutschen Flottenrüstung auf ca. 63% der britischen Flottengröße als Endziel hervorgeht, die der Reichstag im Jahre 1900 auf 57% herabsetzte, was die deutsche Führung akzeptierte; denn sie versuchte nach 1900 nie mehr, diese Relation wieder zu erhöhen, sondern begnügte sich sogar mit 53%-54% (A.2), obwohl Relationen bis zu 66% der stärksten Seemacht als ethisch zulässig anzuerkennen waren (Epkenhans 16-17).

A.1.2) Nach den damals weltweit vorherrschenden Ansichten hatte jede Weltmacht das Recht auf eine starke Hochseeflotte, wie sich daraus ergibt, dass nicht nur Großbritannien, sondern auch Frankreich, USA und Russland über starke Hochseefloten verfügten (Weyer 1904, Schiffsliste 1907). Dies war jedoch für die Deutschen keineswegs der einzige Grund für den Bau einer solchen; aus deutscher Sicht gab es durchaus rationale Gründe, wie Schutz der Küsten und der Handelsschiffahrt, zudem Hoffnung auf Verbesserung der unbefriedigenden diplomatischen Situation bei Verhandlungen mit anderen Großmächten (Vor 1890 waren diese Gründe noch weitgehend irrelevant, so dass Bismarck auf eine starke Hochseeflotte verzichten konnte).

Zum Schutz des ab etwa 1890 stark wachsenden deutschen Exports und Seehandels wurde seitdem in Deutschland eine ausreichend starke Kriegsflotte für notwendig erachtet, wobei die Zerstörung Kopenhagens durch die britische Flotte 1807 ohne vorherige Kriegserklärung ein Argument war (Berghahn 221, Berghahn 380-381), ebenso die Kündigung des seit 1867 bestehenden deutsch-britischen Handelsvertrags durch die Briten 1897 (Salis I545)¹³ und die chronologische Parallelität der verstärkten britischen Flottenausrüstung ab 1891 (C.22; Schiffsliste 1907, Weyer 1904) mit dem Wachstum des deutschen Außenhandels und des deutschen Industriepotentials (Salis I544-I545).

Auf Grund der Erfahrungen über die für erfolgreiche Defensive erforderliche Flottengröße (Epkenhans 16-17) und verständlicher deutscher Befürchtungen wegen der vorgenannten britischen Handlungsweisen war eine Größe der deutschen Flotte von 65%-70% der britischen wünschenswert. Mit der tatsächlich angestrebten durchschnittlichen Relation von 53%-57% (A.2+C.21) gestand das Deutsche Reich Großbritannien sogar eine Flottenübermacht zu, die mit den deutschen Defensivbedürfnissen kaum noch zu vereinbaren war, was die deutsche Friedensbereitschaft verdeutlicht¹⁴. Die deutsche Selbstbeschränkung wird insbesondere durch die Relationen der deutschen Flottenbau-Planungszahlen zu gut begründeten Prognosezahlen über die wahrscheinliche Entwicklung der britischen Flotte einwandfrei belegt (A.2 + C.21).

A.1.3) Bei Beschränkung auf kleine Küstenverteidigungsschiffe in Kombination mit nur wenigen großen Kampfschiffen und starker Küstenartillerie (Galster-Konzept [A.9]) wäre die deutsche maritime Sicherheit nicht ausreichend gewährleistet gewesen, und zwar aus folgenden Gründen:

¹² Für die Behauptung, die damalige deutsche Führung habe das Deutsche Reich zur führenden Weltmacht machen wollen, konnte keine redliche Begründung aufgefunden werden.

¹³ Vermutlich war diese britische Entscheidung juristisch zulässig, dürfte aber in Deutschland antibritische Emotionen geweckt haben.

¹⁴ Die Behauptung, die britische Flotte habe wegen ausgedehnter „außereuropäischer Aufgaben“ so viele ihrer Kriegsschiffe nicht in der Nordsee einsetzen können, dass die deutsche Flotte Großbritannien hätte bedrohen können, obwohl sie wesentlich kleiner war als die britische (A.2, C.22), ist falsch (A.4).

Das Risiko des Verteidigers war umso kleiner, je früher er den Angreifer zum Kampf stellen konnte. Hierzu benötigte er hochseefähige Schiffe, die fast ebenso groß und fast ebenso kampfkünftig sein mussten wie die des potentiellen Angreifers.

Weil es damals noch keine automatischen Geschützrohrstabilisierungen gab, die die durch Seegang verursachten Schiffsgeschützbewegungen hätten ausgleichen können, war die Schussgenauigkeit der Schiffsartillerie stark von Seegang und Schiffsgröße abhängig. Somit hatten Kampfschiffe mit <8000 t wdp spätestens nach 1905 allenfalls in der Ostsee noch einen gewissen Defensivkampfwert; in der Nordsee waren auch für die Verteidigung im Küstennahbereich Linienschiffe und Kreuzer erforderlich, deren Größe ausreichend ruhige Schiffslage für ausreichende Schussgenauigkeit ihrer Artillerie auch bei bewegter See garantierte.

Sich vorwiegend auf die Torpedowaffe stützende Defensive war damals wenig erfolgversprechend, und zwar aus folgenden Gründen:

Torpedoboote mussten nahe an ihre Ziele herankommen und konnten daher durch gute Schiffsmittelartillerie rechtzeitig abgewehrt werden; zudem waren ihre Leistungen extrem seegangsabhängig.

Die Defensivbedeutung der U-Boote konnte vor dem ersten Weltkrieg wegen fehlender Erfahrungen nicht verlässlich bewertet werden.

Daher waren vor dem Ersten Weltkrieg die Gedanken Galsters abzulehnen, der die Küstenverteidigung vorwiegend auf kleine Kriegsschiffe und Küstenartillerie stützen wollte (A.9; Uhle-W 274-275, Uhle-W 339).

A.2) Deutsche Flottenplanung ab 1900 in Relation zur Entwicklung der britischen Flotte

Vorbemerkung 1: Die deutsche Flottenplanung war langfristig angelegt und vom Reichstag bewilligt (Verfart 20 + Verfart 5). Die deutschen Planungsziele sollten 1917-1918 (20 Jahre nach Bewilligung des 1. Flottengesetzes) erreicht sein (A.2.2.1). Für den Vergleich dieser Zahlen mit den entsprechenden britischen sind die britischen Ist-Zahlen zum Zeitpunkt der Behandlung dieser Gesetze und Novellen im Reichstag unbrauchbar; man benötigt Prognosezahlen für das Jahr, in dem die deutschen Planziele erreicht sein sollten (1917)! Die in dieser Arbeit verwendeten basieren auf Extrapolationen der britischen Bauraten von 10 bzw. 14 Jahren vor der Behandlung der Flottengesetze und -novellen im Reichstag unter Einbezug der in der britischen Flotte üblichen Ersatzzeit von 20 Jahren (C.21).

Vorbemerkung 2: Bezüglich der britischen „Großen Leichten Kreuzer“ sind nur für 1900 und 1906 Prognosezahlen in die Vergleiche einbezogen, für 1912 dagegen die Ist-Zahl (Schiffsliste 1911), weil Kreuzer dieses Typs nach 1903 nicht mehr gebaut wurden.

Vorbemerkung 3: Die Summe der Planungszahlen für Linienschiffe und Kreuzer des 1898 vom Reichstag bewilligten 1. Flottengesetzes (Reichsgesetzblatt 1898 Nr. 15 S. 165 ff, Weyer 1904) lag so weit unter den entsprechenden britischen Prognosezahlen für 1909, dass die danach gebaute deutsche Flotte nicht in der Lage gewesen wäre, die deutschen Küsten ohne sehr starke und ausgedehnte Küstenartillerie erfolgreich zu verteidigen; zusätzlich wären Landstreitkräfte in einem solchen Ausmaß erforderlich gewesen, dass in einem wegen des französisch-russischen Militärvertrags ab 1892 nicht auszuschließenden Zweifrontenkrieg (Salis I345-I347 + Salis I358-I361) der Schutz der deutschen Landgrenzen nicht ausreichend gesichert gewesen wäre, weil Personalgrößen und Etats der deutschen und der österreich-ungarischen Landstreitkräfte in Anbetracht der entsprechenden französischen und russischen Zahlen diesen Verteidigungsbedürfnissen nur knapp genügten (Salis II496-II498, Atlas 117).

A.2.1) Die nach dem 2. Flottengesetz und seinen Novellen um etwa 1917 zu erreichenden Maximalzahlen der höchstens 20 Jahre alten Schiffe

A.2.1.1) Regierungsvorlage 1900

38* Linienschiffe – ca.60% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

20* Große Kreuzer – ca.72% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl ohne die Großen Leichten Kreuzer

ca.48% einschl. der Großen Leichten Kreuzer

58* Linienschiffe + Große Kreuzer – ca. **63%** der hierfür relevanten britischen Prognosezahl
ohne die Großen Leichten Kreuzer
ca.54% einschl. der Großen Leichten Kreuzer

38(?) Kleine Kreuzer

Die mit * gekennzeichneten Zahlen der Linienschiffe und der Großen Kreuzer wurden aus Berghahns Angabe über eine Aussage von Tirpitz bezüglich seiner 1900 vorgelegten Forderungen von Linienschiffen und Kreuzern abgeleitet, die er für die Novelle 1906 (A.2.1.3) wiederholen wolle (Berghahn 443unten-444oben).

Prognosezahlen 1900 zur Entwicklung der britischen Flotte aus C.21-Tabellenzeile 1900.

Die Anzahl der geforderten Kleinen Kreuzer wurde nicht ermittelt; vermutlich war sie mit der bewilligten Anzahl identisch (A.2.1.2).

A.2.1.2) Vom Reichstag verabschiedetes Gesetz 1900

38 Linienschiffe – ca.60% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

14 Schwere Kreuzer – ca.54% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

52 Linienschiffe + Schwere Kreuzer – ca. **57%** der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

38 Kleine Kreuzer – ?%¹⁵ der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

einschl. der Großen Leichten Kreuzer

Ersatzzeit der Linienschiffe: 25 Jahre; Ersatzzeit der Kreuzer: 20 Jahre

Prognosezahlen 1900 zur Entwicklung der britischen Flotte aus C.21-Tabellenzeile 1900

Lit.: Reichsgesetzblatt 1900 Nr.21 S.255ff

A.2.1.3) Vom Reichstag verabschiedete Novelle 1906

(identisch mit der Regierungsvorlage 1905)

38 Linienschiffe – ca.58% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

20 Schwere Kreuzer – ca.47% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

58 Linienschiffe + Schwere Kreuzer – ca. **53%** der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

38 Kleine Kreuzer – ca.36%¹⁶ der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

einschl. der Großen Leichten Kreuzer

Trotz der Vergrößerung der Planungszahl der Schwere Kreuzer wurden die Quotienten der Schwere Kreuzer und der Summe der großen Kampfschiffe des Gesetzes von 1900 nicht erreicht!

Ersatzzeit der Linienschiffe: 25 Jahre; Ersatzzeit der Kreuzer: 20 Jahre

Prognosezahlen 1906 zur Entwicklung der britischen Flotte aus C.21-Tabellenzeile 1906

Lit.: Reichsgesetzblatt 1906 Nr.34 S.729

A.2.1.4) Vom Reichstag verabschiedete Novelle 1908

(identisch mit der Regierungsvorlage 1908)

Die nach Plan anzustrebende Flottengröße wurde durch diese Novelle nicht verändert. Die geplanten Schiffszahlen blieben bei den in der Novelle von 1906 genannten Werten.

Lediglich die Ersatzzeit der Linienschiffe wurde nach britischem Vorbild auf 20 Jahre verkürzt und damit der der Kreuzer angeglichen (A.2.2.3).

Die Verkürzung der Ersatzzeit der Linienschiffe auf 20 Jahre wurde durch die von den Briten realisierten Weiterentwicklungen der Kriegsschiffstechnik nötig (C.23).

Lit.: Reichsgesetzblatt 1908 Nr.17 S.147

¹⁵ Auf diese Angabe wurde verzichtet, weil die Literaturangaben über die Kleinen Kreuzer für die Zeit vor 1896 nur sehr unsicher und die Kleinen Kreuzer für Kampfkraftvergleiche der Flotten von untergeordneter Bedeutung sind (A.7).

¹⁶ Die Zuverlässigkeit dieser Zahl ist unsicher; außerdem ist sie von untergeordneter Bedeutung (A.7).

A.2.1.5) Vom Reichstag verabschiedete Novelle 1912

(identisch mit der Regierungsvorlage 1912)

41 Linienschiffe – ca.62% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

20 Schwere Kreuzer – ca.43% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

61 Linienschiffe + Schwere Kreuzer – ca.54% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

ohne die Großen Leichten Kreuzer

40 Kleine Kreuzer – ca.41% der hierfür relevanten britischen Prognosezahl

einschl. der Bestandszahl der Großen Leichten Kreuzer

Ersatzzeit der Linienschiffe und Kreuzer: 20 Jahre

Prognosezahlen 1912 aus C.21-Tabellenzeile 1912

Bestandszahl der britischen Kleinen Kreuzer aus Schiffsliste 1911

Lit.: Reichsgesetzblatt 1912 Nr.43 S.435ff;

Bemerkung zu den in A.2.1 genannten %-Zahlen:

Diese Zahlen können nicht genau sein, weil sie mit Hilfe von Prognosezahlen (aus C.21-Tabelle) ermittelt wurden. Und Prognosezahlen sind nun einmal nicht ganz genau, so dass auch mit ihnen ermittelten %-Zahlen nicht ganz genau sein können. Da die britischen Bauzahlen im mehrjährigen Durchschnitt eher größer wurden (C.22), sind die in A.2.1 genannten %-Zahlen eher etwas zu groß als zu klein.

Definition des Begriffes „Ersatzzeit“:

Zeitspanne zwischen der In-Dienst-Stellung eines Schiffes bis zu dem Zeitpunkt, ab dem sein Nachfolgeschiff in Dienst gestellt werden durfte oder Zeitspanne zwischen dem Stapellauf eines Schiffes bis zum frühest zulässigen Stapellauftermin seines Nachfolgeschiffs.

A.2.2) Ergänzungen zu A.2.1.1-A.2.1.5:

A.2.2.1) 1917 als das Jahr, in dem die auf Stapelläufe bezogenen Planungszahlen des deutschen 2. Flottengesetzes und seiner Novellen erreicht sein sollten, ergibt sich aus dem letzten Satz des §2 des 2. Flottengesetzes von 1900 (Reichsgesetzblatt 1900 Nr.21 S.256), seiner 2. Novelle von 1908 (Reichsgesetzblatt 1908 Nr.17 S.147) und seiner 3. Novelle von 1912 (Reichsgesetzblatt 1912 Nr.43 S.436). Ab 1918 durften nur so viele Schiffe fertig gestellt werden, dass die in der 3. Novelle des 2. Flottengesetzes genannten Zahlen nicht überschritten wurden.

A.2.2.2) In der Gesetzesvorlage von 1900 wurden zunächst 20 Große Kreuzer gefordert, weil in diesem Jahr die britischen „Großen Leichten Kreuzer“ nach den britischen Einordnungskriterien zu den „Armoured Cruisers“ gezählt wurden (Schiffsliste 1907), so dass die Relation der in der Regierungsvorlage geforderten „Großen Kreuzer“ zu den britischen „Armoured Cruisers“ nur bei ca. 50% lag. Trotzdem hat der Reichstag die Verringerung um 6 Einheiten durchgesetzt.

A.2.2.3) Dass die britischen großen Kampfschiffe zumindest in der Zeit vor 1912 ausgemustert wurden, bevor sie 21 Jahre in Dienst standen (ausgenommen 2 Kreuzer), ergibt sich aus dem Vergleich der Angaben der britischen Schiffslisten von 1907 und 1911.

A.2.2.4) Die 1912 erfolgte Vergrößerung der Zahl der deutschen Linienschiffe um 3 Einheiten auf 62% der Prognosezahl der britischen Schlachtschiffe (C.21 – Tabellenzeile 1912) könnte eine Reaktion darauf gewesen sein, dass die Briten um etwa 1909-1911 angekündigt hatten, jeweils doppelt so viele Großkampfschiffe bauen zu wollen wie die Deutschen (Salis II418, II431-II432). Unabhängig davon **war sie notwendig, um die Relation der Planungssumme der deutschen großen Kampfschiffe zur Prognosezahl der britischen großen Panzerschiffe nicht unter 54% sinken zu lassen** (A.2.1.5); denn diese Prognosezahl musste von den 92 Einheiten des Jahres 1900 auf 109 Einheiten 1906 und dann 1912 auf 113 Einheiten angehoben werden (C.21)!

A.2.3) Die Zahlen der deutschen Torpedoboote und U-Boote waren nur im jährlichen Marineetat benannt, weil sie durch das Flottengesetz nicht erfasst waren (Reichsgesetzblatt 1900 Nr. 21 S. 255-257; Verfert 69, 71, 22).

A.2.4) Ab Ende 1912 hatte Reichskanzler Bethmann Hollweg sich gegen eine weitere Flottennovelle und damit gegen weitere Vergrößerungen der deutschen Flotte ausgesprochen und konnte den Kaiser von der Notwendigkeit dieser Zurückhaltung überzeugen (Epkenhans 334) – und dies trotz der vorherigen britischen Ankündigung, 2 Großkampfschiffe pro einem deutschen Neubau bauen zu wollen (Salis II431-II432).

A.2.5) Die deutschen Planer mussten zusätzlich die russische Ostseeflotte als potentiellen Gegner in Betracht ziehen. 1905 wurde sie zwar von den Japanern weitgehend vernichtet (Schiffsliste 1907 + Enzyklop 395-397), aber ihr Wiederaufbau begann etwa 1908 mit britischer Hilfe (Weyer 1914, Schiffsliste 1914). Nur bevor dieser zu nennenswerten Ergebnissen geführt hatte, waren die deutschen „Küstenpanzerschiffe“ (ca. 4100 t wdp) und „Kleinen Schweren Kreuzer“ (ca. 5700-5900 t wdp) in der Ostsee noch als Kampfschiffe brauchbar (Weyer 1904).

Eigentlich ist angebracht, die deutschen Zahlen mit den entsprechenden Summen {der britischen Zahlen + denen der russischen Ostseeflotte} in Beziehung zu setzen. Trotzdem wurde in dieser Arbeit hierauf verzichtet, weil die russische Ostseeflotte nach ihrer weitgehenden Vernichtung durch die Japaner bis zum Ersten Weltkrieg nur geringe Bedeutung erlangte.

A.3) Einfluss des Reichstags auf die deutsche Flottenrüstung

A.3.1) Durch das deutsche Flottengesetz von 1900 und seine Novellen von 1906, 1908 und 1912 wurden die Planungsgrundlagen langfristig gesichert und den britischen Flottenverstärkungen angepasst. Dabei blieb die Entscheidungsbefugnis über Vergrößerungen der Flotte weiterhin in der Kompetenz des Reichstags (Verfart 5, 69, 71), indem er die von den Regierungsvorlagen geforderten Planungsziele bei ihrer parlamentarischen Behandlung bis auf den bis dahin geltenden Stand erniedrigen konnte (Verfart 5 + 11). So hatte er 1900 die Forderung der Regierungsvorlage um 6 Große Kreuzer erniedrigt; damit hatte er die Relation der von der Regierungsvorlage geforderten Endsumme der großen Kampfschiffe zur realistisch prognostizierten Summe der ihnen entsprechenden britischen Kampfschiffe (ohne die Großen Leichten Kreuzer) von 63% auf 57% erniedrigt (A.2.1.1 + A.2.1.2). Später hat dann die Reichstagsmehrheit die Regierungsvorlagen unverändert verabschiedet, vermutlich deswegen, weil die deutschen Regierungsvorlagen nach 1900 nur Planungsendgrößen der Summen von {Linien Schiffen + Schweren Kreuzern} von nur ca. 54% der britischen Zahlen vorsahen, sogar ohne Berücksichtigung der britischen Großen Leichten Kreuzer (A.2.1), und die Notwendigkeit maßvoller Erhöhungen der deutschen Planungsendzahlen wegen der starken britischen Flottenausrüstung auch nach 1900 und der britischen qualitativen Weiterentwicklungen seit spätestens 1904 offensichtlich war (C.22, C.23; Weyer 1910).

Durch die Flottengesetze wurde verhindert, dass der Reichstag Ersatzbeschaffungen für überalterte oder aus anderen Gründen unbrauchbar gewordene Kampfschiffe verweigern konnte. Damit wurde in der Tat sein Einfluss vermindert, aber nur in dem Maß, dass sein Einfluss auf die Flotte dem auf die Armee angeglichen wurde, was den Grundgedanken der Bismarck-Verfassung entsprach¹⁷. Ohne die Flottengesetze wäre die Kampfkraft der deutschen Flotte allein vom Reichstag abhängig geblieben, was dem nach den Gedanken des französischen Philosophen Montesquieu ausgerichteten Prinzip der konstitutionell-monarchischen Verfassung widersprochen hätte. Die Unterstellung jedoch, die deutsche Führung habe die Vergrößerung der Flotte vom Parlament unabhängig machen wollen, ist mit der deutschen **Verfassung** und den deutschen Flottengesetzen unvereinbar (Verfart 5 + 11; A.2.1). Und es gibt keinen Hinweis für die Richtigkeit der Meinung, die deutsche Führung habe Verfassung und Gesetze missachtet bzw. gegen sie handeln wollen (Dass sie es nicht getan hat, ist sowieso evident).

A.3.2) Einerseits war zur parlamentarischen Bewilligung des 2. Flottengesetzes und seiner Novellen die Summe der Mandatszahlen von Konservativen und Nationalliberalen im Reichstag nie ausreichend, so dass die Reichsregierungen auch auf die Zustimmung des Zentrums und gemäßigter Liberaler angewie-

¹⁷ Vor 1890 war wegen des damals noch recht niedrigen Standes der Schiffbautechnik diese Frage von so geringer Bedeutung, dass Bismarck irrtümlich meinte, man könne die Kompetenzen bezüglich der Marine zwischen Monarch und Parlament prinzipiell ebenso abgrenzen, wie es bezüglich des Heeres sinnvoll war.

sen waren, die deswegen einen wichtigen Einfluss auf die Größe der deutschen Flotte bekamen – andererseits waren die Mandatszahlen der entschiedenen Gegner des Aufbaus einer deutschen Flotte, deren Größe über die nach dem Flottengesetz von 1898 hinausging (Sozialdemokraten + ein Teil der Linksliberalen + ein Teil der Landsmannschaften), im Reichstag nie so groß, dass sie die deutsche Flottengesetzgebung hätten beeinflussen können, auch nicht nach der Reichstagswahl Anfang 1912, bei der die Sozialdemokraten 33% der gültigen Stimmen erhielten, die zu 27,7% der 397 Reichstagsitze, entsprechend 110 Abgeordneten führte (Salis II322). Denn nach dieser Wahl wurde die 3. Novelle des Flottengesetzes vom Reichstag mit 65,2% der insgesamt 397 Abgeordnetenstimmen bewilligt; also haben nur 138 Abgeordnete dagegen gestimmt, vermutlich Sozialdemokraten und Polen, zudem wohl einige Linksliberale und/oder Sonstige (Salis II322, Fernis 155).

A.4) „Außereuropäische Aufgaben“ der britischen Flotte?

A.4.1) Auch wenn anzuerkennen ist, dass außer der Sicherung der Versorgung der europäischen britischen Inseln auch militärischer Schutz der „außereuropäischen Besitzungen“ Großbritanniens legitime Aufgabe der britischen Flotte war, wäre die Zahl der dafür notwendigen starken Kampfschiffe (Schlachtschiffe und Schwere Kreuzer) bei weitem nicht so groß gewesen, wie oft behauptet wird. Denn ab etwa 1904 gab es außerhalb von Nordsee und Ostsee kaum noch legitime Aufgaben für große gepanzerte Kampfschiffe der britischen Flotte mit starker Hauptartillerie (Geschützkaliber >20 cm) – und zwar aus folgenden Gründen:

A.4.1.1) Ab 1902 hatte Großbritannien freundliche Beziehungen mit Japan und den USA und ab 1904 zusätzlich auch freundliche Beziehungen mit Frankreich¹⁸ (Salis I659-I660, II58, II417), dessen Flotte größer war als die von Österreich-Ungarn (Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1914). 1913 standen USA, Frankreich und Japan an der 3.- 5. Stelle der Flottenrangliste 1913 des USA Navy Department, Österreich-Ungarn erst an 8. Stelle (Flottenliste 1913).

A.4.1.2) In vielen Fällen ist der Ausdruck „außereuropäische Aufgaben“ die Beschönigung für „imperialistische Beherrschung nicht-europäischer Völker und Staaten“. Auf Grund der vorgenannten politischen Situation und der militärischen Schwäche der nicht in freundlichen Beziehungen mit Großbritannien stehenden außereuropäischen Völker und Staaten waren hierfür Leichte Kreuzer, Kanonenboote und ältere bzw. ungepanzerte Kreuzer ausreichend (unabhängig von der ethischen Problematik).

A.4.1.3) Bei den Leichten Kreuzern begnügten sich die Deutschen mit ca. 40% der britischen Zahlen (A.2.1.3, A.2.1.5), so dass die Briten eine erhebliche Zahl solcher Kreuzer für den „Schutz der außereuropäischen Besetzungen“ hätten einsetzen können, ohne das Mutterland zu gefährden; prinzipiell das Gleiche gilt auch für die anderen vorgenannten kleinen Schiffe, die für den Vergleich zwischen der deutschen mit der britischen Flotte so unwesentlich sind, dass sie in diese Arbeit nicht einbezogen wurden.

A.4.2) Die Sicherung der Versorgung der europäischen Britischen Inseln war fraglos eine legitime Aufgabe der britischen Flotte. Wegen der hervorragenden geographischen Lage dieser Inseln und der sehr guten bündnispolitischen Situation Großbritanniens (A.4.1) genügten hierfür normalerweise kleinere Kampfschiffe. Es war vorauszusehen, dass große Kampfschiffe hierfür nur in Ausnahmefällen notwendig sein würden und in diesen nur gegen deutsche Kriegsschiffe, was sich im Ersten Weltkrieg bestätigt hat. Deshalb müssen auch die für diese Aufgabe vorgesehenen großen britischen Kampfschiffe in die Vergleiche mit den ihnen entsprechenden deutschen einbezogen werden, wie es in A.2 geschehen ist. Die Gefährdung der britischen Versorgung durch U-Boote war vor dem Ersten Weltkrieg noch kein Thema. Diese Möglichkeit stellte sich erst im Krieg heraus. Und zur U-Boot-Bekämpfung genügten Kleine Kreuzer (auch veraltete), Zerstörer und Hilfskreuzer – Schiffstypen, die in die vorliegende Untersuchung nicht oder nur in untergeordnetem Maß einbezogen sind.

¹⁸ Daher konnte die französische Flotte die Kontrolle des Seewegs von Gibraltar über Malta zum Suez-Kanal auch zum Nutzen Großbritanniens übernehmen.

A.4.3) Selbst wenn Großbritannien nicht in der in A.4.1 geschilderten vorteilhaften Lage gewesen wäre und es legitime außereuropäische Aufgaben für die britische Flotte gegeben hätte, die die Hälfte der britischen großen Kampfschiffe außerhalb des Nord- und Ostseebereichs gebunden hätte, wäre die britische Verteidigungssituation selbst in diesem fiktiven Fall besser gewesen, als es die deutsche tatsächlich war, und zwar aus folgenden Gründen:

A.4.3.1) Selbst wenn die Briten die Hälfte ihrer Flotte außerhalb des Nordseebereichs hätten stationieren müssen, wäre die Stärkerelation ihres an der Nordsee stationierten Flottenteils zur gesamten deutschen Flotte für erfolgreiche Küstenverteidigung ausreichend gewesen, was folgende Abschätzung zeigt:

Berechnungsformel: $C = 100 \cdot A/B$ [%]

A: angenommene Relation des an der Nordsee stationierten Teils der britischen großen Kampfschiffe zur Gesamtzahl dieser Schiffe (50%)

B: durchschnittliche Gesamtrelation der Zahl der deutschen großen Kampfschiffe zu der der britischen nach A (<60%)

Ergebnis C: Relation der Hälfte der britischen großen Kampfschiffe zur Gesamtzahl der deutschen: >83%.

A.4.3.2) Wegen des französisch-russischen Militärbündnisses (Salis I345ff + I358ff) und der daraus folgenden Gefahr eines Zweifrontenkriegs für Deutschland musste das deutsche Reich fast seine gesamten Landstreitkräfte für eventuelle gleichzeitige Kämpfe gegen die französischen und russischen Streitkräfte vorhalten. Die deutsche Flotte hatte also die Aufgabe, Landungsversuche an den deutschen Küsten im Keim zu ersticken oder abzuwehren, bevor feindliche Streitkräfte anlanden konnten; dazu war eine Küstenverteidigungsflotte mit vorwiegend kleinen Schiffen nicht ausreichend (A.9). Demgegenüber hatten die Briten zusätzlich zu ihrer Flotte ein spezielles Festlandskorps von 6 Divisionen Landstreitkräften zum Einsatz auf dem europäischen Festland zur Verfügung (Salis II498). Großbritannien hätte diese Soldaten bei einer Landung an der deutschen Küste einsetzen können¹⁹, während das Deutsche Reich keine Landstreitkräfte für eine Landung an der englischen hätte abzuwehren können, ohne seine Grenzen zu Frankreich und Russland zu gefährden²⁰.

¹⁹ So rechnete um etwa 1905 der französische Außenminister Delcassé bei seiner Marokko-Politik damit, dass England ggf. Frankreich mit einer Landung von 100000 Mann an der Küste Schleswig-Holsteins unterstützen würde, wenn es zu einem Krieg zwischen Deutschland und Frankreich kommen würde (Salis II398).

²⁰ Im Ersten Weltkrieg hielt die britische Regierung Landungsversuche der Deutschen an der englischen Küste für ausgeschlossen. Dies folgt daraus, dass schon zu Beginn des Ersten Weltkriegs mindestens 4 britische Divisionen in Belgien bzw. Frankreich eingesetzt wurden (Salis II564), auf die also in England nach Meinung der britischen Regierung verzichtet werden konnte.

A.5) Stapellauf- und Bestandszahlen der großen Kampfschiffe ab 1890 (ohne die „Großen Leichten Kreuzer“ und ohne die „Kleinen Schwere Kreuzer“)

Vorbemerkung:

Die Zahlen der Linienschiffe/Schlachtschiffe und der großen Schwere Kreuzer sind aus folgenden Gründen zusammengefasst:

Per saldo waren die großen Schwere Kreuzer in Bau und Unterhaltung etwa ebenso teuer wie die gleichaltrigen Linienschiffe/Schlachtschiffe (Die Schwere Kreuzer hatten einen teureren Antrieb, die Schlachtschiffe/Linienschiffe eine teurere Artillerieausstattung und teurere Panzerung). Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Schlachtkreuzer nicht nur schneller, sondern auch artilleristisch stärker waren als die vor 1908 gebauten deutschen Linienschiffe; außerdem waren auch die letzten 9 britischen Schwere Kreuzer, die noch nicht den Schlachtkreuzerkriterien entsprachen, nicht nur erheblich schneller, sondern auch artilleristisch stärker als die bis 1903 gebauten deutschen Linienschiffe (C.23; Weyer 1911, Weyer 1914, Schiffsliste 1911, Schiffsliste 1914).

A.5.1) Stapelläufe der britischen und deutschen Kampfschiffe mit >5000 t wdp im Zeitraum von 1890-1914 (ohne die „Großen Leichten Kreuzer“)
(C.22; Weyer 1904, Weyer 1910, Weyer 1914, Schiffsliste 1914)

Im Zeitraum von 1890-1897 (8 Jahre) liefen von Stapel:

31 britische Schiffe (3,88 Schiffe p.a.) / 11 deutsche Schiffe (1,38 Schiffe p.a.; 35,5% der britischen Zahl)

Im Zeitraum von 1898-1906 (9 Jahre) liefen von Stapel:

55 britische Schiffe (6,11 Schiffe p.a.) / 26 deutsche Schiffe (2,89 Schiffe p.a.; 47,3% der britischen Zahl)
(In der Zahl der britischen Schiffe ist das Prototypschiff der Großkampfschiffe „Dreadnought“ enthalten)

Im Zeitraum von 1907-1910 (4 Jahre) liefen von Stapel:

17 britische Schiffe (4,25 Schiffe p.a.) / 11 deutsche Schiffe (2,75 Schiffe p.a.; 64,7% der britischen Zahl)
(In der Zahl der britischen Schiffe sind 16 Großkampfschiffe enthalten, in der der deutschen 10)

Anmerkung: Die ungewohnt „große“ Relation der deutschen Baurate zur britischen im Zeitraum von 1907 -1910 ist damit zu erklären, dass die Briten wegen ihrer zu dieser Zeit extrem großen Flottenübermacht (Fleet Annual 1907 S.28-29, Schiffsliste 1907) sich leisten konnten, die frühestens 1908 vorliegenden Ergebnisse ihrer Vergleiche zwischen der „Dreadnought“ und den beiden 1907 fertiggestellten Predreadnought-Schlachtschiffen der Lord-Nelson-Klasse abzuwarten, bevor sie den Bau weiterer „Dreadnoughts“ forcierten (C.22, C.23). Ein Anzeichen für britische Friedensbereitschaft ist das nicht, weil es sich eindeutig um technische Fragen der Kampfkraft handelte; hier handelt es sich ganz im Gegenteil um Vorzeichen einer weiteren Verstärkung der britischen Flottenausrüstung²¹.

Im Zeitraum von 1911-1914 (4 Jahre) liefen nur Großkampfschiffe von Stapel:

26 britische Großkampfschiffe (6,50 Schiffe p.a.) / 16 deutsche Großkampfschiffe (4 Schiffe p.a.; 61,5% der brit. Zahl)

A.5.2) Im Zeitraum von 1898-1914 (17 Jahre) liefen 53 deutsche große Kampfschiffe mit >6000 t wdp von Stapel (C.22; Weyer 1914). Hieraus folgt eine durchschnittliche Jahresbaurate von 3,12 Einheiten pro Jahr. Diese war geringfügig größer als die, die aus den Zahlen der Novelle von 1912 (A.2.1.5) für 1917 folgt (3,05 Einheiten pro Jahr).

Im gleichen Zeitraum (1898-1914; 17 Jahre) liefen ohne die „Großen Leichten Kreuzer“ 97 britische große Kampfschiffe mit >9000 t wdp von Stapel (5,71 Schiffe p.a.; C.22).

Die Briten bauten also in den 17 Jahren vor dem Ersten Weltkrieg 1,83-mal so viele große Kampfschiffe wie die Deutschen!

A.5.3) Ende 1914 standen folgende Kampfschiffe des Größenbereichs 14500-17000 t wdp in Dienst:

britische Schlachtschiffe mit 16350 bzw. 16500 tons wdp: 10 Einheiten

britische Schwere Kreuzer mit 14600 tons wdp: 3 Einheiten

Die deutsche Marine verfügte nur über 1 Kampfschiff dieses Größenbereichs, nämlich: den Schwere Kreuzer „Blücher“ mit 15800 t wdp.

(C.23; Schiffsliste 1914, Weyer 1914)

²¹ Daher ist der Vorwurf unberechtigt, Kaiser Wilhelm II. und Tirpitz hätten die um 1908 erkennbare britische Verständigungsbereitschaft missachtet (Epkenhans 18); denn eine solche britische Bereitschaft gab es nicht!

Anmerkung zu A.5.1 - A.5.3.: Kritiker der deutschen Flottenrüstung verschleiern die aus den in A.5.1 - A.5.3 genannten Zahlen folgende britische Übermacht durch die unwahre Behauptung, durch den Bau der Großkampfschiffe seien alle großen Kampfschiffe mit <17000 t wdp „Altes Eisen“ geworden (z. B. Epkenhans 25), also völlig unbrauchbar. Zumindest die jüngeren Predreadnought-Schlachtschiffe/Linienschiffe mit >16000 t wdp (C.23) waren aber insbesondere in Kombination mit Großkampfschiffen noch gut brauchbar. Denn in der Nähe der eigenen Küste waren die niedrigeren Höchstgeschwindigkeiten kaum nachteilig, weil hier die schiffstechnisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten der Großkampfschiffe aus navigatorischen Gründen nicht voll genutzt werden konnten; zudem waren diese Kampfschiffe überall da noch brauchbar, wo keine gegnerischen Großkampfschiffe eingreifen konnten (z. B. Dardanellen-Operation der Briten im 1. Weltkrieg {Enzyklop 56}).

A.5.4) Die fertiggestellten britischen und deutschen Großkampfschiffe mit >17000 t wdp (Schiffsliste 1914):

Jahreszahl	Ende 1906	Ende 1908	Ende 1910	Ende 1912	Ende 1914
Britische Großkampfschiffe	1	4	10	22	34
deutsche Großkampfschiffe	0	0	5	13	21
Relation dt/brit Zahl in %	0	0	50,0	59,1	61,8

Es war damit zu rechnen, dass der Quotient der deutschen zur britischen Zahl auch bei Erhaltung des Friedens ab 1915 wieder unter 60% fallen würde; denn 1915 sollten nach den Planungen vor Kriegsbeginn **8 britische** Dreadnoughts fertiggestellt werden (Schiffsliste 1914), aber nur **4 deutsche** (Weyer 1914).

A.5.5) Fazit aus A.5.1-A.5.4:

Die britische Flotte verfügte vor dem Ersten Weltkrieg nicht nur über eine erheblich größere Anzahl großer Predreadnought-Kampfschiffe als die deutsche, sondern auch von Anfang an über deutlich mehr Großkampfschiffe!

Den Deutschen das bescheidene Nachvollziehen des britischen Vorgehens zum Vorwurf zu machen, ist unredlich.

Und selbst wenn die Predreadnoughts tatsächlich wegen der Großkampfschiffe allesamt „Altes Eisen“ geworden wären, wären doch allein die Briten schuld an dieser Entwicklung gewesen, weil sie die Großkampfschiffe konzipierten und als Erste bauten (C.22, C.23; Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1914; Fleet Annual 1907 S. 28-29).

A.5.6) Trotz der zuvor genannten Fakten und Erkenntnisse wird weithin die Schuld an den starken Flottenrüstungen der Großmächte vor dem Ersten Weltkrieg vorwiegend oder sogar ausschließlich der Tirpitz-wilhelminischen Flottenrüstung angelastet, indem folgende Behauptungen kolportiert werden:

- a) Die für die Sicherung der Versorgung der britischen Inseln erforderlichen Kriegsschiffe dürften nicht in den Zahlenvergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden.
- b) Die britische Flotte hätte ausgedehnte „außereuropäische Aufgaben“ gehabt. Die zu deren Erfüllung erforderlichen Kriegsschiffe dürften nicht in den Zahlenvergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden.
- c) Aus a und b folge, dass die Zahl der zum Schutz der britischen Inseln gegen eventuelle deutsche Angriffe zur Verfügung stehenden Schlachtschiffe und Kreuzer kleiner gewesen wäre als die der diesen Einheiten prinzipiell entsprechenden deutschen, nachdem die Deutschen ihre Pläne erreicht hatten.
- d) Durch den Bau der Großkampfschiffe seien alle älteren großen Kampfschiffe „altes Eisen“, also weitestgehend wertlos geworden. Und diese Tatsache sei für die britische Flotte weit schwerwiegender gewesen als für die deutsche.
- e) Wichtig für die Bewertung der deutschen Flottenrüstung sei der Vergleich des Quotienten der Stärke der britischen Flotte zur Gesamtlänge der Küsten Großbritanniens mit dem Quotienten der Stärke der deutschen Flotte zur Gesamtlänge der deutschen Küsten. Weil nun die Küsten Großbritanniens erheblich länger waren als die Küsten des Deutschen Reichs, waren die resultierenden Quotienten der deutschen Zahl zur britischen Zahl wesentlich größer als die entsprechenden Quotienten der Schiffszahlen, so dass man deswegen schwere Vorwürfe gegen die Tirpitz-wilhelminische Flottenrüstung erheben müsse.

f) Die Deutschen hätten insgeheim mehr Kriegsschiffe gebaut, als im Flottengesetz vorgesehen war, und/oder hätten beabsichtigt, die gesetzlichen Planungszahlen wesentlich zu erhöhen, sodass die deutsche Flotte nach einiger Zeit zu einer Gefahr für Großbritannien geworden wäre.

g) Wenn die Finanzkraft des Deutschen Reichs ausgereicht hätte, hätten Kaiser Wilhelm II. und Tirpitz, so viele hochseefähige und kampfkraftige Kriegsschiffe gebaut, dass sie Großbritannien in Gefahr hätten bringen können.

Dem ist zu entgegnen:

ad a: Wegen der geographischen Situation, dem damaligen Stand der Technik und dem Fehlen deutscher Flottenstützpunkte am Atlantik konnte die britische Flotte die Nordsee abriegeln. Daher konnten die deutschen Überwasserkriegsschiffe die britischen Versorgungsschiffe, von geringfügigen Ausnahmen abgesehen, nicht gefährden. Deshalb und wegen der Bündnissituation Großbritanniens (A.4.1#) konnten alle britischen großen Kampfschiffe in der Nordsee eingesetzt werden, auch für Offensivmaßnahmen. Zur Abwehr von U-Booten konnten die britischen Zerstörer und die noch seetüchtigen veralteten Kreuzer eingesetzt werden, die in die hier angestellten Vergleiche mit den in den deutschen Flottengesetzen genannten Zahlen der Linienschiffe und Kreuzer gar nicht einbezogen sind.

ad b: Wegen der günstigen Bündnissituation Großbritanniens (A.4.1) gab es keine bedeutsamen „außer-europäischen Aufgaben“ für die britischen Schlachtschiffe und Schweren Kreuzer, die ethisch anzuerkennen wären. Die trotzdem außerhalb des Nordseebereichs eingesetzten Schlachtschiffe und Schweren Kreuzer konnten bei Bedarf in diesen zurückbeordert werden, was auch ab 1912 weitgehend geschah (Rohwer 229-233). Außerdem konnten auch schon vorher die in Gibraltar stationierten britischen Kriegsschiffe innerhalb weniger Tage in der Nordsee präsent sein. Die Sicherung des „kurzen“ Seewegs von Europa durch das Mittelmeer nach Indien konnte ab 1904 von der französischen Flotte übernommen werden (A.4.1). Aber selbst wenn dies nicht der Fall gewesen wäre, könnte man daraus keine Gefährdung Großbritanniens ableiten, weil der „lange“ Seeweg um Afrika nicht ernsthaft gefährdet werden konnte (s. ad a).

ad c: Aus den Entgegnungen „ad a“ und „ad b“ folgt, dass die unter c genannte Schlussfolgerung falsch ist. Zudem ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Erhöhungen der deutschen Planziele notwendig wurden, damit die Relation der deutschen zu den britischen Zahlen der großen Kampfschiffe nicht unter ca. 53% fallen würde (C.22 + C.21 + A.2.1)!

ad d: Zumindest die 10 britischen Predreadnought-Schlachtschiffe mit 16000-17000 t wdp (C.23-Tabelle A; Schiffsliste 1914) waren durch den Großkampfschiffbau nicht wertlos geworden²², was z. B. ihr Einsatz bei der Dardanellen-Operation im Ersten Weltkrieg zeigt (Enzyklop 56) und sich theoretisch für Defensivaufgaben im britischen Küstenbereich nachweisen lässt (A.5.4).

Ganz offensichtlich soll mit der irreführenden oder sogar falschen Einschätzung auch der britischen Schlachtschiffe mit 16000-17000 t wdp (C.23) als „Altes Eisen“ die extreme Übermacht der britischen Flotte verschleiert werden.

Zudem ist zu beachten:

Nicht die Deutschen, sondern die Briten haben mit dem Bau der Großkampfschiffe begonnen (C.22)!

Die britische Flotte verfügte nicht nur über eine wesentlich größere Anzahl großer Kampfschiffe mit 13000-17000 t wdp (Schlachtschiffe mit ca. 16500 tons wdp und Schwere Kreuzer mit 13500-14600 tons wdp; C.23), die auch nach In-Dienst-Stellung der Großkampfschiffe noch gut brauchbar waren, sondern von Anfang an auch über erheblich mehr Großkampfschiffe als die deutsche (A.5.4; C.22).

ad e: Die Annahme, die Quotienten $\left\{ \frac{\text{Stärke der Flotte}}{\text{Küstenlänge}} \right\}$ seien für den Vergleich wesentlich, ist falsch. Ein ausschlaggebender Grund hierfür ist die weitgehende Windunabhängigkeit und die relativ hohe

²² Über Predreadnought-Schlachtschiffe/Linienschiffe dieser Größenordnung verfügte die deutsche Flotte überhaupt nicht (C.23-Tabelle A, Weyer 1914).

Marschgeschwindigkeit der damaligen größeren Kriegsschiffe, weswegen kurzfristige Schiffskonzentrationen möglich waren.

ad f: Die Unterstellung, die Deutschen hätten **insgeheim** große Kriegsschiffe gebaut, ist verleumderischer Unsinn; denn es war gar nicht möglich, den Bau solcher Kriegsschiffe geheim zu halten, weil sich die Hellinge und Ausrüstungsbecken für große Schiffe im Freien befanden. Legale Erhöhungen der Planungsendzahlen waren zwar durchaus denkbar, wenn die Relationen der deutschen Planzahlen zu korrigierten britischen Prognosezahlen die in A.2.1 genannten Relationen unterschritten hätten. Aber man darf planmäßige Erhöhungen bis auf ca. 58% der britischen Prognosezahlen (C.21) den Deutschen nicht zum Vorwurf machen, und weiter gehende Erhöhungen hätte der Reichstag auf keinen Fall bewilligt. Zudem hatte sich Reichskanzler Bethmann Hollweg 1913 sogar grundsätzlich gegen eine weitere Novelle und damit gegen Erhöhungen der deutschen Planungsendzahlen ausgesprochen und den Kaiser von der politischen Notwendigkeit dieser Zurückhaltung überzeugt (Epkenhans 334)

ad g) Für die Richtigkeit dieses Vorwurfs ist kein redlicher Beweis bekannt. Also ist er allein schon deshalb zurückzuweisen. Denn einen Vorwurf dieser Art zu erheben, ist immer möglich – unabhängig davon, ob er berechtigt ist oder nicht²³. Jedenfalls hat die deutsche Führung nach 1900 nie ernsthaft versucht, die durchschnittliche Relation der deutschen Flottenstärke zur britischen auf über 58% zu bringen (A.2.1) – eine Zahl, die deutlich unter der nach damals weltweit anerkannter Ansicht ethisch zulässigen lag (66%: Epkenhans 16-17). **Maßgebend ist, was beschlossen wurde!**

A.6) Technische Weiterentwicklungen der großen Kampfschiffe

A.6.1) Chronologische Abfolge der Vergrößerungen der Linienschiffe/Schlachtschiffe auf >16000 t wdp und der Schwere Kreuzer auf >13600 t wdp (C.23; Weyer 1910, Schiffsliste 1912):

Im Zeitraum von Anfang 1903 bis Mitte 1905 wurden 8 britische Schlachtschiffe mit 16600 t wdp und 5 britische Schwere Kreuzer mit 13750 t wdp von Stapel gelassen.

Im Januar 1905 wurde der Bau von 3 britischen Schwere Kreuzer begonnen, die mit 14800 t wdp vor dem Bau der britischen Schlachtkreuzer die größten Kreuzer der Welt waren.

Im Frühjahr 1905 bewilligte das britische Parlament die ersten 3 Schlachtkreuzer, die mit ca. 17500 t wdp realisiert wurden.

Anfang Oktober 1905 begannen die Briten den Bau des mit 18200 t wdp damals größten und kampfkraftigsten Kriegsschiffs der Welt („Dreadnought“), dessen Stapellauf am 10. Februar 1906 erfolgte (Weyer 1910).

Mitte 1906 ließen die Briten noch 2 „optimierte Predreadnought-Schlachtschiffe“ mit 16750 t wdp von Stapel (C.22, C.23-Tabelle A; Weyer 1910), wahrscheinlich zum Kampfkraftvergleich mit der vorher(!) von Stapel gelaufenen „Dreadnought“ (C.22, C.23-Tabelle B; Weyer 1910).

Die Deutschen begannen den Bau ihres ersten Kampfschiffs mit >13200 t wdp erst im Herbst 1906, eines Kreuzers mit ca. 15800 t wdp, der noch nicht alle Kriterien für „Schlachtkreuzer“ erfüllte (C.22, C.23-Tabelle A; Weyer 1910); noch größere Kampfschiffe, die die von den Briten vorgegebenen Mindestkriterien für Großkampfschiffe erfüllten (C.23-Tabelle B), legten sie erst ab 1907 auf Stapel (C.22, Weyer 1910).

Die deutschen Entscheidungen zum Bau von Kampfschiffen mit >13200 t wdp wurden also nach dem Übergang der Briten zum Bau der Großkampfschiffe mit >17000 t wdp getroffen, waren also dessen Folgen!

A.6.2) **Alle Weiterentwicklungen der großen Kriegsschiffe in Bezug auf Geschwindigkeit und Artilleriestärke wurden ausnahmslos von den Briten initiiert.** Insbesondere entwickelten sie 2 neue besonders kampfkraftige Kriegsschiffklassen („battle ships dreadnought type“ ab 1904/1905 und „battle

²³ Selbst wenn größere Relationen in der deutschen Führung diskutiert worden wären, wäre dies kein Grund für einen Vorwurf, weil es allenfalls „Brain Storming“-Gedanken hätten sein können, die nicht realisiert wurden.

cruisers“ ab 1905/1906), noch während sie eine große Anzahl sehr starker Kampfschiffe nach älteren Prinzipien bauten, die ab 1904 um bis zu 25% größer und deutlich stärker bewaffnet waren als die etwa gleichaltrigen deutschen Schiffe prinzipiell gleicher Typen (C.22 + C.23). Infolgedessen ist der Vorwurf, „die deutschen Großkampfschiffe seien als Hebel gegen Englands Weltstellung gedacht“ gewesen (Epkenhans 26), unberechtigt. **Denn die Deutschen haben lediglich das britische Vorgehen nachvollzogen**, und das in zurückhaltendem Ausmaß, nur wie es für Defensive notwendig war (A.5.5, C.22, C.23).

A.6.3) Auf Grund rationaler Überlegungen bezüglich der erforderlichen Militärstärke für erfolgreiche Verteidigung und wegen des Stands der Technik waren die deutschen Zielsetzungen ethisch berechtigt. Aber sie waren politisch unklug, weil Deutschland sich vermutlich u. a. deswegen die Feindschaft Großbritanniens zuzog²⁴. Die große britische Übermacht bei den Kriegsschiffen mit 6000-17000 tons wdp, insbesondere im Bereich von 14000-17000 tons wdp (C.23, Schiffsliste 1914), wurde und wird weithin nicht als wesentlich anerkannt, obwohl diese Schiffe noch beachtliche militärische Bedeutung hatten, wie Einsätze im Ersten Weltkrieg zeigten (z. B. Dardanellen-Operationen [Enzyklop 56-57]) und was sich theoretisch für Defensive im britischen Küstenbereich nachweisen lässt (Anm. zu A.5.1-A.5.3) und für alle Meere gilt, wo höchstens sehr wenige deutsche Großkampfschiffe hätten präsent sein können.

Die deutsche Regierung hat nach 1900 dem Reichstag nur solche Vergrößerungen der Planungszahlen an großen Kampfschiffen zur Bewilligung vorgelegt, die die Relationen der Summen {Linienschiffe + Große Kreuzer} zu den relevanten britischen Prognosezahlen (C.21) unter ca. 58% ließen, was der Reichstag bewilligte (A.2.1). Außerdem hat er die Größe der Linienschiffe und Schweren Kreuzer auf den von den Briten vorgegebenen Größenbereich bewilligt, ebenso die Festlegung der Zeitspanne, nach der ältere Kriegsschiffe durch modernere ersetzt werden durften, in Anpassung an die britische Gepflogenheit einheitlich auf 20 Jahre²⁵ (A.2.1.4).

Zudem hat der Reichstag die weitere Verkürzung dieser Zeitspanne für einige der ursprünglich als „Linienschiffe“ gezählten Küstenpanzerschiffe mit ca. 4200 t wdp (Weyer 1904 253) und die Umwidmung der Schweren Kreuzer mit ca. 5700-5900 t wdp zu Schulschiffen bewilligt (Weyer 1910), weil diese Schiffe wegen der erheblich verstärkten Kampfkraft der ab etwa 1900 gebauten britischen großen Kampfschiffe spätestens ab 1905 in der Nordsee auch nicht mehr zu Defensivkämpfen in enger Nähe zur deutschen Küste brauchbar waren (C.23; Weyer 1910).

Anmerkung: Nach dem, was man heute weiß, wäre es vielleicht politisch klüger gewesen, wenn die Deutschen den Machtanspruch der Briten akzeptiert und das Bestmögliche daraus gemacht hätten, indem sie sich von vornherein mit weniger als 50% der britischen Zahlen begnügten – aber eben nur „nach heutigem Wissen politisch klüger“ und nicht „nach den damals weltweit anerkannten Ethik-Grundsätzen geboten“, und nach dem damaligen Kenntnisstand wäre eine solche Zurückhaltung sehr risikoreich gewesen (A.1, A.2, A.5)²⁶.

²⁴ Es ist keineswegs mit Sicherheit auszuschließen, dass die Exporterfolge der Deutschen vor dem Ersten Weltkrieg (Salis I544-I545, II240-II24, Atlas 109) wesentlich zu dieser Feindschaft beigetragen haben und der deutsche Flottenaufbau nur ein vorgeschobenes Scheinargument war.

²⁵ In den britischen Schiffslisten 1907 und 1911 sind keine britischen Kriegsschiffe genannt, die >20 Jahre alt waren.

²⁶ Man muss verneinen, dass die deutschen Sozialdemokraten die Flottengesetze und die Flottenétats aus wohl erwogenen außenpolitischen Gründen ablehnten. Denn wie z. B. der Schweizer Historiker von Salis feststellt, *lehnten sie den damaligen deutschen Staat grundsätzlich ab und verweigerten ihm deshalb die „Staatsnotwendigkeiten“*; d. h. sie stimmten im Reichstag *grundsätzlich gegen die Ausgabenétats für Verwaltung, Heer und Flotte* (Salis II313) – zumindest vor 1914.

A.7) Leichte Kreuzer

Für den Kampfkraftvergleich der deutschen Flotte mit dem der britischen haben die „Leichten Kreuzer“ nur untergeordnete Bedeutung. Daher sind sie hier und in A.2.1 nur der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Die 1914 in Dienst stehenden deutschen „Leichten Kreuzer“ waren ausnahmslos „Kleine Kreuzer“ mit höchstens 5000 t wdp (Weyer 1914)²⁷. Ihre Aufgaben waren in der Hauptsache Aufklärung, im Frieden auch Auslandstätigkeit; für Handelskrieg konnten sie höchstens kurzzeitig in Frage kommen, weil Auslandsstützpunkte fehlten (Im Ersten Weltkrieg hat sich diese Einschätzung bestätigt). Sie waren relativ schwach bewaffnet (10-12 Geschütze mit 10,5-cm-Kaliber und höchstens 2 Torpedorohre [Weyer 1914]).

Dagegen besaßen die meisten britischen Kleinen Kreuzer auch bis zu etwa 10 Geschütze mit 15-cm-Kaliber und 2-3 Torpedorohre [Weyer 1914, Schiffsliste 1914]). Außerdem verfügte die britische Flotte über „Große Leichte Kreuzer“ mit ca. 10000 t wdp, die mit 14 bzw. 16 Geschützen mit 15-cm-Kaliber und 2 Torpedorohren bewaffnet waren (C.23-Tabelle A; Schiffsliste 1914); diese dürften in erster Linie für „außereuropäische Aufgaben“, Blockaden in stürmischen Gewässern, Schutz anderer Schiffe (insbesondere gegen Torpedobootsangriffe) u. ä. eingesetzt worden sein.

Ende 1914 standen folgende nach 1894 fertig gestellte britische und deutsche Leichte „Geschützte“ oder „Gepanzerte“ Kreuzer in Dienst (Schiffsliste 1914):

- 65 britische Leichte Kreuzer mit 3000-6000 t wdp und
- 16 britische „Große Leichte Kreuzer“ mit ca. 10000 t wdp

dagegen

- 36 deutsche Leichte Kreuzer mit 2600-4900 t wdp und
- 5 „Schulschiffe“ (= veraltete „Schwere Kleine Kreuzer“ mit 5800 t wdp [A.6.3])
(beide Typen zusammen 50,6% aller britischen Leichten Kreuzer)

A.8) Zerstörer, Torpedoboote, U-Boote

Die deutschen Torpedoboote und U-Boote waren nicht in die langfristige, gesetzlich festgelegte deutsche Planung einbezogen; der Finanzbedarf zu ihrem Bau war im jährlichen „Reichshaushaltssetat“ enthalten, der vom Reichstag für jedes Jahr neu zu behandeln war (Verfart 69, 71, 22).

In Dienst bzw. in Bau standen 1914 (Weyer 1914, Schiffsliste 1914):

bei der deutschen Marine:

- ca. 150 Torpedoboote mit 25-33 kn Höchstgeschw. (keines mit >700 t wdp)
- ca. 30 U-Boote

Die geringe Größe aller deutschen Torpedoboote von max. 700 t wdp und ihre schwache Artilleriebewaffnung mit höchstens 2 8,8-cm-Geschützen (Weyer 1914) deuten trotz ihrer Ausstattung mit 3-4 Torpedorohren auf vorwiegend defensive Aufgaben hin (Aufklärung und Torpedoangriffe auf größere Kriegsschiffe in Nähe der deutschen Küste).

bei der britischen Marine:

- ca. 260 Torpedoboote und Zerstörer mit 25-ca.33 kn Höchstgeschw. (davon
mindestens 50 Zerstörer mit >900 t wdp)
- ca. 80 U-Boote

Die britischen Zerstörer mit >900 t wdp, die mit 2-3 Torpedodoppelrohren und 3-6 10-cm-Geschützen ausgerüstet waren, können als Übergangstypen zu den Kleinen Kreuzern angesehen werden, die für einige Aufgaben an deren Stelle eingesetzt werden konnten (z. B. Handelskrieg, U-Boot-Bekämpfung).

²⁷ Bis etwa 1912 verfügte die deutsche Flotte auch über 1 Leichten Kreuzer mit 6050 t wdp, der mit 12 Geschützen mit 15-cm-Kaliber ausgestattet war (C.22; Weyer 1910)

Auch im Bereich der Torpedoboote bzw. Zerstörer haben die Briten die Einheitenvergrößerung vorangetrieben, nicht die Deutschen (Weyer 1914).

Der Kampfwert der U-Boote konnte vor dem Ersten Weltkrieg noch nicht ausreichend eingeschätzt werden.

A.9) Hätte der Defensivteil des „Galster-Konzepts“ zur sicheren Abwehr von Landungsversuchen an den deutschen Küsten ausgereicht?

Der Vorschlag Vizeadmiral Galsters, die deutschen Inseln und Küsten durch das Zusammenwirken von Torpedobooten, U-Booten, wenigen großen Kampfschiffen und starker Küstenartillerie gegen Landungsversuche gegnerischer Flottenverbände zu verteidigen (Uhle-W 437-442), war vermutlich politisch günstiger als das Tirpitz-Konzept; nur wäre es beim damaligen Stand der Technik und wegen der damaligen Bündnissysteme in Europa unverantwortlich gewesen, das deutsche Küstenverteidigungskonzept nach Galsters Vorschlag auszurichten, insbesondere aus folgenden Gründen:

#a) Landstreitkräfte standen zur Verteidigung der Inseln und Küsten gegen Angriffe von See aus kaum zur Verfügung, weil sie wegen des Militärbündnisses Frankreich-Russland weitestgehend für einen Zweifrontenkrieg bereit stehen mussten (Salis II496-II498).

#b) In Anbetracht der im Vergleich zu den damals möglichen Artillerieschussweiten sehr kurzen Torpedolaufstrecken und den im Vergleich zu den Geschwindigkeiten der Artillerieschüsse sehr langsamen Torpedos war der Abwehrerfolg von Torpedobooten gegen größere, durch ausreichend starke Mittelartillerie gut gesicherte Schiffsverbände als unsicher einzuschätzen. Durch Seegang wären die Torpedoboote erheblich stärker behindert worden als die Schussgenauigkeit der Artillerie großer Kampfschiffe verschlechtert.

#c) Der Wert von U-Booten zur Abwehr angreifender Landungsverbände musste als unsicher eingeschätzt werden. Erfahrungen gab es vor dem 1. Weltkrieg noch nicht.

#d) Ausreichend starke Küstenartillerie konnte wegen der damaligen geringen oder sogar fehlenden Mobilität großkalibriger Landgeschütze allenfalls zum Schutz besonders wichtiger kleiner Gebiete vorgesehen werden (z. B. Schutz von Hafenzufahrten). Zum Schutz längerer Küstenabschnitte war sie wegen ihrer schlechten Mobilität unzureichend.

Grundsätzlich sind mobile Geschütze erheblich effektiver als immobile gleichen Kalibers. Nach dem damaligen Stand der Technik wurden aber großkalibrige Geschütze mit großen Schussweiten nur durch Installation auf großen Kriegsschiffen wirklich mobil – beschränkt für den Einsatz auf ausreichend tiefen Gewässern; an Land dagegen konnten sie nur immobil installiert oder eingeschränkt mobil als Eisenbahngeschütze gestaltet werden. Die erforderlichen Gleisanlagen waren leicht von der Schiffsartillerie des Angreifers zu beschädigen, weil sie in deren Schussbereich hätten liegen müssen. Deshalb war Küstenartillerie keine brauchbare Alternative für große, den angreifende Schiffe ebenbürtige Kampfschiffe, sondern allenfalls Ergänzung zu diesen.

Fazit: Die Vorschläge Galsters zur Verteidigung der deutschen Inseln und Küsten waren bestenfalls Ideen für die fernere Zukunft, aber vor dem 1. Weltkrieg keine brauchbare Alternative zum Tirpitzplan.

A.10) War der Risiko-Gedanke“ nur Tarnung?

Hatte die deutsche Führung geheime aggressive Ziele?

Waren ca. 80 große Kampfschiffe geheimes deutsches Planungsziel?

A.10.1) Alle Fakten und die deutschen Planungen belegen, dass die deutschen Zielsetzungen wirklich nur defensiv waren (A.2, A.5, A.6, C.22). Dass der „Risiko-Gedanke“ Tarnung offensiver Zielsetzung gewesen sei, ist also ein unberechtigter Vorwurf. Alle Versuche, der deutschen Flottenrüstung Aggressivität zu unterstellen, sind als unberechtigt zurückzuweisen, wie die redlich-wissenschaftliche Auswertung der Fakten unter Beachtung der Logikregeln einwandfrei ergibt. Dies gilt auch für die Behauptungen auf Basis der Unterstellung, die britische Flotte habe so aufwändige außereuropäische Aufgaben erfüllen müssen, dass so viele britische große Kampfschiffe außerhalb Europas nötig gewesen wären, dass die deutsche Flotte die Chance gehabt habe, offensiv gegen England vorzugehen, obwohl sie insgesamt kleiner war als die britische (A.4). Denn diese Unterstellungen sind falsch (A.4).

Der „Risiko-Gedanke“ hat sich im Ersten Weltkrieg als Defensiv-Prinzip bewährt; schließlich hat die britische Flotte nie versucht, die deutschen Inseln und Küsten anzugreifen (Howe nach Forstmeier 42). Andererseits haben die Seeschlachten des Ersten Weltkriegs gezeigt, dass die deutsche Flotte kein Offensivpotential hatte, mit dem sie Großbritannien hätte gefährden können²⁸. Und dies war fraglos ein Prinzip der damaligen deutschen Flottenrüstung, was aus den deutschen Planungen im Vergleich zur britischen Flottenrüstung gut zu erkennen ist (A.2, A.5, A.6, A.7, A.8, C.21, C.22, C.23).

Ergänzungen zu A.10.1 s. B.34

A.10.2) Ab etwa 1897/1898, also schon **vor** der Behandlung des 2. deutschen Flottengesetzes im deutschen Reichstag 1900, erhöhten die Briten die jährlichen Bauraten ihrer Schlachtschiffe und Kreuzer I. Klasse²⁹ in einem geradezu bedrohlichen Maß (C.22; Weyer 1904, Schiffsliste 1907)!

Also ist nicht redlich zu behaupten, die überdimensionierte Flottenrüstung der Briten sei Folge der deutschen Flottenausrüstung. Denn Handlungsweisen eines Staates, die zeitlich vor Entscheidungen eines anderen liegen, können niemals Folgen dieser Entscheidungen sein!

Um etwa 1902-1903 befürchtete das RMA, die Briten würden ihre Stapellaufzahlen des Zeitraums von 1898-1901 (C.22) auf Dauer beibehalten, so dass die britische Flotte bei der Ersatzzeit von 20 Jahren letztendlich über ca. 80 Schlachtschiffe und ca. 50 Schwere Kreuzer (ohne die „Großen Leichten Kreuzer“) verfügen würde. Daher diskutierten die deutschen Planer 2 Möglichkeiten zur Vergrößerung der deutschen Flotte, damit wenigstens die Relation der deutschen Summe von Linienschiffen und Schwere Kreuzern mit >7000 t wdp zu der ihr entsprechenden britischen Summe nicht zu weit unter 60% absinken würde (RM 3/6663 S. 82ff [Dähnhardt-Denkschrift]):

Die eine Möglichkeit war eine erhebliche Erhöhung der deutschen Bauraten, die jedoch kaum Aussicht auf Bewilligung durch den Reichstag gehabt hätte, selbst wenn eine Beschränkung auf höchstens 60% der britischen Fertigstellungsraten festgelegt worden wäre.

Die andere war, vom Reichstag die Bewilligung des Baus von 2 Linienschiffen und 1 Großen Panzerkreuzer pro Jahr auf Dauer, also ein Dreierätternat, zu fordern (Insgesamt **46%** der durchschnittlichen britischen Stapellaufsumme pro Jahr von Schlachtschiffen und Schwere Kreuzern des Zeitraums von 1898 bis 1901, ohne die britischen „Großen Leichten Kreuzer“ [C.22]) und bei einer Ersatzzeit von 20 Jahren die Dienstzeit der Linienschiffe auf 30 Jahre zu verlängern. Die genannten Bauraten wurden mit der Novelle 1906 vom Reichstag bewilligt (A.2.1.3). Mit der Novelle von 1908 wurden die Ersatzzeiten der Schiffe nach britischem Vorbild einheitlich auf 20 Jahre festgelegt (A.2.1.4). Was danach mit den Schiffen zu geschehen habe, blieb offen. Vielleicht hätten sie zur Unterstützung der Verteidigung in enger Nähe der deutschen Küsten eingesetzt werden können; für Einsätze in größerer Entfernung wären

²⁸ Ein instruktives Beispiel hierfür ist die Skagerrak-Schlacht: Die deutsche Flotte erzielte zwar einen Achtungserfolg, indem die britischen Verluste merklich größer waren als die deutschen – aber keinen entscheidenden Sieg (Enzyklop 356-360, Salis II599ff).

²⁹ Britische Klassifizierung (große Panzerkreuzer einschl. der „Großen Leichten Kreuzer“)

>20 Jahre alte Linienschiffe keinesfalls brauchbar gewesen, weil sie den wesentlich jüngeren britischen großen Kampfschiffen hoffnungslos unterlegen gewesen wären (C.23).

Unter den vorgenannten Bedingungen hätte sich nach dem deutschen Rechtsstand von 1903 (A.2.1.2) ein Endbestand von 57 Linienschiffen (darunter 19 über 20 Jahre alte mit nur noch Defensivkampfwert als „Artillerieträger“ in enger Nähe der deutschen Küste) und 14 Schweren Kreuzern ergeben.

Da die Zahl von 71 großen Kampfschiffen nur dann realisiert werden sollte, wenn die Briten ihre Bau-
raten von 1898-1901 auf Dauer beibehalten, also einen Bestand von ca. 130 höchstens 20 Jahre alten
großen Kampfschiffen anstreben und stabilisieren würden, hätte die 1903 für diesen theoretischen Fall
zur internen Diskussion gestellte Zahl von 71 deutschen großen Kampfschiffen (darunter 19 veraltete
Linienschiffe) zu einem Quotienten von etwa 55% der britischen Zahl geführt. Wenn das RMA Ende
1912 eine analoge Überlegung angestellt hätte, wäre es auf 81 große Einheiten gekommen (darunter 20
total veraltete Linienschiffe), entsprechend einem Quotienten von ca. 62% der befürchteten britischen
Zahl. Wegen des Anteils von 20 veralteten Einheiten ist auch diese Zahl nicht zu kritisieren (Schließlich
hätten auch die Briten die Dienstzeiten ihrer Schlachtschiffe verlängern können). Die hier genannten
deutschen Zahlen wären erst um etwa 1925 erreicht worden, wenn die Küstenpanzerschiffe wegen ihrer
sehr geringen Kampfkraft außer Betracht bleiben (C.22).

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass diese Gedanken zum Ziel hatten, die Defensiv-
kraft der deutschen Flotte auf der notwendigen Mindesthöhe zu halten, ohne ihre Offensivkraft gefährlich
zu erhöhen³⁰.

³⁰ Daher sind die z.B. von Berghahn und Kennedy geäußerten Vorwürfe (Berghahn 319-320, Kennedy 208-209) als unberechtigt zurückzuweisen.

B) Ergänzungen zu Abschnitt A

B.11) Risiko-Gedanke

(Ergänzungen zu A.10.1)

B.11.1) Offizielle Grundlage der Tirpitzschen Flottenplanung war der sogenannte „Risikogedanke“, der besagte, die deutsche Flotte solle so stark werden, dass jeder Flottenangriff auf die deutsche Küste und die deutschen Inseln für den Angreifer ein untragbares Risiko wäre. Nach den Darlegungen der deutschen Führung sollte die deutsche Flotte militärisch nur Defensivaufgaben erfüllen (Salis II415-II416). Allerdings weist Salis auch darauf hin, dass die friedlichen Zielsetzungen der deutschen Flottenrüstung im Ausland nicht geglaubt wurden, und zwar – wie er meint – wegen „wenig glücklicher Äußerungen“ des Kaisers³¹ und der Agitation des „Alldeutschen Verbands“³² (Salis II418). Nun klingen aber die offiziellen deutschen Zielsetzungen so vernünftig, dass sie nicht ohne weiteres verurteilt werden können (A.2, A.5). Vermutlich deshalb unterstellen Kritiker der deutschen Flottenrüstung (z. B. Berghahn, Kennedy), dass es sich bei den offiziellen deutschen Verlautbarungen nicht um ehrliche Darlegungen gehandelt hätte, sondern um Scheinargumente zur Verschleierung aggressiver deutscher Ziele und vertreten auf Grund solcher unbewiesener(!) Unterstellungen die Meinung, die deutsche Flottenrüstung sei offensiv gegen Großbritannien gerichtet gewesen (B.14, B.15). Sie unterstellen ohne einen wissenschaftlich einwandfreien Beweis, die deutsche Führung habe insgeheim eine erheblich größere Flotte geplant, als im Flottengesetz und seinen Novellen offiziell genannt war (Berghahn 195-Fußnote 111, Berghahn 201, Berghahn 224-226, Berghahn 593-594, Kennedy 208-209), und der Risikogedanke habe in Wahrheit der Tarnung aggressiv-offensiver Ziele gedient (Berghahn 224-226). Manche gehen sogar soweit zu behaupten, die wilhelminischen Politiker hätten Großbritannien herausfordern wollen (Kennedy 179-180) oder versucht, „einen grandiosen Rollentausch mit dem Ziel zu inszenieren, der Welt statt der ‚Pax Britannica‘ eine ‚Pax Germanica‘ zu diktieren“ (Epkenhans 16).

Dem ist zu entgegnen:

B.11.1.1) Unbestreitbar ist, dass die Zahl der höchstens 20 Jahre alten deutschen Kriegsschiffe mit >6000 t wdp in absehbarer Zeit nicht über die in der Novelle von 1912 genannten Zahlen hinausgehen sollte (A.2.1.5); denn Reichskanzler Bethmann Hollweg war ab 1912 gegen eine weitere Flottennovelle und hatte spätestens 1913 den Kaiser von der Richtigkeit oder politischen Notwendigkeit seiner Ansicht überzeugt, weshalb dieser schon bald nach der Verabschiedung der Novelle von 1912 Tirpitz nur noch „lauwarm unterstützte“ (Epkenhans 334); d. h. der Kaiser, nach Verfassungsartikel 53 der Oberbefehlshaber der Marine, und der Reichskanzler waren gegen weitere Erhöhungen der Planungszahlen der höchstens 20 Jahre alten deutschen Kriegsschiffe!

Selbst wenn Tirpitz weitergehende Gedanken gehabt haben sollte, wäre dies unwesentlich gewesen; denn letztlich entscheidend für Vergrößerungen der Flotte waren nach der Verfassung der Kaiser zusammen mit Bundesrat und Reichstag (Verfart 5, 7, 8, 23, 28), nicht aber der Chef des RMA; dessen Amt war, dem Kaiser als dem Oberbefehlshaber der Marine (Verfart 53) Vorschläge zu unterbreiten.

B.11.1.2) Nachdem der deutsche Reichstag 1900 nur so viele große Kampfschiffe bewilligt hatte, dass die Relation der bewilligten Anzahl zu der vorsichtig-realistisch prognostizierten Zahl der entsprechenden britischen Schiffe (ohne die „Großen Leichten Kreuzer“) bei 57% lag, brachte die deutsche Führung nie mehr

³¹ Im Gegensatz hierzu schreibt von Salis: *Es war ein in Reden, Interviews und Randbemerkungen immer wiederkehrendes Leitmotiv Wilhelms II., der Flottenbau richte sich gegen niemanden, England brauche sich deswegen keine Sorgen zu machen* (Salis II415-II416). Diese Versicherung des Kaisers stimmt hervorragend mit den deutschen Planungszielen überein (A.2). Zudem meint von Salis: *In dem Schlagwort „zwei Kiele für einen“ [für jedes deutsche Kriegsschiff seien zwei britische zu bauen] kam der unabdingbare Anspruch Großbritanniens auf überlegene Stärke zur See zum Ausdruck* (Salis II418). Dieser britische Anspruch ist als aggressiv-imperialistisch zu verurteilen, ganz im Gegensatz zu den aus den deutschen Planungszielen hervorgehenden deutschen Absichten, die rein defensiver Natur waren.

³² Der „Alldeutsche Verband“ war ein kleiner, aber lautstarker privater Verein; Kaiser und Reichskanzler hatten sich von ihm distanziert (Salis II418, Salis II428-429). Deshalb dürfen dessen Verlautbarungen nicht zur Grundlage von Urteilen über Kaiser und Reichskanzlern genommen werden, auch nicht von Urteilen über „die Deutschen“.

eine Regierungsvorlage ein, die eine größere Relation gefordert hätte (A.2.1). Die Literaturbehauptungen, die deutsche Flotte habe größer werden sollen als von der deutschen Führung zugegeben, basieren auf unbewiesenen Meinungen damaliger Gegner der deutschen Flottenrüstung (B.16) und auf irreführender Darlegung RMA-interner Diskussionsgedanken, die nicht realisiert wurden (B.14, B.15).

Nach anderen Behauptungen soll die britische Flotte so ausgedehnte legitime „außereuropäische Aufgaben“ gehabt haben, dass ein sehr großer Teil der britischen Flotte außerhalb Europas hätte stationiert sein müssen. Die Folge sei gewesen, dass Großbritannien vor der Entscheidung gestanden hätte, entweder diese „außereuropäischen Besitzungen“ nicht ausreichend zu schützen oder Südengland der Gefahr gefährlicher Angriffe der deutschen Flotte auszusetzen oder aber weit stärker aufzurüsten, als eigentlich geplant war, auch wenn die deutsche Flotte nicht größer war, als offiziell in den deutschen Flottengesetzen als Endziel angegeben (Craig 273-274). An anderen Stellen dieser Literaturlauswertung ist dargelegt, dass diese Ansicht unberechtigt ist (A.2, A.5 u. a.).

B.11.1.3) Die Unterstellung, Tirpitz habe nach 1900 eine Erhöhung der Einheitensumme von {Linienschiffen + Großen Kreuzern} auf über 60% der relevanten britischen Vergleichszahl ernsthaft angestrebt, ist unsinnig; denn bezüglich der Schiffe mit >6000 t wdp

wiederholte er im Nov. 1905 (Craig 287) nur die Forderungen der Regierungsvorlage von 1900, womit wegen der inzwischen erfolgten Erhöhung der britischen Bauraten nur ca. 53% der daraus folgenden britischen Prognosesumme (C.21) erreicht wurden (A.2.1.3),

forderte er 1908 überhaupt keine Erhöhung der Einheitenzahlen, sondern nur die Verkürzung der Ersatzzeit auch für die Linienschiffe auf 20 Jahre (nach britischem Vorbild {Schiffsliste 1907 + Schiffsliste 1914}) vermutlich wegen der britischen Weiterentwicklungen der Kriegsschiffstechnik ab ca. 1904 (A.2.1.4)

und forderte 1912 trotz der großen Zahl britischer Großkampfschiffe, die 1910-1912 von Stapel liefen (16-18 Einheiten {C.22}), nur eine Erhöhung der Endzahlen deutscher Großkampfschiffe um 3 Einheiten, womit die Einheitenrelation nur auf 54% der britischen Prognosesumme für 1917 (A.2.1.5 + C.21) kam und somit kaum höher lag als nach der Novelle von 1906 (53%; A.2.1.3)³³.

B.11.2) Zwar behauptet Craig im Gegensatz zu anderen Kritikern des tirpitz-wilhelminischen Flottenbaus nicht, der „Risiko-Gedanke“ sei Tarnung gewesen, meint aber:

Das Kernstück [der tirpitzschen Strategie] war der sogenannte Risikogedanke, demzufolge Deutschland in seinen eigenen Gewässern eine so starke Flotte stationieren sollte, daß es im Falle eines Krieges mit England einen Angriffsschlag[!] gegen die britische Heimatflotte führen konnte. Die Bedrohung für England sollte sogar so groß sein, daß die britische Regierung, um ihrer Herr zu werden, die im Mittelmeer und im Fernen Osten stationierten Flottenverbände würde zurückrufen müssen, selbst um den Preis, ihre Besitzungen in jenen Gegenden schutzlos den Angriffen anderer Mächte auszusetzen (Craig 274).

Wie an anderer Stelle erläutert (B.14.1), nahm das RMA für seine Planungen an, die Briten würden höchstens 30 Kreuzer für „außereuropäische Aufgaben“ benötigen, die nicht kurzfristig an die Nordsee verlegt werden könnten (RM 3/6663 S. 82 Rückseite). Selbst wenn man annimmt, dass es sich hierbei um große Kampfschiffe handelte, hätten die Briten zu jedem Zeitpunkt über eine deutlich größere Anzahl großer Kampfschiffe verfügt als die Deutschen (C.22 [Zahl der großen britischen Kampfschiffe um 30 Einheiten verkleinert]³⁴); das heißt: Auch unter diesen Umständen hätte die deutsche Flotte Großbritannien nicht gefährlich werden können.

³³ Nach heutigem Wissen wäre es vielleicht politisch besser gewesen, wenn die deutsche Führung sich mit erheblich kleineren Relationen begnügt hätte und sich infolgedessen den Briten weitgehend untergeordnet hätte. Aber vor dem 1. Weltkrieg war das nicht abzusehen. Dies gilt auch für die Sozialdemokraten! Denn diese verweigerten den Flottengesetzen und den Flottenétats ihre Zustimmung nicht wegen besserer Einsichten in die außenpolitische Lage, sondern wegen ihrer Fundamentalopposition gegen die Monarchie (Salis II313; „Soz. Monatshefte“ Nov. 1905 S. 92 {zitiert von Fernis 25- Fußn. 14}, Fernis 39 basierend auf „Vorwärts“ 7. März 1906) und ihrer Illusionen über Pazifismus außerhalb Deutschlands (Fernis 24 basierend auf „Vorwärts“ 8. Dez. 1905).

³⁴ Diese Zahl ist sogar erheblich größer als die, die in dem „Memorandum“ von 1912 der britischen Admiralität angegeben ist. Denn in ihm sind für die Stationierung außerhalb der britischen „Home Waters“ nur 4 Schlachtkreuzer, 4 ältere große Panzerkreuzer und eine nicht bezifferte Anzahl „vessels“ benannt, ohne diese näher zu charakterisieren (s. Kritische Wertung des „Memorandum on Naval Defence Requirements, prepared by the Admiralty for the Government of Canada“).

Bei der Untersuchung der Frage, ob eine deutsche Landung an der englischen Küste möglich gewesen wäre, müssen auch die britischen Landstreitkräfte, insbesondere das britische „Festlandskorps“ von mindestens 100000 Mann (Salis II398, II498) einbezogen werden, was zusätzlich gegen eine Landungsmöglichkeit der Deutschen spricht.

Es ist bemerkenswert, dass Craig zur Stützung seiner These, die deutsche Flotte hätte nach den deutschen Planungen fähig sein sollen, einen Angriffsschlag gegen die britische Heimatflotte zu führen, keine Zahlen nennt und die damalige Bündnissituation (A.4.1) nicht berücksichtigt. Verwundern kann dies nicht. Denn mit Zahlen und Fakten lässt sich die oben zitierte Behauptung Craigs nicht begründen – ganz in Gegenteil: Die deutschen Planungszahlen beweisen, dass es **nicht** deutsches Ziel war, gegen die britische Flotte Angriffsschläge zu führen (A.2). Daher liegt seine rein verbale Argumentation neben der Sache.

B.11.3) Zum Wert der nach dem Risiko-Gedanken gebauten deutschen Flotte stellte Howe fest, *daß sich der Risikogedanke in einem gewissen Sinn doch während des Kriegs bewährt habe: Die Engländer riskierten nicht die enge Blockade, sie konnten die deutsche Flotte nicht im Kampf besiegen. Ostsee und Dardanellen blieben gesichert, die Entente war nicht imstande, die Niederlage Russlands zu verhindern* (Howe, zitiert nach Forstmeier 42). **Also war der „Risiko-Gedanke“ kein „Hirngespinnst“, sondern eine vernünftige Defensiv-Grundlage, auch wenn die britische Fernblockade nicht verhindert werden konnte.**

B.12) Flotte zur Unterstützung von „Großer Politik“

Die in der Literatur vorgebrachten Vorwürfe gegen den deutschen Flottenbau vor dem 1. Weltkrieg basieren u. a. auf der Unterstellung, der von Tirpitz benutzte Begriff „Große Politik“ sei als Hinweis dafür zu werten, dass er die Voraussetzung habe schaffen wollen, dass der Kaiser aggressiv-offensive Außenpolitik verfolgen könne (z. B. Berghahn 195-Fußnote 111).

Dazu ist festzustellen:

Der Begriff „Große Politik“ ist wertneutral und bedeutet lediglich „Außenpolitik zwischen Großmächten“, und diese muss nicht unbedingt aggressiv sein. Nun war das Deutsche Reich aus mehreren objektiv fassbaren Gründen spätestens ab 1890 auf dem besten Weg, eine beachtliche Weltmacht zu werden – unabhängig davon, ob es überhaupt eine sein wollte (Craig 225). Tirpitz wollte lediglich die in seine Kompetenz fallenden Voraussetzungen für eine Außenpolitik schaffen, die seiner Meinung nach zu einer solchen Macht gehörte. Aber maßgebend und entscheidend für das, was unter der damaligen deutschen „Großen Politik“ zu verstehen ist, waren der Kaiser, der Reichskanzler und der Staatssekretär des Äußeren, nicht aber der Chef des RMA. Selbst wenn Tirpitz wirklich aggressive Außenpolitik hätte ermöglichen wollen (B.15.6), dürfte man dies nicht den eigentlich für die deutsche Außenpolitik entscheidenden Personen anlasten. Denn weder die Bestandszahlen der deutschen Flotte, noch die Planungsziele ihres Ausbaus waren jemals so groß, dass aus ihnen eine Gefährdung Großbritanniens durch die deutsche Flotte hätte abgeleitet werden können (A.2, A.5, A.6).

Dass der Kaiser öfter darauf hinwies, er würde lediglich Respekt für das Deutsche Reich anstreben, ohne mit anderen Mächten in Konflikt zu geraten, wird in der Literatur erwähnt (z. B. Salis II427-II428), und die deutschen militärischen Planungen für die Landstreitkräfte und die Flotte passen sehr gut zu diesen Hinweisen (Atlas 117; A.2).

B.13) Deutsche Linienschiffszahl nach Tirpitz' Vortrag 1899

(RM 3/1 6657)

Einige Kritiker der deutschen Flottenrüstung behaupten, die deutsche Flottenrüstung nach dem Flottengesetz von 1900 und seinen Novellen sei von Anfang an mit aggressiv-offensiver Zielsetzung gegen Großbritannien angelegt gewesen. Als Begründung behaupten sie u. a., dass Tirpitz in einem geheimen Vortrag 1899 dem Kaiser eine der britischen Zahl von Schlachtschiffen gleiche Zahl deutscher Linienschiffe als Aufrüstungsziel genannt habe (45 Linienschiffe {RM 3/1 6657 + Weyer 1904}). Sie behaupten weiter, dass damit die Deutschen in der Nordsee über mehr Linienschiffe verfügt hätten als die Briten, weil diese außer einer großen Anzahl von Kreuzern auch Linienschiffe außerhalb der europäisch-britischen Inseln hätten stationieren müssen (Craig 273-274).

Bei dieser Argumentation lassen diese Kritiker unbeachtet:

Es ist unzulässig, nur die Zahl der deutschen Linienschiffe mit der der britischen Schlachtschiffe miteinander zu vergleichen, ohne die Schweren Panzerkreuzer in die Vergleiche einzubeziehen³⁵! Denn weil die Kreuzer erheblich schneller waren als die etwa gleichaltrigen Schlachtschiffe/Linienschiffe, waren die beiden Schiffstypen etwa gleich kampfkraftig, obwohl sie artilleristisch etwas schwächer und auch schwächer gepanzert waren. Zudem waren die vor 1904 von Stapel gelaufenen deutschen Linienschiffe artilleristisch kaum stärker als die meisten der ab 1902 von Stapel gelaufenen britischen Kreuzer, aber wesentlich langsamer als diese (C.23). Daher führt der Vergleich der Zahlen der deutschen Linienschiffe mit denen der britischen Schlachtschiffe zu falschen Bewertungen, wenn die Zahlen der britischen und deutschen Schweren Kreuzer mit >8000 t wdp außer Betracht bleiben!

Zudem zeigen die Zahlen der Regierungsvorlage von 1900 (A.2.1.1), dass die aus Tirpitz' Vortrag von 1899 folgende einseitige Festlegung auf Linienschiffe verlassen worden war. Deshalb ist unsinnig, irgendwelche Schlussfolgerungen aus diesem Vortrag zu ziehen. Er behandelte lediglich einen kurzzeitig diskutierten Gedanken, der sich in der weiteren Planung als nicht verfolgenswert erwies.

B.14) Berghahns Kritik an der RMA-internen Dähnhardt-Denkschrift von 1903 (RM 6663) und dem Risikogedanken (Berghahn 309ff)

(Ergänzung zu A.10.1)

B.14.1) Wegen der bedrohlich starken britischen Flottenaufrüstung ab 1898 (C.22) machte man sich im RMA Gedanken darüber, wie zu reagieren wäre, wenn die extrem großen britischen Bauraten des Zeitraums 1898-1901 für längere Zeit beibehalten würden. Diese Gedanken wurden Mitte 1903 von Dähnhardt in einer amtsinternen Denkschrift zur Unterrichtung des Amtsleiters Tirpitz zusammengefasst (RM 3/6663). Darüber, dass Tirpitz diese Denkschrift übernommen und/oder weitergeleitet hätte, ist nichts bekannt.

Bei den Maximalvorschlägen Dähnhardts war wesentlich, 3 große Kampfschiffe p.a. zu bauen **und** die Dienstdauer der Linienschiffe auf 30 Jahre zu erhöhen. Wegen des in dieser Zeit zu erwartenden technischen Fortschritts konnten über 20 Jahre alte Linienschiffe nur noch eng begrenzte defensive Bedeutung haben (C.23). Daher schlug Dähnhardt vor, die 21-30 Jahre alten Linienschiffe einer „Seewehr-schlachtflotte“³⁶ zuzuordnen (RM 3/6663 S.38). Im engen Bereich der deutschen Nordseeküsten hätten so alte Linienschiffe vermutlich als Artillerieträger eingesetzt werden können (mit dem Wert von „vorgesobener mobiler Küstenartillerie“), eher aber im Bereich der deutschen Ostseeküste. Außerhalb des Nahbereichs der deutschen Küsten konnten sie der britischen Flotte auf gar keinen Fall gefährlich werden. Dies war schon 1903 abzusehen, weil die damals als Linienschiffe gezählten deutschen Küstenpanzerschiffe und die bis 1903 fertig gestellten deutschen Linienschiffe den ab 1902 fertiggestellten britischen Schlachtschiffen (und höchstwahrscheinlich auch den ab 1901 fertiggestellten britischen Panzerkreuzern) nicht mehr gewachsen waren (C.23 + Weyer 1904). 1907 wurden diese Tatsachen in der briti-

³⁵ Zudem muss man die deutschen Planzahlen mit den für sie relevanten britischen Prognosezahlen vergleichen!

³⁶ entsprechend der „Landwehr“ bei den Landstreitkräften.

schen Fachliteratur öffentlich dargelegt (Fleet Annual 1907, 28-29³⁷)! In den Zahlen der Vorlagen II und III von Dähnhardts Denkschrift sind diese nur noch zur Küstenverteidigung brauchbaren Schiffe enthalten. Wenn man die über 20 Jahre alten Linienschiffe außer Betracht lässt, ist kein Unterschied zu den vom Reichstag bewilligten Planungen zu erkennen. Da schon 1903 abzusehen war, dass nicht nur die Küstenpanzerschiffe, sondern auch die bis dahin gebauten deutschen Linienschiffe in wenigen Jahren nur einen geringen Kampfwert haben würden (C.23), führen alle Darlegungen, die auf einer deutschen Flottengröße von 57-61 Linienschiffen und 20 Großen Kreuzern basieren, zu Desinformation, wenn nicht deutlich darauf hingewiesen wird, dass in der genannten Linienschiffszahl 19-20 Linienschiffe mit Dienstalter von über 20 Jahren enthalten sind, die in der Nordsee allenfalls noch in enger Nähe der deutschen Küsten als rein defensive Artillerieträger und in der Ostsee auch nur zur Verteidigung eingesetzt werden konnten. In diesem Zusammenhang ist auch die russische Ostseeflotte einzubeziehen, die vor ihrer weitgehenden Vernichtung durch die Japaner bei Tsushima 1905 (Enzyklop 395ff) beachtlich groß war (Weyer 1904) und 1914 wieder eine ernstzunehmende Größe erreicht hatte (Schiffsliste 1914)³⁸. Dähnhardt nahm bei einer Ersatzzeit von 20 Jahren eine effektive Vergrößerung der britischen Flotte³⁹ um durchschnittlich 2 Schlachtschiffe und 1 Schweren Kreuzer pro Jahr an⁴⁰ und kam mit dieser Prämisse zu dem Schluss, dass die britische Flotte 1923 insgesamt über 170 höchstens 20 Jahre alte große Kriegsschiffe verfügen würde. Wenn von dieser Zahl 30 Kreuzer für „außereuropäische Aufgaben“ abziehen waren, wie Dähnhardt annahm, ergibt sich, dass die Briten 1923 ca. 140 kampfkraftige große Kriegsschiffe an der Nordsee hätten stationieren können (darunter fast alle Schlachtschiffe!); für ab 1926 waren 175 Einheiten zu prognostizieren (RM 3/6663 S.80-83, Berghahn 317). In Anbetracht dessen, dass 1903 nur 38 deutsche Linienschiffe und 14 Große Kreuzer vom Reichstag genehmigt waren (A.2.1.2), erscheinen die von Dähnhardt mit den Vorlagen II und III seiner Denkschrift als Endziel genannten Zahlen (57-60 deutsche Linienschiffe und 20 Große Kreuzer {RM 3/6663 S.4-5, S.31-32, 91ff}) als sehr groß – aber nur, wenn man übersieht, dass in der Zahl von 77-80 großen deutschen Kampfschiffen 20 Einheiten enthalten waren, die nur unter sehr günstigen Bedingungen einen ausreichenden Defensivwert, aber grundsätzlich keinen nennenswerten Offensivwert haben konnten (A.6, C.23), und wenn man die von Dähnhardt als Voraussetzung für die Aufstellung einer „Seewehrschlachtflotte“ angenommenen extrem großen britischen Zahlen außer Betracht lässt! Man darf vermuten, dass die Reichsführung trotz des Wachstums der russischen Ostseeflotte nicht versucht hätte, über 20 Jahre alte Linienschiffe ohne Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags in Dienst zu halten, selbst wenn dies rechtlich zulässig gewesen wäre; denn ein solcher Versuch hätte schwere innen- und außenpolitische Turbulenzen erwarten lassen⁴¹. Jedenfalls hatte der Reichstag die verfassungsgemäße Kompetenz, die Erhöhung der Zahl der höchstens 20 Jahre alten Schiffe zu verhindern und die In-Dienst-Haltung der über 20 Jahre alten Schiffe über sein Budgetrecht zu erschweren oder gar zu blockieren (Verfart 5, 69, 71).

B.14.2) Bezüglich der Risikotheorie schreibt Berghahn im Anschluss an seine Darlegung des Dähnhardt-Papiers:

Hier sei indessen noch einmal auf die Doppelbödigkeit der Risikotheorie hingewiesen. Dähnhardt hatte nämlich verschwiegen, was für ein mächtiges Flotteninstrument das Reich im Jahre 1929 in den Händen halten würde, (Berghahn 319-320).

Hierzu ist festzustellen:

³⁷ M. W. bleibt diese britische Literaturstelle bei allen Kritikern der deutschen Flottenrüstung unberücksichtigt!

³⁸ Trotzdem lassen die meisten Historiker die russische Ostseeflotte bei der Bewertung der deutschen Flottenplanungen außer Betracht.

³⁹ Differenz der Zahl der neugebauten Schiffe minus der der im gleichen Zeitraum ausgemusterten

⁴⁰ Vermutlich durch Extrapolation der britischen Flottenausrüstungszahlen ab 1898 (Weyer 1904, Schiffsliste 1907).

⁴¹ Dass in Weyer 1914 auch die über 20 Jahre alten Küstenpanzerschiffe erwähnt sind, sie also noch vorhanden waren, kann nicht als Hinweis gewertet werden, dass der Aufbau einer „Seewehrschlachtflotte“ insgeheim begonnen worden wäre. Denn sie waren wegen ihrer geringen Größe, relativ schwachen Bewaffnung und niedrigen Höchstgeschwindigkeit nicht für eine Seewehrschlachtflotte, sondern nur noch als relativ starke Vorpostenschiffe geeignet (im Gegensatz zu den ihnen gleichaltrigen Linienschiffen, die in Weyer 1914 nicht mehr genannt sind, also außer Dienst gestellt waren).

[a] Dähnhardt hat in seiner Denkschrift (RM 3/6663) alle relevanten Zahlen genannt! Adressat war der RMA-Chef, ein unbestrittener Marine-Experte, der keine verbalen Hervorhebungen benötigte. Deshalb ist Berghahns Vorwurf nicht nur unsinnig, sondern sogar in die Irre führend.

[b] Eine Flotte der von Dähnhardt 1903 mit den Vorlagen II und III amtsintern zur Diskussion gestellten Endgröße (BA RM 3/6663) kann man nur dann für so „mächtig“ halten, dass sie eine Bedrohung für Großbritannien dargestellt hätte, wenn man folgendes missachtet:

Dähnhardt hat die Zahl von bis zu 83 deutschen größeren Kampfschiffen (einschließlich der 20 nur beschränkt einsetzbaren über 20 Jahre alten Linienschiffe) nur für den Fall zur Diskussion gestellt, dass die an der Nordsee verfügbare Summe der britischen Schlachtschiffe und Großen Kreuzer 145 Einheiten erreichen würde (B.14.1), worauf auch Berghahn hinweist (Berghahn 317)⁴². **Die deutsch-britische Relation der großen Kampfschiffe sollte also auch nach Dähnhardts Vorstellungen (in Dienst Halten auch von veralteten Linienschiffen) unter 60% bleiben!** Daher ist unverständlich, wie Berghahn zu seinem o. g. Vorwurf kommt.

B.14.3) Bezüglich seiner Unterstellung, der „Risikogedanke“ sei lediglich Tarnung gewesen, will Berghahn sich auf eine angebliche Darstellung Bülow's über eine diesbezügliche Darlegung von Tirpitz stützen, indem er schreibt:

Diese Gefahr⁴³ soweit wie möglich zu verschleiern, war der Grund für die Aufnahme des Risikogedankens in die Novelle von 1900. War die Flotte dagegen fertig, so verlor – wie Tirpitz dem Reichskanzler [Bülow] einmal anvertraute – die Risikotheorie auch wieder ihre Bedeutung (Berghahn 226).

Um hier einen zuverlässigen Vergleich zu ermöglichen, wird anschließend die von Berghahn angegebene Bülow-Stelle (Bülow I413) vollständig und wörtlich zitiert:

Im Laufe jener Unterredung mit Tirpitz frug ich ihn, wann er glaube, dass unsere in Bau befindliche Flotte eine Stärke erreicht haben werde, die einen unprovokierten englischen Angriff für vernünftige Menschen unwahrscheinlich machen werde. Tirpitz erwiderte mir, dass wir etwa 1904 oder 1905 in die kritischste Phase unserer Beziehungen zu England eintreten würden. Um diese Zeit würde unsere Marine so stark geworden sein, dass sie in England Eifersucht und starke Unruhe hervorrufen werde. Nach diesem voraussichtlich kritischsten Moment werde sich die Gefahr eines englischen Angriffs mehr und mehr verringern. Die Engländer würden dann einsehen, dass ein Vorgehen gegen uns auch für sie mit einem unverhältnismäßigen Risiko verbunden wäre. Da wir nicht daran dächten, England anzugreifen, würde auf dieser Grundlage einem friedlichen Nebeneinanderleben und Sichentwickeln des deutschen und des englischen Volkes nichts mehr im Wege stehen.
(Bülow I413).

Bemerkungen zu diesem Bülow-Zitat:

Wesentlich ist, dass ein unprovokierter Angriff den Engländern als „unverhältnismäßiges Risiko“ erscheinen sollte. Ein deutscher Versuch, die britische Weltvorherrschaft ernstlich in Frage zu stellen, wäre aber eine Provokation gewesen, die die Briten vermutlich mit Krieg beantwortet hätten, selbst wenn die deutsche Flotte eine Größe von ca. 60% der britischen gehabt hätte. Er wäre von der deutschen Führung nie unternommen worden, weil Krieg zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien weit eher ein für Deutschland untragbares Risiko war, und zwar auch dann, wenn die deutsche Flotte ihre Planungsendgröße erreicht gehabt hätte. Die Deutschen hätten auch dann gar nicht „daran denken [können], England anzugreifen“; denn selbst dann hätte die britische Flotte immer noch über eine erhebliche Übermacht gegenüber der deutschen verfügt, selbst wenn die Briten ab 1909 nur etwa 1,6-mal so viele Großkampfschiffe gebaut hätten wie die Deutschen und ihre sonstigen Geschwader nicht vergrößert hätten (C.21).

Berghahns Ausdrucksweise legt dem uninformatierten Leser das Gegenteil dessen nahe, was Bülow wirklich zum Ausdruck bringt! Denn nach dem, was „Tirpitz Bülow anvertraute“, hätte der Risiko-Gedanke nach Erreichen der in den Flottengesetzen genannten Planungsziele keineswegs seine

⁴² Damit beweist Berghahn selbst, dass sein Vorwurf unberechtigt ist, Dähnhardt habe „verschwiegen, was für ein mächtiges Flotteninstrument das Reich 1929 in den Händen halten würde“ (Berghahn 320).

⁴³ Welche Gefahr Bülow nach Berghahns Meinung angesprochen hat, ist in diesem Zusammenhang nicht erklärt (Berghahn 226). Denn in dem hier zitierten Bülow-Zitat geht nichts Diesbezügliches hervor (Bülow I413).

Bedeutung verloren, sondern ganz im Gegenteil seinen Zweck erst richtig erfüllt, nämlich auch die stärkste Seemacht von einem unprovokierten(!) maritimen Angriff auf die deutschen Küsten abzuhalten. Darüber hinaus war es Bülow's Hoffnung, dass so „einem friedlichen Nebeneinanderleben und Sichentwickeln des deutschen und des englischen Volkes nichts mehr im Wege stehen“ würde. Was sollte hieran zu kritisieren sein?

Vermutlich stützt Epkenhans seine Meinung, Berghahn habe den Risikogedanken als geschickte Verschleierung aggressiv-offensiver Ziele der deutschen Flotten- und Weltpolitik „entlarvt“ (Epkenhans 5), auf dessen hier als fehlerhaft nachgewiesene Darlegung des o. g. Bülow-Zitats. Denn weder er noch Berghahn nennen auch nur eine redliche Begründung für den Vorwurf, „dass Tirpitz [mit dem Risikogedanken] eine der größten Augenwischereien der wilhelminischen Geschichte initiierte“ (Berghahn 201), und den, dass die Risikotheorie doppelbödig gewesen sei (Berghahn 319-320). Auch die von Berghahn zitierte Feststellung Bülow's (Berghahn 201 – Fußnote 143), „dass Tirpitz, das Ziel vor Augen, nach dem er mit allen Kräften drang, unter Umständen auch Um- und Schleichwege nicht verschmähte, um seine Absichten durchzusetzen“ (Bülow 1109), kann keinen diesbezüglichen Vorwurf gegen Tirpitz begründen, selbst wenn sie berechtigt wäre; denn zum einen ist dies noch heute eine auch in der demokratischen Republik übliche Vorgehensweise aller erfolgreichen Politiker – und zum anderen kann eine allgemeine Aussage über Tirpitz' politische Vorgehensweisen prinzipiell nicht beweisen, dass speziell die Risikotheorie der Verschleierung wirklicher Ziele diene. Folgende Fakten sprechen gegen Berghahn's Vorwurf:

Nach 1900 hat die deutsche Führung nie mehr versucht, die Relation der Summe ihrer höchstens 20 Jahre alten großen Kampfschiffe zu realistisch prognostizierten britischen Zahlen über 55% zu heben; die 1906 und 1912 erfolgten Erhöhungen der deutschen Planungsziele waren vernünftige Reaktionen auf die britischen Verstärkungen ihrer Aufrüstung (A.2.1, C.21, C.22, C.23). **Die Deutschen haben in zurückhaltendem Maß nachvollzogen, was die Briten vorgemacht hatten!** Selbst wenn Dähnhardt's Gedanken verwirklicht worden wären, wäre die deutsche Flotte eine reine Defensivflotte mit einer Stärke von <60% der britischen Flottenstärke geblieben, weil ja die Grundlage von Dähnhardt's Gedanken eine erhebliche Verstärkung der britischen Flotte gewesen war (RM 3/6663 S.80-83).

Berghahn's Vorwurf, Dähnhardt habe „verschwiegen, was für ein mächtiges Flotteninstrument das Reich 1929 in den Händen halten würde“ (Berghahn 319-320), ist allein schon deshalb unsinnig, weil Dähnhardt die Erhöhung der Endzahl der großen deutschen Kampfschiffe **nur** für den Fall vorschlug, dass die Zahl der den Briten in der Nordsee zur Verfügung stehenden großen Kampfeinheiten von ihnen erheblich vergrößert worden wäre, und weil 20 dieser deutschen Schiffe über 20 Jahre alt, also so veraltet gewesen wären, dass sie allenfalls zur Defensive im engen Nahbereich der deutschen Küste hätten eingesetzt werden können. Also kann von der deutschen Flotte als einem „mächtigen Flotteninstrument, das Großbritannien hätte gefährlich werden können“, gar keine Rede sein.

Dies alles zeigt, dass die deutsche Flotte nur der Verteidigung dienen sollte und die deutsche Führung keine offensiven Ziele hatte, die verschleiert worden wären.

B.15) Behauptungen Kennedys

Kennedy behauptete in einem Vortrag⁴⁴, es gäbe „Hinweise, dass Tirpitz und Kaiser Wilhelm II. ein Flottenbauprogramm planten, das seiner Natur nach keine Begrenzung nach oben kannte“, und fügt hinzu, dass „solche Planungen strengstens geheim gehalten wurden“ (Kennedy 208). Als angeblichen „Beweis“ für seine Unterstellungen behauptete er, es habe „zwischen 1905 und 1907 in den Reichsmarineamtsakten klare Hinweise [gegeben], dass die Bauplanung über die Zahl der 60 großen Schiffe hinausging“, und zog aus seiner subjektiven Bewertung, es sei „unklar, ob die vielen Memoranden seit 1903 die Beibehaltung der 20 schweren Kreuzer mit berücksichtigten“, den Schluss, dass eine deutsche Flotte von 77 Großkampfschiffen hätte geplant sein können. Er behauptete außerdem, eine solche Flotte könne nicht als bloßes Phantasieprodukt gewertet werden, weil Tirpitz gehofft habe, einen ständig steigenden Teil des Heeresbudgets zu übernehmen (Kennedy 209).

Hierzu ist festzustellen:

B.15.1) Die Behauptung, das deutsche Flottenbauprogramm habe „seiner Natur nach keine Begrenzung nach oben“ gekannt, ist nicht nur unbegründet, sondern eindeutig falsch, weil sie unvereinbar ist mit der gesetzlichen Begrenzung der deutschen Flottenrüstung; denn diese legte die Entscheidung über jeden Versuch, die Planungszahlen der maximal 20 Jahre alten Schiffe, also die der kampfkraftigsten Schiffe, zu erhöhen, letztendlich in die Kompetenz des Reichstags (Verfart 5)! Zudem war es aus technischen Gründen unmöglich, den Bau großer Schiffe geheim zu halten, weil sich die Bauhellinge für große Schiffe im Freien befanden und große Belegschaften zum Bau erforderlich waren, in die ohne weiteres Agenten hätten eingeschleust werden können. Allerdings kann man in Zweifel ziehen, ob der Reichstag die Aufstellung einer aus über 20 Jahre alten Kriegsschiffen bestehenden „Seewehrschlachtflotte“ hätte verhindern können; denn es ist unklar, welche rechtlichen Konsequenzen der im deutschen Flottengesetz von 1900 und in seinen Novellen verwendete Begriff „ersetzen“ bezüglich der ersetzten Kriegsschiffe hatte: Hätten diese Schiffe irgendwie ökonomisch verwertet werden müssen (Verkaufen, Ausschlachten, Abwracken) oder hätten sie im Dienst bleiben oder „eingemottet“ werden dürfen? Vermutlich hat der deutsche Reichstag versäumt, diese Frage rechtzeitig zu klären. Trotz dieses Versäumnisses hätte er auf Grund seines Budgetrechts (Verfart 5, Verfart 69-73) die Finanzierung der In-Dienst-Haltung der über 20 Jahre alten Schiffe erschweren oder sogar völlig blockieren können⁴⁵. Aber selbst wenn eine solche Flotte aufgestellt worden wäre, hätte sie wegen der Weiterentwicklung der Kriegsschiffstechnik und des hohen Alters der für eine Seewehrschlachtflotte ggf. in Frage kommenden Schiffe keine Gefahr für andere Staaten bedeutet, sondern hätte lediglich das maritime Defensivpotential des deutschen Reichs verbessert.

B.15.2) Kennedy behauptet:

Zwischen 1905 und 1907 gibt es in den Reichsmarineakten klare Hinweise, dass die Bauplanung über die Zahl der 60 großen Schiffe hinausging (Kennedy 209).

Als Beleg für diese Behauptung verweist er **nicht** auf Dokumente aus den deutschen Akten, sondern auf mehrere Darlegungen Berghahns, nämlich auf Berghahn 170 [a], Berghahn 506-508 [b] und Berghahn 557 [c]:

ad [a]: Auf S. 170 zitiert Berghahn aus RMA-Akten:

..... *Aus diesen [ökonomischen] Gründen komme es darauf an, „dasselbe Bautempo wie in den ersten 3 Jahren des Flottengesetzes beizubehalten“.*

Und in den 3 Jahren von 1900-1902 wurden 9 große Kampfschiffe (Linienfahrer und Schwere Kreuzer) fertiggestellt (Weyer 1904).

Auf S. 171 zitiert er zudem aus den deutschen Akten:

⁴⁴ P. M. Kennedy, Maritime Strategieprobleme des deutsch-englischen Flottenrivalität; aus „Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914“, herausgegeben vom MGFA durch H. Schottelius und W. Deist, Droste Verlag 1972, S.178-210.

⁴⁵ Da dieses Recht des Reichstags durch die Verfassung gesichert war, hätte es nur durch ein von der Reichstagsmehrheit bewilligtes Gesetz außer Kraft gesetzt werden können (Verfart 78), was selbstverständlich nie geschehen ist.

... richtig ist, jährlich auf Stapel zu setzen **3** große Schiffe (Linienschiffe bzw. Große Kreuzer), 3 kleine Schiffe (Kleine Kreuzer, Kanonenboote oder Spezialschiffe) [und] 1 Torpedobootsdivision.

ad [b]-1: Auf Berghahn 507-508 ist zwar von Vierertempo (4 große Kampfschiffe pro Jahr fertiggestellt) die Rede, aber nur von zeitlich begrenztem, das nicht über die gesetzlich begrenzte Endzahl von 61 großen Kampfschiffen hätte führen sollen. Es sollte nur zum Aufholen des wegen des Übergangs zum Großkampfschiffbau eingetretenen Baurückstands gegenüber der Planung und zum Ersatz der total veralteten „Küstenpanzerschiffe“ und der ebenfalls veralteten „Kleinen Schwere Kreuzer“ führen; auf S. 508 zitiert Berghahn dann aus einer internen RMA-Denkschrift vom Mai 1906, „das nächste Ziel zur weiteren Entwicklung [der Marine solle] die Erlangung der 20-jährigen Ersatzzeit für Linienschiffe und die Stabilisierung des **Dreier**tempo sein, so dass sich eine Flotte von **60** großen gepanzerten Schiffen ergibt

(Berghahn 508 {RMA 2040 Pg 6060}), außerdem verweist er im Zusammenhang mit den vorstehenden Zitaten auf eine Feststellung Dähnhardts in einer Besprechung mit Tirpitz im Jahre 1905: Er [Dähnhardt] könne nur zu einer „Stabilisierung des **Dreier**tempo als erstem Schritt raten und als **eventuellen** zweiten Schritt auf ein „**zeitweiliges** Vierertempo durch Mehrforderung von 5 großen Kreuzern und 8 neuen Linienschiffen (als Ersatz für die 5 „Kleinen Schwere Kreuzer“ und die 8 „Küstenpanzerschiffe“, die den ab etwa 1903 fertiggestellten britischen großen Kampfschiffen nicht ebenbürtig waren {C.23 Tabelle A; Weyer 1904, Weyer 1910}).

Diese Hinweise Berghahns missachtet Kennedy!

ad [b]-2: Weiterhin meint Berghahn:

„... er [Tirpitz] schloss nicht aus, dass die deutsche Flotte auch einmal über den Sollbestand von 60 großen Schiffen hinauswachsen könnte.“ (Berghahn 508-509).

Hierzu ist zu bemerken:

Warum eigentlich hätte der RMA-Chef von sich aus für die Zukunft prinzipiell ausschließen sollen, dass die deutsche Flotte auch einmal über den Sollbestand von 60 großen Schiffen hinauswachsen könnte? Schließlich hing die Beantwortung dieser Frage u. a. vom Ausmaß der Flottenaufrüstungen anderer Großmächte ab; aber die Entscheidung lag zunächst beim Kaiser und zumindest bezüglich der höchstens 20 Jahre alten Einheiten letztendlich beim Reichstag – nicht aber beim RMA-Chef, der dem Kaiser als dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine unterstellt war (Verfart 53) und lediglich Vorschläge zu unterbreiten hatte, über die zunächst der Kaiser und ggf. letztendlich der Reichstag entschied.

Aus diesen Fakten folgt:

Kennedys Bemerkung, „dass die Bauplanung über die Zahl der 60 großen Schiffe hinausging“ (Kennedy 209), ist zwar nicht völlig falsch, aber wahrheitsverfälschend, und zwar aus folgenden Gründen:

Ein Bestand von mehr als 61 höchstens 20 Jahre alten großen Kampfschiffen war vor dem Ersten Weltkrieg nie vorgesehen (A.2.1).

Auf ca. 80 große Kampfschiffe wäre die deutsche Flotte allenfalls durch Dienstdauer der Linienschiffe von 30 Jahren und der Kreuzer von 20 Jahren in Kombination mit dem Bau von 3 großen Kampfschiffen pro Jahr gekommen; Voraussetzung für dieses Vorgehen wäre eine erhebliche Vergrößerung der britischen Flotte gewesen; eine Entscheidung war vor dem Ersten Weltkrieg vermutlich nicht gefallen (A.10.2). Die Relation der Zahl der deutschen großen Kampfschiffe (einschließlich der >20 Jahre alten Einheiten) zu der der <21 Jahre alten britischen wäre keinesfalls über 60% gestiegen (A.10.2).

Anm.: Dähnhardts Gedanken in seiner Denkschrift vom 29.01.1915 waren zweifellos durch die Kriegereignisse beeinflusst und wurden zudem nicht weiterverfolgt (B.18.2). Daher sind sie im vorliegenden Zusammenhang nicht relevant!

ad [c]: Auf S. 557 erwähnt Berghahn, dass Tirpitz den Begriff „Heraufpfropfen“ in einem Brief verwendet habe. Er meint, daraus sei zu schließen, dass Tirpitz insgeheim eine erhebliche Vergrößerung der deutschen Flotte angestrebt habe, und Kennedy schließt sich dieser Meinung an. Zur Frage, was mit diesem Begriff tatsächlich gemeint sein könnte, s. B.16.3.

B.15.3) Die „Stabilisierung des Dreiertempo“, also ein Dreieräternat, führt zu einem stabilen Bestand von 60 höchstens 20 Jahre alten Schiffen. Und das o. g. „zeitweilige Vierertempo“ lässt nicht den

Schluss zu, dass die Zahl der höchstens 20 Jahre alten großen deutschen Schiffe über 61 Einheiten gesteigert werden sollte, und zwar aus folgendem Grund:

Im Dreijahreszeitraum von 1905 bis 1907 gingen die jährlichen Stapelläufe deutscher großer Kampfschiffe vermutlich wegen der Schwierigkeiten des Übergangs auf den Großkampfschiffbau auf 2,0 Einheiten pro Jahr zurück (C.22). Der dadurch eingetretene Rückstand von 3 Einheiten und zudem die Erhöhung um 3 Einheiten 1912 (insgesamt 6 Einheiten) sollten durch ein „zeitweiliges Vierertempo“ aufgeholt werden. Im Zeitraum von 1908 bis 1913 wurden daher 23 Großkampfschiffe und 1 Schwerer Kreuzer von Stapel gelassen, also 4 Einheiten pro Jahr (Weyer 1914). Auch mit diesem 6 Jahre dauernden „Vierertempo“ wurde die vom Reichstag festgelegte Maximalzahl großer Kampfschiffe nicht überschritten (A.2.1 + C.22). 1912-1914 lag die durchschnittliche Baubeginnzahl bei nur 2 Großkampfschiffen pro Jahr (Weyer 1914). Das „zeitweilige Vierertempo“ war also 2 Jahre vor Ausbruch des 1. Weltkriegs beendet worden! Ende 1914 waren insgesamt 55 deutsche Kampfschiffe mit >8000 t wdp dienstbereit oder befanden sich noch in Bau (Weyer 1914); die Zahl der deutschen höchstens 20 Jahre alten großen Kampfschiffe hätte also noch um 6 Einheiten vergrößert werden dürfen (A.2.1.5), bevor sie konstant gehalten werden musste.

Für die deutsche Flotte durften nach Erreichen der gesetzlich genannten Planungsendzahlen im Durchschnitt 3,05 Großkampfschiffe pro Jahr gebaut werden (A.2.1.5); ggf. waren zusätzlich Ersatzbauten nach Schiffsverlusten zulässig (B.17.6.1; Flottengesetze §2), was jedoch nicht vorkam.

B.15.4) Darüber hinaus behauptete Kennedy, es sei

„unklar, ob die vielen Memoranden seit 1903 über die Chancen eines 3. Doppelgeschwaders die Beibehaltung der 20 schweren Kreuzer mit berücksichtigten [a]. Wenn dem so wäre, hätte dies eine geplante Flotte von 77 Großkampfschiffen bedeutet, eine verblüffende Zahl [b]. Da jedoch der Admiral [Tirpitz] hoffte, einen ständig steigenden Teil des Heeresbudgets zu übernehmen, kann eine solche Flotte nicht als bloßes Phantasieprodukt gewertet werden [c]“ (Kennedy 209).

Zu diesen Ausführungen ist festzustellen:

ad [a]: Kennedys Prämisse ist falsch. Berghahn schreibt nämlich:

..... hatte Tirpitz persönlich die Direktive gegeben, dass das nächste Ziel die Stabilisierung des **Dreiertempos** sein solle, so dass sich eine Flotte von **60 großen gepanzerten Schiffen** ergibt (Berghahn 508).

Da nicht nur alle deutschen Linienschiffe, sondern auch alle ab 1900 gebauten deutschen Großen Kreuzer gepanzert waren (Weyer 1914), gehörten beide Schiffsgruppen zweifelsfrei zu den „großen gepanzerten Schiffen“. Deshalb ist unverständlich, dass Kennedy meint, diese Situation sei „unklar“. Sie ist klar, aber nicht im Sinne der Unterstellungen Kennedys!

ad [b]: Die Erhöhung der Linienschiffszahl auf 57-60 Einheiten, d. h. die Erhöhung der Zahl aller großen Kampfschiffe auf 77-80 Einheiten wird von Dähnhardt in seiner amtsinternen Denkschrift von 1903 als **potentielle** Reaktion auf extreme britischen Flottenvergrößerung zur amtsinternen Diskussion gestellt (RM 3/6663 S.3ff, S.80-83). Trotzdem ist Kennedys Vermutung, dass eine deutsche Flotte von 77 Großkampfschiffen hätte geplant sein können, irreführend, weil er verschweigt, dass die Voraussetzung für diese Vergrößerung eine vorher realisierte oder zumindest sicher abzusehende extreme Vergrößerung der britischen Flotte gewesen wäre und dass in einer deswegen vergrößerten deutschen Flotte 20 über 20 Jahre alte Schiffe enthalten sein sollten (A.10.2). Auf jeden Fall galten bezüglich der Kriegsschiffe mit Dienstalter von maximal 20 Jahren die Zahlen, die der Reichstag bewilligt hatte (A.2.1)!

Die Zahl von 77-81 deutschen Großkampfschiffen ohne nähere Erläuterungen in den Raum zu stellen, ist nicht nur irreführend, sondern sogar verleumderisch, und zwar aus folgenden Gründen:

Nach 1906 nannte Tirpitz amtsintern als nächstes Ziel die Erlangung der 20-jährigen Ersatzzeit für Linienschiffe, die dann der Reichstag 1908 vermutlich im Hinblick auf die britische Gepflogenheit und auf die von den Briten initiierte Weiterentwicklung der Kriegsschiffstechnik bewilligte, und die Stabilisierung des Baus von 3 Schiffen pro Jahr, so dass sich eine „Flotte von 60 großen gepanzerten Schiffen ergibt“

(Berghahn 508), was der Reichstag 1912 bewilligte⁴⁶ (A.2.1.5). Unter den Begriff „große gepanzerte Schiffe“ fallen ganz einwandfrei nicht nur die deutschen Linienschiffe, sondern auch die deutschen ab 1900 fertiggestellten „Großen Kreuzer“; denn diese waren mit Deckspanzer und Wasserlinienpanzer ausgestattet und ihre Geschütze und der Kommandoturm waren ebenfalls gepanzert (Weyer 1914).

Nach der deutschen Rechtslage ab 1912 und der fiktiven Annahme, dass zusätzlich zu der von der deutschen Flottennovelle von 1912 begrenzten aktiven Flotte ein Flottenteil mit 21-30 Jahre alten Linienschiffen zulässig gewesen wäre, konnten 77 Großkampfschiffe, davon 16 über 20 Jahre alte Einheiten, frühestens ab 1936 in Dienst stehen (Schlussfolgerung aus Weyer 1914).

ad [c]: Selbst wenn Tirpitz tatsächlich gehofft haben sollte, einen ständig steigenden Teil des Heeresbudgets übernehmen zu können (Kennedy 209 [unbewiesene Behauptung!]), könnte man darauf keine realistischen Schlussfolgerungen aufbauen. Denn diese Hoffnung wäre Illusion gewesen: Tatsächlich wurde ab 1912 das deutsche Heeresbudget aus zwingend erscheinenden Gründen vergrößert⁴⁷ (Atlas 117 + Salis II496ff) und spätestens ab 1913 waren Reichskanzler Bethmann Hollweg und der Kaiser gegen eine weitere Flottengesetznovelle (Epkenhans 334). Dass Tirpitz in einer amtsinternen Denkschrift offen ließ, „ob und wann wir zu einem Vierertempo übergehen müssten“ (Berghahn 508), ist banal (Zudem war von einem Viererätternat nie die Rede, sondern nur von einem „Vierertempo mit dem Ziel einer Stabilisierung des **Dreiertempos**“ {Berghahn 508}). Dass „er nicht ausschloss, dass die deutsche Flotte auch einmal über den Sollbestand von 60 Schiffen hinauswachsen könnte“, ist ebenso banal. Denn warum hätte der **RMA-Chef** von sich aus sich für die Zukunft prinzipiell auf ein niedrigeres Bautempo festlegen und die Zahl der deutschen Kriegsschiffe unverrückbar limitieren sollen? Letztlich ausschlaggebend für die Festlegung der Obergrenze der deutschen Kriegsschiffszahlen war der Reichstag (Verfart 5, 28); Aufgabe des RMA-Chefs war, dem Kaiser als dem Oberbefehlshaber der Marine (Verfart 53) Vorschläge zu unterbreiten, die dieser entweder an den Reichstag weiterleitete oder aber ablehnte. Und es gibt keinen einzigen wissenschaftlich-redlichen Hinweis für die Richtigkeit der Behauptung oder Voraussetzung, Tirpitz habe bezüglich der Flottenrüstung einen solchen Einfluss auf den Kaiser gehabt, dass dieser bereit gewesen wäre, die Verfassung zu missachten.

B.15.5) Der Reichstag konnte nur Planzahlen bewilligen, die ihm offiziell zur Bewilligung vorgelegt waren. Was „streng geheim“ gehalten wurde, stand im Reichstag nicht zur Debatte und war daher nicht verfassungskonform zu realisieren (Verfart 5) – vielleicht abgesehen von einer „Seewehrflotte“ mit veralteten Schiffen, die vom Flottengesetz und seinen Novellen nicht erfasst waren. Dass der Reichstag schwerwiegende Erhöhungen bewilligt hätte, ist unwahrscheinlich. Immerhin hatte er 1900 die Planungsummen der Regierungsvorlage um 6 Große und 7 Kleine Kreuzer erniedrigt (A.2.1.1 + A.2.1.2) und dann 1906 die Zahlen der Regierungsvorlage von 1905 vermutlich nur deshalb unverändert bewilligt, weil diese sich von vornherein mit 53% der britischen Prognosezahl (C.21) als Planungsendgröße begnügte (A.2.1.3), nachdem die Briten ihre Flotte seit 1900 so verstärkt hatten (C.22), dass die Prognose von 1906 für die Summe der großen Kampfschiffe um 17 Einheiten höher sein musste als die von 1900 (C.21). 1912 bewilligte der Reichstag Erhöhungen der Planungsummen um 3 Einheiten gegenüber der von 1906 (A.2.1), nachdem die Briten im Zeitraum von 1906 bis 1911 die Ist-Summe ihrer Schlachtschiffe und Großen Panzerkreuzer so erhöht hatten, dass 1912 die Prognose für 1917 um 4 Einheiten gegenüber der von 1906 erhöht werden musste (C.21). Daher blieb die Relation der geplanten Summe der deutschen großen Kampfschiffe zu der der vorsichtig prognostizierten Summe der britischen deutlich unter der 1900 vom Reichstag festgelegten Relation (A.2.1).

B.15.6) Kennedy zitiert folgende Passage aus einem Brief, den Tirpitz am 31.08. 1914 an Vizeadmiral Lans schrieb:

⁴⁶ Vermutlich im Hinblick die großen britischen Großkampfschiffbauraten ab 1910 (C.22) bewilligte der Reichstag 1912 sogar 61 große Kampfschiffe (A.2.1.5) .

⁴⁷ Aus deutscher Sicht war dies nötig, weil Italien spätestens ab 1912 als unsicherer Bundesgenosse angesehen werden musste (Salis II494-II495). Auch danach blieb die Summe der deutschen + österreich-ungarischen Zahlen unter der Summe der Zahlen der Tripleententestaaten (Atlas 117). Daher hätte der Marineétat gar nicht in dem Ausmaß erhöht werden können, wie es für eine Vergrößerung der deutschen Flotte in dem unterstellten Ausmaß notwendig gewesen wäre.

„..... wird die Ansicht durchbrechen, wir müssen eine England gleich starke Flotte haben. Dies natürliche und einzige Ziel konnte in den letzten 2 Jahrzehnten aber nicht gesagt werden, es konnte auch nur ins Auge gefaßt werden, wenn Deutschlands Handel und Industrie weiter expandierten.“ (BA-MA, NL Tirpitz, Bd 100 {zitiert von Kennedy 210}).

Hieraus kann in der Tat geschlossen werden, dass Tirpitz insgeheim wünschte, die deutsche Flotte solle irgendwann einmal ebenso groß sein wie die britische⁴⁸. Aber die Behauptung Kennedys, „dass diese Endziele seit 2 Jahrzehnten bestanden“ (Kennedy 210), geht über die vorgenannte weit hinaus und ist durch nichts begründet! Indirekt unterstellt Kennedy mit seiner Behauptung, dass „diese Endziele“ nicht nur geheime Wünsche von Tirpitz waren, sondern auch Wünsche des Kaisers und von diesem genehmigte geheime Planungsziele des RMA, so dass die Behauptung, „Tirpitz hat den Briten *pari bieten wollen*“ (Berghahn 435-436, 595), richtig wäre. Nun zeigen aber alle Fakten und sogar die Dähnhardt-Denkschrift (B.14), dass alle Annahmen falsch sind, die über die Schlussfolgerung hinausgehen, Tirpitz – und nur er selbst – könnte solche geheimen Wünsche gehabt haben; immerhin weist Tirpitz in seinem vorgenannten Brief darauf hin, dass er den Wunsch nach einer deutschen Flotte, die der englischen gleich stark wäre, niemandem sagen konnte!

B.16) Aggressiv-offensive Gedanken in der deutschen Führung?

B.16.1) Aus Kennedys Hinweisen auf Tirpitz persönlich (B.15.6 {Kennedy 209, 210}) könnte man durchaus den Schluss ziehen, dass dieser weitergehende Gedanken hatte, die er aber vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs geheim hielt, auch gegenüber dem Kaiser. Selbst wenn er tatsächlich Wünsche gehabt hätte, die man aus ethischer Sicht verurteilen müsste⁴⁹, könnte man allenfalls gegen ihn persönlich diesbezügliche Vorwürfe erheben. Es gibt jedoch keinen Hinweis dafür, dass Tirpitz jemals versucht hätte, aggressiv-offensive Gedanken zu realisieren – im Gegenteil: Die Fakten sprechen dagegen, dass er solche Versuche unternommen hätte; eventuelle Anstrengungen für eine weitere Novelle und/oder für die Aufstellung einer „Seewehrschlachtflotte“ wären durch die gewaltige britische Aufrüstung (A.5, A.6, C.22 + C.23) und durch die Flottenaufrüstungsvorhaben Frankreichs (C.22, Rohwer 220-221) und Russlands (Flottenliste 1913) zu rechtfertigen.

Während die deutsche Flotte in der Nordsee nur Aufgaben zur Verteidigung der deutschen Inseln und Küsten erfüllen konnte, hatte sie in der Ostsee zusätzlich die prinzipielle Möglichkeit und daher die Aufgabe, die Seewege zwischen Deutschland und Schweden zu schützen. Deshalb musste die deutsche Ostseeflotte ausreichend stark sein, um diesen Schutz in der Praxis zu gewährleisten (Dass die russische Flotte sich im Ersten Weltkrieg sehr defensiv verhielt, konnte von den deutschen Planern nicht vorausgesetzt werden⁵⁰).

Kennedy behauptet auch, dass die Kaiserin Friedrich [die Mutter Wilhelms II., eine geborene Engländerin], Holstein, Waldersee und Kühlmann **geglaubt!** hätten, es sei „das *eigentliche Ziel des Admirals [Tirpitz] und des Kaisers*“, eine Flotte zu realisieren, „die so stark wäre wie die englische“ (Kennedy 209). Als Gegenargument genügt der Hinweis auf den unbestreitbaren Grundsatz redlicher Beurteilung, dass das, was irgendwelche Zeugen **glauben**, also nicht sicher wissen, nicht als Basis irgendwelcher Negativbewertungen oder Verurteilungen genommen werden darf!

B.16.2) 1894 erschien die „Dienstvorschrift IX“, die vermutlich von Tirpitz abgefasst wurde. In ihr heißt es: „Die natürliche Bestimmung einer Flotte ist die strategische Offensive“ (Uhle-W 73). Manche folgern aus dieser Aussage, die ca. 5 Jahre später von Tirpitz geplante Flotte hätte keine Verteidigungsflotte werden, sondern hätte nach ihrer Vollendung in der Lage sein sollen, England ernsthaft zu gefährden. Nun folgt aber aus den deutschen Planungen (A.2) und den deutschen Bauzahlen (A.5, C.22, C.23),

⁴⁸ Uhle-Wettler nennt einige Fakten, die die Annahme nahe legen, diese Schlussfolgerung sei nicht gesichert (Uhle-W 335-337).

⁴⁹ Uhle-Wettler zieht dies mit ernst zu nehmender Argumentation in Zweifel (Uhle-W 335-337).

⁵⁰ Daher ist nicht zu verstehen, dass die russische Ostseeflotte von den meisten Marinehistorikern nicht beachtet wird.

dass diese Schlussfolgerung falsch ist! Denn deutschen Planungsziele (A.2.1) zeigen eindeutig, dass mit dem Begriff „strategische Offensive“ in dieser Dienstvorschrift lediglich gemeint sein kann, die deutsche Flotte solle ggf. dem angreifenden Gegner entgegen fahren, um ihn schon auf hoher See zum Kampf zu stellen (Uhle-W 73). Trotz ihrer Bezeichnung „strategische Offensive“ ist also das alleinige Ziel dieser Maßnahme Schutz des eigenen Landes; somit ist sie im Endeffekt Defensive, auch wenn man die Methode „Kampf auf hoher See“ durchaus als „strategische Offensive“ bezeichnen kann. Im Endeffekt bewirkte diese „strategische Offensive“ eine optimale Defensive, die den deutschen Planern ermöglichte, sich mit der Größe von nur etwa 55% der britischen zu begnügen (A.2.1), obwohl nach international anerkannter Lehre etwa 66% notwendig waren (Epkenhans 16-17). Daher ist falsch, in dem von Tirpitz ca. 5 Jahre vor dem tatsächlichen Beginn des von ihm geplanten deutschen Flottenbaus benutzten Begriff „strategische Offensive“ einen Beweis für eine angeblich offensive Zielsetzung der deutschen Flottenplanung nach 1900 zu sehen.

Seestreitkräfte konnten schon damals ohne Zeitverlust Artilleriekämpfe aufnehmen (Beispiel: Skagerrakschlacht {Enzyklop 356-360}), nicht aber Landstreitkräfte. Denn auf Schiffen befindliche Geschütze waren schon damals auch während des Marsches schussbereit, nicht aber Landgeschütze. Mobile schnell einsatzfähige schwere Landgeschütze gab es damals nur ausnahmsweise, z. B. mittelschwere Eisenbahngeschütze, wenn Schienen vorhanden und nutzbar waren.

B.16.3) Berghahn und Kennedy beziehen sich bei einigen ihrer Argumentationen auf den von Tirpitz verwendeten Begriff „Heraufpfropfen“ (z. B. Berghahn 505ff, Berghahn 556-557; Kennedy 209). Berghahn zitiert aus 2 Briefen von Tirpitz an Prinz Heinrich, in denen dieser Begriff auftaucht (Brief vom 25.12.1905 {Ba-Ma, RMA 2044 PG 66079}, Brief vom 28.01.1907 {BA-MA NL Tirpitz 9}). In letzterem schreibt Tirpitz:

... besonders wichtig, das jetzige Flottengesetz als Grundlage festzuhalten und bis auf weiteres auf einmal nur soviel darauf heraufzupropfen, als gesetzlich durchzusetzen ist.

Hierzu ist festzustellen:

Tirpitz weist darauf hin, dass er „bis auf weiteres nur soviel heraufzupropfen will, als gesetzlich durchzusetzen ist“.

Dies war und ist legitim! Und mit den 3 Novellen zum 2. Flottengesetz hat er dies getan, indem er lediglich auf die britischen Aufrüstungen reagierte (A.2).

B.16.4) Epkenhans meint, aus einer Stellungnahme Delbrücks⁵¹ sei zu schließen, dass „im Kaiserreich die Politik des ‚latenten Krieges‘ gegen England eine weitgehend akzeptierte Strategie“ gewesen sei (Epkenhans 16-Fussnote 8). Als Beleg nennt er folgende Ausführungen Delbrücks:

Die deutsche Flotte ist nicht groß genug und wird niemals groß genug sein, England direkt zu bedrohen, aber immerhin ist sie stark genug, um die englische Politik zur Vorsicht zu nötigen und sie zu zwingen, allenthalben in der Welt auf Deutschland Rücksicht zu nehmen, und das ist es, nicht mehr, aber auch nicht weniger, was Deutschland mit dem Bau seiner Kriegsschiffe erreichen will (Delbrück 1909, zitiert von Epkenhans 16-Fußnote 8).

Hier handelt es sich um eine **persönliche Meinung** eines deutschen konservativen Professors. Dass auch andere Deutsche diese Meinung teilten, ist vermutlich richtig. Aber es gibt keine zuverlässigen Hinweise dafür, dass es das Ziel des Kaisers und der Reichskanzler gewesen wäre, die deutsche Flotte so stark zu machen, dass die englische Politik **gezwungen** werden könne, **allenthalben in der Welt** (d. h. weltweit bei allen Fragen) auf Deutschland Rücksicht zu nehmen.

Jedenfalls ist nicht redlich zu behaupten, Deutschland habe einen „latenten Krieg“ verschuldet, weil die deutsche Führung mit Hilfe einer Flotte der Stärke von im Durchschnitt ca. 55% der britischen, (A.2.1) nicht nur die deutschen Küsten gegen eventuelle Angriffe schützen wollte, sondern zudem anstrebte, auch außerhalb Europas in vernünftigem Ausmaß politisch berücksichtigt zu werden. Ist zu kritisieren,

⁵¹ H. Delbrück 1848-1929, Historiker, Prof. in Berlin, 1883-1919 Herausgeber der „Preußischen Jahrbücher“, 1884-1890 konservatives Mitglied des Deutschen Reichstags (Brockhaus 1906, Brockhaus 2002).

dass die deutsche Führung versuchte, solche Voraussetzungen zu schaffen, dass z. B. eine solch schwerwiegende Missachtung nicht mehr vorkommen würde, wie sie die USA 1899 dem Deutschen Reich zumutete (Erzwingen eines für Deutschland ungünstigen Konferenzergebnisses „*manu militaris*“ {Salis I635}, d. h. durch militärische Drohung gegenüber dem Deutschen Reich)? Verschuldet nicht viel eher derjenige Staat latenten Krieg, der dem etwa ebenso leistungsfähigen Staat nur eine Flottengröße von maximal 45-50% der eigenen zugestehen will? Denn damit erweckt der eine extreme militärische Übermacht beanspruchende Staat den Verdacht, Handelskonkurrenten u. U. gewaltsam behindern zu wollen.

Außerdem will Epkenhans sich auf Reichskanzler Bethmann Hollweg als Kronzeugen stützen, der einer Baronin Spitzemberg 1903(!) gesagt haben soll, dass „*die Grundidee des Kaisers sei,, Englands Weltstellung zugunsten von Deutschland zu brechen*“ (Spitzemberg „Am Hof“ S. 210 ⁵² {zitiert von Epkenhans 16}).

Hierzu ist festzustellen:

Bethmann Hollweg war 1903 noch kein enger Mitarbeiter des Kaisers, ein solcher wurde er erst um etwa 1909. Also konnte er 1903 dessen geheime Gedanken gar nicht kennen, sondern konnte allenfalls eine unbewiesene subjektive Meinung haben, die nicht als zuverlässige Basis einer Bewertung des Kaisers anerkannt werden darf (ebenso wenig wie die der in B.16.1 genannten Personen), selbst wenn die o. g. Behauptung der Baronin Spitzemberg der Wahrheit entsprechen sollte, was nicht bewiesen ist. Jedenfalls sprechen alle Fakten und die vom Kaiser genehmigten deutschen Planungen dagegen, dass dieser eine aggressive Zielsetzung gehabt hätte.

B.16.5) Die deutschen Großkampfschiffe hätten allenfalls dann „*als Hebel gegen Englands Weltstellung gedacht*“ sein können (Berghahn 225-226, Epkenhans 26), wenn erheblich mehr gebaut worden wären, als die vom Reichstag genehmigte Bauplanung vorsah⁵³, oder wenn das Deutsche Reich einen verlässlichen Bundesgenossen mit starker Flotte gehabt hätte. Da aber beides nicht der Fall war, war die Zahl der deutschen Kriegsschiffe zwar ausreichend für den Schutz der deutschen Küsten und Inseln, nicht aber für Offensivmaßnahmen gegen Großbritannien (A.4.3). Auch die extreme Überlegenheit der britischen Flotte im Bereich der großen Kampfschiffe mit >14000 t wdp, die nicht den Großkampfschiffkriterien entsprachen, darf nicht außer Betracht bleiben, weil sie immer noch nicht zu unterschätzende Kampfkraft hatten, insbesondere in den eigenen Küstengewässern und überall da, wo kaum deutsche Großkampfschiffe präsent sein konnten (C.22+C.23).

B.16.6) Da die gesetzlich bewilligten deutschen Planungsziele erheblich unter den britischen Zahlen blieben (A.2.1), ist unberechtigt, den Deutschen eine Schuld am In-Gang-Setzen und Hochdrehen der Rüstungsspirale anzulasten. Auch die theoretisch für einige Jahre denkbaren größeren, in der Praxis aber nie über 62% hinausgegangenen Relationen der deutschen zu den britischen Großkampfschiffzahlen (A.5.4, C.22) können nicht zu einer Schuldzuweisung gegen die Deutschen führen, weil die Situation ab 1908 Folge der britischen Neuentwicklungen „Dreadnought“ und „Invincible“ in Kombination mit der vorhergegangenen britischen maritimen Hochrüstung war (A.5, C.22, C.23 {Weyer 1914, Schiffsliste 1914}).

Wenn die Deutschen nur 2 Großkampfschiffe pro Jahr gebaut hätten (ein Weiterbau der Predreadnoughttypen mit <16000 t wdp kam selbstverständlich nicht in Frage), hätten die Briten ihre Flottenübermacht durch den Bau von durchschnittlich 4 Großkampfschiffen pro Jahr auf viele Jahre in einem Ausmaß festigen können, das nicht zu rechtfertigen gewesen wäre.

B.16.7) Die Tirpitz zugeschriebene Meinung, „*Deutschland müsse maritim bündnisfähig mit den Seemächten zweiten Ranges werden*“, und zwar durch „*unbegrenzte Seerüstung*“ (Salis II426), ist mit den Fakten unvereinbar: Denn zum einen wurde die Größe der deutschen Hochseeflotte durch die Flottengesetze begrenzt (A.2.1+ Verfert 5), vielleicht ergänzt durch einen rein defensiven Flottenteil mit >20 Jahre alten Linienschiffen – zum anderen war ein Militärbündnis Deutschlands mit Frankreich äußerst

⁵² Also stützt Epkenhans sich eigentlich nicht auf Bethmann Hollweg, sondern auf eine Baronin Spitzemberg, deren Seriosität fraglich ist.

⁵³ Auch eine aus über 20 Jahre alten, also „veralteten“ Schiffen bestehende Seewehrschlachtflotte hätte daran nichts geändert, weil diese nur noch nahe der deutschen Küsten zur Defensive brauchbar waren.

unwahrscheinlich, und auch ein Bündnis des Deutschen Reichs mit Russland war kaum zu verwirklichen, ohne das Bündnis mit Österreich-Ungarn zu gefährden. Denn eine notwendige, aber keineswegs hinreichende Vorbedingung für ein Bündnis Deutschland – Russland wäre vermutlich die Aufgabe des Bündnisses mit Österreich-Ungarn gewesen (Wegener 260-261), das sich dann möglicherweise mit Frankreich verbündet hätte.

B.16.8) 1909 berief der Kaiser mit Bethmann Hollweg eine Persönlichkeit als Reichskanzler, die für eine noch zurückhaltendere deutsche Flottenpolitik eintrat, so dass es zu Spannungen mit Tirpitz kam (Salis II432, Epkenhans 334). Nach 1912 unterstützten weder der Reichskanzler, noch der Kaiser eine weitere Flottennovelle (Epkenhans 334), und das trotz der verstärkten britischen, französischen und russischen Flottenrüstungen (C.22; Weyer 1914, Schiffsliste 1914).

B.16.9) Die in der RMA-internen Denkschrift vom 26.01.1915 (BA-Ma RM 3/11624) vorgeschlagene Flottenverstärkung (Erhöhung der Endzahl der höchstens 20 Jahre alten Schwere Kreuzer auf 40 Einheiten, Anpassung von Größe und Kampfkraft der Torpedoboote {B.13} an Größe und Kampfkraft der britischen „Destroyers“ und Erhöhung der Zahl der U-Boote auf 280 Einheiten bei weiterhin 41 höchstens 20 Jahre alter Linienschiffe und Verzicht auf den Neubau Kleiner Kreuzer) war zweifellos ein Vorschlag mit dem Ziel, die Offensiv-Kampfkraft der deutschen Flotte zu verstärken. Bei dessen Bewertung ist zu bedenken:

Diese Vorschläge wurden im Krieg gemacht, also in einer abnormalen, aufgeheizten Atmosphäre, und waren die Folge aus den Seekriegserfahrungen der ersten 6 Monate des Ersten Weltkriegs. Auf diesen Erfahrungen aufbauende Schlussfolgerungen sind zur ethischen Bewertung der deutschen Planungen vor Kriegsbeginn unbrauchbar!

Außerdem hatten sich Reichskanzler und Kaiser 1913 gegen eine weitere Flottennovelle ausgesprochen (Epkenhans 334), obwohl nicht nur Großbritannien seine Flotte weiterhin verstärkte, sondern auch Frankreich und Russland die ihrigen (Schiffsliste 1914); zudem hatte Frankreich 1912 und 1913 langfristige Verstärkungen seiner Flotte gesetzlich beschlossen (Rohwer 220-221). Daraus folgt, dass nicht nur der Reichstag, sondern auch Reichskanzler und Kaiser zumindest im Frieden nicht beabsichtigt hatten, die deutsche Flotte über berechnete Defensivbedürfnisse hinaus zu einer gefährlichen Offensivwaffe auszubauen. Also ist die Denkschrift von 1915 keineswegs ein Beleg für ein angebliches aggressiv-offensives Weltmachtstreben der deutschen Führung, sondern ganz im Gegenteil ein Beleg dafür, dass vor Ausbruch des Krieges die deutschen Planungen tatsächlich eine Defensivflotte zum Ziel hatten, deren 1914 erreichte Kampfstärke den deutschen Sicherheitsbedürfnissen nur knapp genügte.

B.17) Wollte die deutsche Führung den Einfluss des Reichstags auf die Flotte verringern?

B.17.1) Die Grundlage der vor dem Ersten Weltkrieg gültigen Verfassung des Deutschen Reichs war die Gewaltenteilung nach den Ideen des französischen Philosophen Montesquieu (Konstitutionelle Monarchie): Die Exekutive unterstand dem erblichen Monarchen; bei der Legislative wirkte die demokratisch gewählte Volksvertretung, der Reichstag, ganz entscheidend mit (Verfart 20); zudem hatte dieser das Budgetrecht (Verfart 69, Verfart 5 u. a).

B.17.1.1) Für die Kriegsmarine ergab sich daraus:

B.17.1.1.1) Das Oberkommando hatte der Kaiser, der die Befehlsgewalt ganz oder teilweise delegieren konnte (Verfart 53). Für die Erhaltung der Kampfkraft hatte die Verfassung in Analogie zu der der Landstreitkräfte ein begrenztes Vetorecht gegen deren Verringerung vorgesehen (Verfart 5).

B.17.1.1.2) Der Reichstag hatte das Recht, die Staatsausgaben auf dem bestehenden Niveau einzufrieren (Verfart 5, 53, 62, 69).

B.17.1.1.3) Zur Abgrenzung der Kompetenzen von einerseits des Monarchen und andererseits des Parlaments hatte Bismarck bezüglich des Heeres und der Marine auf Basis des technischen Stands von 1871 folgende Methode festgelegt:

Grundlage war die Personalstärke: Die Jahresetats leiteten sich von dieser ab, wobei die speziellen Erfordernisse des Kriegsschiffsbaus unberücksichtigt blieben (Verfart 53, 60, 62, 65, 5). Der Kaiser konnte diese Zahlen nur mit Bewilligung des Parlaments erhöhen, andererseits konnte das Parlament sie nicht ohne Zustimmung des Kaisers erniedrigen (Verfart 5, 23). Diese Festlegungen waren zunächst gut brauchbar (bezüglich der Landstreitkräfte sogar bis zum Ersten Weltkrieg). Aber bezüglich der Kriegsmarine zeigte sich als Folge des Fortschreitens von Schiffs- und Waffentechnik, dass sie ab etwa 1895 nicht mehr ausreichend waren. Denn in einer von Bismarck nicht vorausgesehenen Konsequenz der technischen Weiterentwicklungen wurden die Kriegsschiffe und ihre Aufrüstungen immer aufwändiger (C.23 {Weyer 1910, Weyer 1914}) und daher teurer; außerdem veralteten sie schneller⁵⁴, so dass sie nach kürzeren Dienstzeiten ersetzt werden mussten, um eine ausreichende Defensivfähigkeit der Flotte zu erhalten. Deswegen war ab etwa 1890 die Erhaltung der für Defensive ausreichenden Flottenkampfkraft vorwiegend in die Kompetenz des Reichstags gekommen. In Anbetracht der Zunahme des deutschen Außenhandels war dies eine gefährliche Entwicklung (A.1), die vor 1890 nicht abzusehen war. Nach der Bismarck-Verfassung war Sorge um die Erhaltung einer ausreichenden Kampfkraft Aufgabe des Monarchen, nicht die des Parlaments (Verfart 53, 63, 5). Diese dem Verfassungsgrundgedanken entsprechende Kompetenzverteilung war wegen der Weiterentwicklung der Kriegsschiffstechnik (A.6) für die Marine spätestens ab 1895 nicht mehr gewährleistet und musste daher korrigiert werden, um die Kompetenzen von Kaiser und Reichstag wieder so abzugrenzen, wie es 1871 Bismarcks Intentionen waren. Diese Korrektur wurde durch die von der Reichstagsmehrheit bewilligte Flottengesetzgebung ab 1898 erreicht. Damit hat die Reichstagsmehrheit ihre Berechtigung anerkannt.

B.17.1.1.4) Die deutsche Führung hat nie versucht, die Kompetenzen des Reichstags weiter einzuschränken, als es den Grundgedanken Bismarcks entsprach. Man muss sogar bedenken, dass Tirpitz und Kaiser Wilhelm II. von vornherein die deutsche Flotte nur so groß planten, dass nach damaliger Lehre erfolgreiche Verteidigung nur knapp gewährleistet und aggressives Vorgehen gegen England ausgeschlossen war (A.1 + A.2). Natürlich sollte die spezifische Kampfkraft der deutschen Schiffe nicht zu sehr unter die der entsprechenden britischen fallen (A.6, C.23), was die Reichstagsmehrheit dadurch ermöglichte, dass sie die dafür erforderlichen höheren Flottenetats bewilligte (Atlas 117).

Da die deutschen Werften zum Bau großer Kriegsschiffe etwa 3 Jahre benötigten (Weyer 1914) und deren Dienstzeit wegen des technischen Fortschritts zu begrenzen war (nach britischem Vorbild auf 20 Jahre {Schiffsliste 1910, 1914}), benötigten die deutschen Planer eine Planungssicherheit, die durch die Festlegung der Marineétats nach der Zahl der bewilligten Marineangehörigen nicht ausreichend gegeben war⁵⁵. Diese Planungssicherheit wurde in Deutschland erst durch die Flottengesetze gewährleistet⁵⁶.

Bei der Flottengesetzgebung wurde zweifellos der Geist der konstitutionellen Verfassung beachtet: Einerseits bekamen die Flottenplaner die notwendige Planungssicherheit; andererseits wurde auf Dauer gesichert, dass die vom Reichstag bewilligten Schiffszahlen nicht überschritten wurden. Jede Erhöhung der Planungsendzahlen war nur dann zulässig, wenn sie vom Reichstag bewilligt war. Dass andererseits der Reichstag nicht ohne weiteres die Flotte verkleinern und eine Verlängerung der Ersatzzeiten allen-

⁵⁴ Dies gilt besonders für die deutschen Küstenpanzerschiffe, für die bis 1904 fertiggestellten deutschen Linienschiffe und für die bis 1899 fertiggestellten deutschen Kleinen Schweren Kreuzer mit <6000 t wdp (Weyer 1904).

⁵⁵ Vermutlich war diese Situation eine Folge dessen, dass die Flotte im Vergleich zum Heer bei der Verfassungsabfassung 1871 nur eine untergeordnete Bedeutung hatte, was sich erst nach 1890 änderte (A.1).

⁵⁶ Die britischen Planer benötigten keine gesetzliche Festlegung für ihre Planungssicherheit, weil die britische Flotte so übermächtig war, dass Verzögerungen von Schiffsbauten kaum schwerwiegende Nachteile verursachten, und die Mehrheit der britischen Parlamentarier fest davon überzeugt waren, dass die britische Flotte mindestens so stark sein müsse wie die beiden nächst stärksten zusammen (Rohwer 217, Salis 1445, Berghahn 423).

falls nur über einen Verfassungskonflikt hätte erzwingen können, lag ganz im Sinne der damals gültigen deutschen Verfassung.

Man mag dies als eine Einschränkung der bis 1898 bestehenden Kompetenz des Reichstags ansehen; aber die Flottengesetze und die Umwidmungen vorzeitig veralteter Schiffe wurden verfassungskonform durch die Reichstagsmehrheit bewilligt – und dies vermutlich deswegen, weil sie aus technischen Gründen notwendig waren und die Mehrheit der Reichstagsabgeordneten dies einsah. De facto führten sie zum gleichen Rechtsstand, wie er bei den Landstreitkräften allein durch die Verfassung gegeben war (Verfart 57ff).

Wegen der Größe der britischen Flotte (C.22) und des Anspruchs der meisten Briten, die britische Flotte müsse mindestens ebenso stark sein wie die beiden nächst größten zusammen (Rohwer 217, Salis 1445, Berghahn 423), konnte die britische Führung sich leisten, auf eine durch Gesetz gewährleistete langfristige Planungssicherheit bei ihrer Flottenrüstung zu verzichten. Ab etwa 1910 war in Großbritannien sogar politisch akzeptiert, dass pro jedem neugebauten deutschen Großkampfschiff 2 britische gebaut werden sollten (Salis 11431-11432).

B.17.2) Nach der Bewilligung der Flottengesetze konnte der Reichstag die Zahl der höchstens 20 Jahre alten Kriegsschiffe mit >2000 t wdp bis auf die zuvor gesetzlich festgelegte Höchstzahl begrenzen, aber einmal von ihm bewilligte Einheitenzahlen konnte er nicht verkleinern, wenn Kaiser und Bundesrat dem nicht zustimmten (Verfart 5). Vor 1898 entschied er in jedem Jahr über ihm zur Bewilligung vorgelegte Schiffsbauvorhaben (Verfart 69-73), so dass eine langfristige Planung des Flottenaufbaus kaum möglich war, weil dieser viele Jahre erforderte. Die Entscheidungsbefugnis über die Flottenétats blieb dem Reichstag auch nach Erlass der Flottengesetze! Obwohl diese Befugnis grundsätzlich durch sein verfassungsgemäßes Budgetrecht gewährleistet war (Verfart 69, 71, 72, 73, 5), war sie zusätzlich durch den §5 des Flottengesetzes gesichert⁵⁷. In Kombination mit Verfassungsartikel 5 garantierte er das Budgetrecht des Reichstags für den Kriegsschiffsbau auch nach Bewilligung der Planungszahlen der deutschen Flottenrüstung; ebenso galt er für die laufenden Kosten der Marine. Damit hätte der Reichstag den Bau und die In-Dienst-Haltung per Flottengesetz bewilligter Schiffe erschweren, vielleicht auch diesbezügliche Verfassungskonflikte provozieren können, was den Bestand der konstitutionellen Monarchie hätte gefährden können. Deswegen hätte er u. U. trotz der Flottengesetze im Nachhinein längere Ersatzzeiten erzwingen können. Wenn Tirpitz dieser Situation keine Bedeutung beigemessen hätte, hätte er sich ganz einfach geirrt. Die Meinung aber, dass auch Kaiser und Reichskanzler diesem Irrtum unterlegen waren, ist aller Wahrscheinlichkeit nach falsch. Und für die Unterstellung, der deutsche Kaiser sei zur Verfassungsmissachtung bereit gewesen, gibt es keine ernst zu nehmenden Anhaltspunkte; dass in der Praxis keine Verfassungsmissachtungen vorkamen, steht sowieso außer jedem Zweifel⁵⁸.

B.17.3) Wegen der Fundamentalopposition der Sozialdemokraten (Salis 11313) und der Unsicherheit des Abstimmungsverhaltens der Landsmannschaften und Splittergruppen benötigten die deutschen Regierungen nicht nur die Unterstützung der Konservativen und Nationalliberalen, sondern auch die anderer Liberaler und insbesondere die des Zentrums für die Bewilligung der Gesetze. Da das Zentrum von katholisch-christlicher Ethik geprägt war, hätte es nie Gesetze für so starke militärische Rüstungen unterstützt, dass das Deutsche Reich andere Staaten hätte bedrohen können.

Daher sind die von Tirpitz benutzten Begriffe „Aufpfropfen“ und „Heraufpfropfen“ so zu interpretieren, dass er nur solche Planerhöhungen anstrebte, die erheblich unter den jeweils relevanten britischen Prognosezahlen blieben. Die Novellen zum Flottengesetz von 1900 sind verfassungskonforme Ergebnisse von „Aufpfropfen“ und „Heraufpfropfen“, die nur soweit britischem Vorgehen folgten, wie es zur Erfüllung legitimer deutscher Defensivbedürfnisse erforderlich war (A.2.1).

⁵⁷ Dieser § wurde nie aufgehoben und 1912 sogar ausdrücklich bestätigt.

⁵⁸ Die Tatsache, dass die Wahlkreise für die Reichstagswahlen den demographischen Veränderungen nicht angepasst wurden, ist zwar aus heutiger Sicht ein Mangel, aber keine Missachtung der damaligen Verfassung; denn eine solche Anpassung forderte sie nicht. Für die hier relevanten Bewilligungen war dies unerheblich, weil diese mit so großen Mehrheiten erfolgten, dass sie auch dann erfolgt wären, wenn die Sitzverteilung im Reichstag genau den Wahlergebnissen entsprochen hätte (A.3.2).

B.17.4) Weil der Reichstag nur das bewilligen konnte, was ihm vorgelegt worden war, und es unmöglich war, den Bau großer Schiffe geheim zu halten⁵⁹, ist Berghahns Unterstellung unsinnig, Tirpitz habe den Reichstag „in Ignoranz halten“ wollen (Berghahn 163). Da der Bau jedes größeren Schiffs verfassungsgemäß nur nach Bewilligung seines speziellen Bauetats durch den Reichstag begonnen werden durfte (§5 des Flottengesetzes und seiner Novellen), wäre Baubeginn ohne diese spezielle Bewilligung ganz offensichtliche Verfassungsverletzung gewesen⁶⁰. Da damals selbst die Sozialdemokraten keine Vorwürfe dieser Art erhoben haben, ist unbestreitbar, dass so etwas nie geschehen ist und es auch keine Versuche dieser Art gab.

B.17.5) Tirpitz musste seine Vorhaben dem Kaiser als dem Oberbefehlshaber der Marine und dem Reichskanzler als dem Vorsitzenden des Bundesrats zur Entscheidung vorlegen und ggf. deren Einwände berücksichtigen, bevor sie als Regierungsvorlagen dem Reichstag zur Beratung und Entscheidung vorgelegt wurden (Verfart 53, 15, 16).

B.17.6) Berghahn, Epkenhans und Kennedy unterstellen dem tirpitzschen Flottenkonzept eine „antiparlamentarische Komponente“ (Berghahn 505, Berghahn 593-594; Epkenhans 20; Kennedy 208). Dazu ist festzustellen:

B.17.6.1) Als „antiparlamentarische Komponente“ bezeichnen Gegner der Konstitutionellen Monarchie die 1898 durch das erste Flottengesetz erfolgte Rücknahme des seit etwa 1890 **in Folge der Weiterentwicklung der Kriegsschiffstechnik** faktisch größer gewordenen Einflusses des Reichstags auf die Kriegsflotte und die 1908 in Anlehnung an die britische Gepflogenheit (Schiffsliste 1907) erfolgte Verkürzung der Linienschiffersatzzeiten von 25 auf 20 Jahre. Dabei lassen sie außer Betracht, dass beide Maßnahmen aus technischen Gründen notwendig geworden waren (A.6, C.23) und von der Reichstagsmehrheit bewilligt wurden.

B.17.6.2) Der Reichstag hatte während der Behandlung der Regierungsvorlagen die Möglichkeit, die Flottenbauziele durch einfachen Mehrheitsbeschluss bis auf die bis dahin gültigen Zahlen einzufrieren (Verfart 5). 1900 hat er z. B. 6 Schwere Kreuzer und 7 Leichte Kreuzer weniger bewilligt, als von der Regierung gefordert waren (A.2.1.1 + A.2.1.2). Die deutsche Führung hat sich an diese Entscheidung des Reichstags gehalten, indem sie nach 1900 nie versucht hat, die Einheitenrelationen der Planungsziele der deutschen Kampfschiffe mit >5000 t wdp zu denen der für sie relevanten britischen Prognosezahlen über die 1900 vom Reichstag festgelegten Relationen zu bringen⁶¹ (A.2.1). Die 1908 von der Regierung in Anlehnung an die britische Gepflogenheit (Schiffsliste 1907) geforderte Verkürzung der Zeitspannen, ab denen Ersatzbauten zulässig waren, von 25 auf 20 Jahre hätte der Reichstag ablehnen können. Außerdem hätte er auch im Nachhinein die Geschwindigkeit des Flottenausbaus reduzieren können, allerdings nur indirekt über sein durch den §5 des Flottengesetzes bestätigtes Budgetrecht. Er hätte vermutlich auf diesem Weg längere Dienstzeiten der Kriegsschiffe erzwingen können. Beides ist nicht geschehen!

Diese Situation entspricht de facto der verfassungsgemäßen Situation der Landstreitkräfte und kann als Marineäternat⁶² bezeichnet werden; aber ein „Viererbauäternat“ war sie nicht. Allerdings könnte Berghahns Meinung prinzipiell zutreffend sein, dass die Situation ab 1912 „die Agitationsbasis für eine weitere Novelle abgab“ (Berghahn 596). Denn die Briten hatten ihre Flottenrüstung ab 1910 verstärkt (C.22; Weyer 1914, Schiffsliste 1912), die Franzosen verstärkten ihre Flottenrüstung ab etwa 1908 (C.22) und beschlossen 1912/13 gesetzlich eine erhebliche Verstärkung ihrer Flotte (Rohwer 220-221), und auch in Russland wurden Großkampfschiffe gebaut (Weyer 1914, Schiffsliste 1914). De facto ist dies aber un-

⁵⁹ Die Hellinge zum Bau großer Schiffe befanden sich im Freien, so dass sie leicht beobachtet werden konnten, und es dürfte kein Problem gewesen sein, Agenten in die Werftbelegschaften einzuschleusen.

⁶⁰ Bei Neuentwicklungen sind geringfügige Überschreitungen bewilligter Schiffsgrößen keine Verfassungsverletzungen, weil es sich bei diesen um kaum zu vermeidende technische Ungenauigkeiten handelt.

⁶¹ Dieses Verhalten ist ein starkes Indiz für die Verfassungstreue des Kaisers.

⁶² Äternat = zeitlich unbegrenzte Bewilligung, die nicht rückgängig gemacht werden kann.

wichtig, weil nach 1912 Kaiser und Reichskanzler trotz dieser Situation gegen eine weitere Flotten-
novelle waren (Epkenhans 334), obwohl „*die Agitationsbasis für eine weitere Novelle*“ wegen der Flotten-
verstärkungen Englands, Frankreichs und Russlands gut war.

Nähere Erläuterungen:

[a] Das Äternat des jährlichen Baus von 3,05 Großkampfschiffen und 2 Kleinen Kreuzern, zuzüglich des
Ersatzes von Kriegsschiffen, die verloren gegangen waren, hatte der Reichstag indirekt bewilligt (1912
durch Bewilligung der Planungszahlen zusammen mit der 1908 erfolgten Bewilligung der Schiffs-
ersatzzeit auf einheitlich 20 Jahre {A.2.1.4, B.17.6.2.1}). Durch dieses Äternat wurde der durch die
Novelle von 1912 festgelegte Bestand an höchstens 20 Jahre alten Kriegsschiffen gesichert. Bis zum
Erreichen des Endbestands waren größere Bauraten wünschenswert (Je größer diese waren, umso
kürzer war die Zeit, die nach Tirpitz' Meinung für das Deutsche Reich risikobehaftet war {Bülow 1413}).

[b] Daraus, dass 21 deutsche Großkampfschiffe im Zeitraum von 1907-1911 auf Stapel gelegt wurden,
entsprechend 4,2 Einheiten pro Jahr in diesen 5 Jahren (Weyer 1914), kann man nicht ableiten, dass ein
Äternat von 4 Großkampfschiffen pro Jahr angestrebt worden wäre. Denn die in dieser Zeit realisierten
Bauraten waren die Folge dessen, dass

1906 wegen der durch britische Weiterentwicklungen der Kriegsschifftechnik erforderlich gewordenen
deutschen Neukonstruktionen nur ein einziges großes deutsches Kriegsschiff auf Stapel gelegt wurde
(noch kein Großkampfschiff {A.6.1, C.23-Tabelle A; Weyer 1909}) und

die 8 deutschen Küstenpanzerschiffe und die 5 „Kleinen Schweren Kreuzer“ gegen die britische Flotte
keine Kampfbedeutung mehr hatten (C.23-Tabelle A; Fleet Annual 1907 28-29), so dass der Reichstag
Umwidmungen zustimmte (Weyer 1910).

Aus diesen beiden Gegebenheiten folgt ein Rückstand gegenüber der gesetzlich zulässigen Neubau-
zahl, weswegen ein zeitlich begrenztes Viererbauäternat so lange gesetzeskonform zugelassen war, bis
er aufgeholt war.

[c] Dagegen hätte ein unbefristetes Äternat von 4 Großkampfschiffen pro Jahr eine kontinuierliche Ver-
größerung des Bestandes der deutschen Flotte an höchstens 20 Jahre alten Kampfschiffen bis auf 80
Einheiten bedeutet. Dies war nach den Flottengesetzen unzulässig (A.2.1) und hätte in der Tat als Frie-
densgefährdung angesehen werden müssen. U. a. vermutlich deshalb waren Reichskanzler Bethmann
Hollweg und der Kaiser nach 1912 überhaupt gegen eine weitere Novelle (Epkenhans 334), die die ver-
fassungsgemäße Voraussetzung für eine Vergrößerung der deutschen Flotte gewesen wäre (Verfart 5).
Aus dem gleichen Grund und wegen der finanziellen Belastungen hätte sich für die Bewilligung eines
Viererbauäternats höchstwahrscheinlich keine Reichstagsmehrheit gefunden⁶³ (Ein zeitlich begrenzter,
speziell begründeter Bau von 4 großen Kampfschiffen pro Jahr bis zum Erreichen der gesetzlich zuge-
lassenen Höchstzahlen war natürlich etwas Anderes). So wurden ab 1912 pro Jahr nur 2-3 deutsche
Großkampfschiffe auf Stapel gelegt (Weyer 1914).

[d] Dass Tirpitz gewisse Sicherungen gegen sich wandelnde Reichstagsmajoritäten und andere Ver-
änderungen schaffen wollte, ist in Anbetracht der für den Bau großer Kampfschiffe erforderlichen Zeit-
spannen verständlich. So etwas versuchten auch die Flottenplaner anderer Staaten (z. B. die franzö-
sischen {Rohwer 220-221}) und war auch in Großbritannien Realität, wenn auch nicht gesetzlich festge-
schrieben (Rohwer 217, 223-224; Berghahn 423).

B.17.6.3) Berghahn stützt seine Behauptung, „[Tirpitz habe] *das Ziel* [verfolgt], *die Marine vom Budget-
recht des Reichstags unabhängig zu machen*“ (Berghahn 595-15), vermutlich auf folgende Ansicht von
Tirpitz, die dieser nach dem Ersten Weltkrieg veröffentlichte (Tirpitz X108-109):

..... *Dem jährlichen Bewilligungsrecht des Reichstags wurde in finanzieller Hinsicht freie Bahn gelassen.
Der Reichstag bewies aber die Einsicht, dass er sich in moralischer Hinsicht viel stärker band als bei
irgendeiner Geldgrenze. Denn er hatte sich auf ein bestimmtes Bauprogramm durch das Gesetz gebun-
den. Wurden die Schiffe größer und teurer, so konnte der Reichstag, der ja die Schiffe als solche kraft
Gesetzes bewilligen musste, unmöglich aus Geldgründen der Technik Vorschriften machen: er konnte
die Verantwortung niemals dafür übernehmen, dass die gesetzlich festgelegten Schiffe durch ungenü-*

⁶³ Allenfalls die Nationalliberalen und vielleicht auch viele Konservative hätten einer diesbezüglichen Vorlage zugestimmt;
diese hatten aber keine Mehrheit im Reichstag (Fernis 155).

gende Geldbewilligung zu klein und schlecht ausfielen. Durch die „Lex imperfecta“, die das zweite Flottengesetz mit seiner materiellen Bindung, aber finanziellen Offenlassung darstellte, begab sich der Reichstag tatsächlich der Möglichkeit, das Geld für die sich vergrößernden und verteuern Typen zu verweigern, wenn er sich nicht den Vorwurf zuziehen wollte, minderwertige Schiffe zu bauen. So hat sich der Reichstag 1900 juristisch festgelegt, den beschlossenen Flottenplan auszuführen, und moralisch gebunden, uns dabei keine Geldschwierigkeiten mehr zu machen, wie sie beim ersten Flottengesetz so bald eingetreten waren.

Dazu ist auf Basis der deutschen Verfassung und Gesetzeslage festzustellen:

B.17.6.3.1) Der Reichstag hatte sich juristisch gebunden, die Realisierung der im zweiten Flottengesetz und seinen Novellen genannten Einheitszahlen nicht zu verhindern. Da aber der mit der Novelle von 1912 ausdrücklich bestätigte §5 des Flottengesetzes von 1900 die Geldbewilligungskompetenz des Reichstags anerkannte, hätte dieser die Vergrößerungsgeschwindigkeit der deutschen Flotte verlangsamten und bezüglich der Ersatzbauten einen Verfassungskonflikt heraufbeschwören können, wenn er die Gelder nicht bewilligt hätte, die für die sich aus den Novellen von 1908 und 1912 ergebenden Schiffsbauten wegen des technischen Fortschritts notwendig waren. Dadurch wäre der Bestand der konstitutionellen Monarchie keineswegs gestärkt, sondern eher gefährdet worden, und zwar dann, wenn infolge einer nach Verfassungsartikel 24 erfolgten Reichstagsauflösung bei der dann nach Verfassungsartikel 25 erforderlich gewordenen Neuwahl die Rechtsparteien geschwächt hervorgegangen wären. Deshalb hätten vermutlich Kaiser und Bundesrat nicht auf den vollen Ersatzbeschaffungszahlen bestanden und hätten längeren Ersatzzeiten zugestimmt oder diese sogar selbst nach Verfassungsartikel 5 vorgeschlagen, wenn eine solche Absicht der Reichstagsmehrheit absehbar gewesen wäre. Deswegen ist Tirpitz' Überzeugung, „nachdem der Reichstag die in den Flottengesetzen genannten Einheitszahlen und Ersatzzeiten bewilligt hatte, würde er ohne weiteres auch die Jahresetats bewilligen“, nicht richtig.

B.17.6.3.2) Prinzipiell gegen die Flotte eingestellt waren die Sozialdemokraten, vermutlich auch manche Landsmannschaften und vielleicht einige Linksliberale; Verfechter einer starken deutschen Flotte waren vorwiegend die Nationalliberalen und vermutlich die meisten Konservativen, die aber von der Reichstagsmehrheit weit entfernt waren (Fernis 2, Fernis 155). Die meisten anderen Liberalen und das Zentrum unterstützten das tirpitzsche Flottenkonzept vermutlich nur in dem Ausmaß, das sein defensives Prinzip nicht in Frage stellte. Daher ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass ein „Vierer-Bauäternat“ nie eine Reichstagsmehrheit gefunden hätte. Außerdem kann man sogar annehmen, dass Kaiser und Reichskanzler das Einbringen einer diesbezüglichen Novelle verhindert hätten (s. a. Epkenhans 334), um eine schwerwiegende parlamentarische Niederlage zu vermeiden, durch die die Monarchie wahrscheinlich geschwächt worden wäre.

B.17.6.3.3) Eine moralische Verpflichtung zur Bewilligung größerer Geldbeträge für den Bau der durch die technische Weiterentwicklung teurer gewordener Schiffe konnten allenfalls die Reichstagsabgeordneten fühlen, die für die Flottengesetze und ihre Novellen gestimmt hatten. Aber auch unter diesen dürften viele einem Kompromiss (z. B. der Verlängerung der Schiffersatzzeiten⁶⁴ und damit der Verringerung der jährlichen Ersatzbauten) nicht grundsätzlich abgeneigt gewesen sein und auf alle Fälle gute Begründungen für höhere Schiffbauetats gefordert haben. Tirpitz' Meinung, dass solche Kompromisse ausgeschlossen seien, ist fraglos sehr unsicher oder sogar falsch.

B.17.7) Wenn Tirpitz tatsächlich die Absicht gehabt haben sollte, die Flotte nicht nur zur Verteidigung und zur Verbesserung der unbefriedigenden außenpolitischen Situation des Deutschen Reichs zu schaffen, sondern auch „gegen das Parlament“, indem er versuchte, diesem die Entscheidungsbefugnis über das Flottenbudget zu beschränken (Berghahn 595-15), hätte er damit ein Ziel verfolgt, das durch die Verfassung (Verfart 69 ff.) und dem von ihm selbst formulierten §5 des Flottengesetzes von 1900 und seiner

⁶⁴ So hatte z. B. das Zentrum 1900 für die Linienschiffe längere Ersatzzeiten durchgesetzt, als zunächst in der Regierungsvorlage genannt waren (Fernis 2). 1908 bewilligte dann der Reichstag die schon in der Regierungsvorlage 1900 geforderten Ersatzzeiten von einheitlich 20 Jahren in Anpassung an die britische Gepflogenheit, vermutlich weil die Reichstagsmehrheit dies wegen der von den Briten realisierten Weiterentwicklungen der Kriegsschifftechnik für erforderlich hielt (A.2.1).

Novellen ausdrücklich ausgeschlossen und daher grundsätzlich nicht verfassungskonform zu erreichen war; dazu waren die demokratischen Komponenten der Bismarck-Verfassung des Deutschen Reichs zu stark (Verfart 5, 20, 23, 25, 28-31, 69). Letztendliche Entscheidungen bei der Legislative und das Budgetrecht waren die wesentlichsten Rechte des Parlaments in der konstitutionellen Monarchie. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass die Mehrheit der Reichstagsabgeordneten auf auch nur eines dieser Grundrechte des Parlaments verzichtet hätte (Allenfalls Nationalliberale und ein Teil der Konservativen wären vielleicht zu diesem Verzicht zu Gunsten der Flotte bereit gewesen; diese Gruppen verfügten aber bei weitem nicht über die Mehrheit im Reichstag [Fernis 155]). Zudem gibt es keinen einwandfreien Hinweis für die Behauptung, dass der Kaiser anstrebte, dieses Ziel mit Hilfe eines Staatsstreichs zu erreichen.

Dass der Reichstag die letztendliche Entscheidungsbefugnis über die Bewilligung der Flottengesetze und des Flottenbudgets hatte, war die Konsequenz aus Verfassungsartikel 5 und 69; dass andererseits der Kaiser oder ein von ihm Beauftragter den Oberbefehl über die Kriegsmarine hatte, war durch Verfassungsartikel 53 vorgegeben; prinzipiell das Gleiche galt auch für das Heer auf Grund der Verfassungsartikel 60, 62, 63.

B.17.8) In der Geschichtsliteratur wird behauptet, in den 1890er Jahren habe Kaiser Wilhelm II. an einen Staatsstreich gedacht, weil er die Durchführung seiner Flottenpläne als durch den Reichstag bedroht gesehen habe; die Versuche zum Beweis dieses Vorwurfs (z. B. Berghahn 94ff) sind ohne Beweiskraft. Denn wie will man zuverlässig nachweisen, welche Gedanken ein Mensch hat, wenn er sie nicht realisierte?! Und es ist evident, dass keiner der angeblichen Staatsstreichgedanken des Kaisers realisiert wurde und auch von Vorbereitungen für ihre Realisierung ist nichts bekannt! Daher kann es nur unbewiesene Meinungen bezüglich nicht realisierter Gedanken des Kaisers geben. Und diese dürfen aus Gründen der Ethik nicht als Grundlage von Vorwürfen dienen.

Erläuterungen:

Vorzeitige Reichstagsauflösung und Verfassungsänderungen waren nach der Verfassung zulässig, wobei die in der Verfassung geforderten Vorgehensweisen zu beachten waren (Verfart 24, 25, 26, 12).
Die Behandlungen des Flottengesetzes und seiner Novellen im Reichstag beweisen, dass Kaiser Wilhelm II. und seine Mitarbeiter die Verfassung voll und ganz beachteten, einschließlich der verfassungsgemäßen Rechte und Kompetenzen des Reichstags. So hat z. B. die deutsche Führung nach 1900 nie versucht, die Relation der Zahl der deutschen großen gepanzerten Kampfschiffe zu der der britischen über die 1900 vom Reichstag bewilligte Maximalgröße zu bringen, sondern blieb sogar unter der 1900 vom Reichstag bewilligten Relation (A.2.1)!

B.17.9) Fazit:

Daraus, dass der Deutsche Reichstag die Flottengesetze mit Mehrheiten von >64% bewilligte (Fernis 1-2 + 155)⁶⁵, folgt, dass die Reichstagsmehrheit die damit verbundene Rücknahme der Grenze zwischen der Kompetenz des Reichstags und der des Kaisers als berechtigt ansah. Zudem war das Procedere eindeutig verfassungskonform (Verfart 78). Nach der Bewilligung des Flottengesetzes 1900 hat die deutsche Führung sich sogar mit niedrigeren Einheitenrelationen begnügt, als 1900 vom Reichstag bewilligt wurden (A.2.1). Die Anpassung der Ersatzzeiten der Linienschiffe an die der britischen Schlachtschiffe (20 Jahre {Schiffsliste 1910, 1914}) wurde von der Reichstagsmehrheit 1908 bewilligt ((A.2.1.4); d. h. sie sah diese dem britischen Vorbild entsprechende Anpassung als richtig und notwendig an.

Also gab es keine illegalen Machenschaften des Kaisers und/oder seiner leitenden Mitarbeiter gegen den Reichstag.

⁶⁵ Diese Mehrheiten waren so groß, dass die Bewilligung auch dann erfolgt wäre, wenn die Sitzverteilung im Reichstag genau den Wahlergebnissen entsprochen hätte (A.3.2).

B.18) Weitere Novelle nach 1912?

Zur Meinung, Tirpitz habe nach 1912 eine weitere Novelle vorbereitet, die eine erhebliche Vergrößerung der deutschen Flotte zum Ziel gehabt hätte, ist festzustellen:

B.18.1) Epkenhans weist darauf hin, dass Reichskanzler Bethmann Hollweg und der Kaiser nach 1912 gegen eine neue Flottennovelle waren, und nennt als Grund für Bethmann Hollwegs Ablehnung, dass dieser seine Englandpolitik nicht in Gefahr bringen wollte (Epkenhans 334), was vermutlich auch vom Kaiser gutgeheißen wurde⁶⁶. Zudem ist auch in diesem Zusammenhang bemerkenswert, dass die deutsche Führung für nötig hielt, mehr Geld für die Landstreitkräfte bereitzustellen (B.15.4 ad [c]), so dass der Marineetat nur geringfügig erhöht werden konnte. Allerdings müsste man in Anbetracht des französischen Flottengesetzes von 1912 und seiner Novelle von 1913, die erhebliche Modernisierungen und Vergrößerungen der französischen Flotte zum Ziel hatten (Rohwer 220-221), und der russischen Großkampfschiffbauten ab 1909 (Schiffsliste 1914, Weyer 1910) Verständnis dafür aufbringen, wenn Tirpitz ernsthaft versucht hätte, nach 1912 eine neue Flottennovelle durchzusetzen. Denn die deutschen Flottenplaner mussten als mögliche neue Situation in Betracht ziehen, dass die britische Flotte bei Angriffen und Landeversuchen von einem Teil der französischen Flotte unterstützt würde, wenn die französischen Planziele erreicht waren, die österreich-ungarische Flotte nicht in gleicher Relation verstärkt würde und die russische Ostseeflotte die deutsche Ostseeküste und Deutschlands Seehandel mit Schweden bedrohen könnte, wenn sie über eine größere Anzahl von Großkampfschiffen verfügte. Italien war spätestens seit 1911 kein zuverlässiger Bundesgenosse Deutschlands mehr (Salis I690-I693, II393, II494-II495), und die österreich-ungarische Flotte war kleiner als die französische (Flottenliste 1913, Weyer 1914, Schiffsliste 1914). Zudem musste die russische Ostseeflotte (2 sehr kampfstärke Linienschiffe des Predreadoughttyps⁶⁷ und 4 Großkampfschiffe bis 1913 fertiggestellt, weitere 7 Großkampfschiffe und mehrere Kreuzer in Bau {Flottenliste 1913, Schiffsliste 1914}) von den deutschen Planern in die Überlegungen einbezogen werden; denn die russische Ostseeflotte hätte nicht nur die Seewege zwischen Deutschland und Schweden bedrohen können, sondern auch die deutsche Ostseeküste – u. U. gleichzeitig zu britischen Angriffen in der Nordsee.

B.18.2) Mit Datum 26.01.1915 hat der RMA-Mitarbeiter Dähnhardt eine Denkschrift an Tirpitz gerichtet, in der er einen Ausbau des Offensiv-Potentials der deutschen Flotte forderte (BA-MA RM 3/11624 S. 87ff). Wie aus ihrer Einleitung hervorgeht, basierte sie auf den Seekriegserfahrungen der ersten Kriegsmomente. Die Forderungen, wie z. B. massive Vergrößerung der deutschen U-Bootsflotte, 20 zusätzliche Große Kreuzer anstatt der vom Reichstag bewilligten 40 Kleinen Kreuzer und Anpassung von Größe und Ausstattung der deutschen Torpedoboote an die der britischen Destroyers, sind zweifelsfrei auf Kriegserfahrungen zurückzuführen. Viele seiner Ausführungen sind durch die aufgeheizte Atmosphäre nach der britischen Kriegserklärung zu verstehen. Daher ist diese Denkschrift hier nicht relevant und nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

⁶⁶ Diese Ansicht ergibt sich daraus, dass nach der damaligen deutschen Verfassung der Reichskanzler dem Kaiser verantwortlich war (Verfart 15) und dieser ab 1912 Tirpitz nur „lauwarm“ unterstützte (Epkenhans 334).

⁶⁷ Diese beiden Schiffe waren den beiden letzten, 1907 fertiggestellten britischen Schlachtschiffen des Predreadoughttyps vergleichbar (Lord-Nelson-Klasse, Schiffsliste 1914).

C) Basiszahlen

C.21) Prognose der Bestandsentwicklung der britischen Schlachtschiffe und Kreuzer im Zeitraum von 1900-1917

Vorbemerkungen

#1) Da die Briten im Gegensatz zu den Deutschen keine langfristigen Flottenplanungen bekannt gaben, waren die deutschen Planer bei der Festlegung ihrer Ziele und der deutsche Reichstag bei seinen diesbezüglichen Entscheidungen auf Prognosen für den Zeitpunkt angewiesen, zu dem die gesetzlich limitierten deutschen Planungsziele erreicht sein sollten (1917). Denn die britischen Ist-Zahlen zum Zeitpunkt der Behandlung der deutschen Flottengesetze und -novellen im Reichstag waren und sind als Bewertungsmaßstab prinzipiell ungeeignet. Man muss die für 1917 geplanten deutschen Zahlen (A.2.1, A.2.2.1) mit den **für dieses Jahr** zu prognostizierenden britischen Zahlen in Beziehung setzen; allerdings können diese schon früher erreicht sein (s. **Tabelle** – Spalte **G**). Die Prognosezahlen werden durch Extrapolation der Durchschnittswerte möglichst vieler Jahre vor der Behandlung des Flottengesetzes bzw. seiner Novellen auf insgesamt 20 Jahre seit Beginn der Prognosebasiszeit (= Ersatzzeit der britischen Schlachtschiffe und Kreuzer) ermittelt.

Nur durch Auswerten solcher Prognosen kann die Tirpitz-wilhelminische Flottenrüstung redlich bewertet werden. Die Quotienten

$$\left\{ \frac{\text{deutsche Planungszahl für 1917}}{\text{britische Prognosezahl für 1917}} \right\}$$

sind unverzichtbare Grundlagen zur gerechten Bewertung der deutschen Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg.

#2) Jede Prognose ist mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Um diese möglichst klein zu halten, legt man einen möglichst langen Zeitraum als Basis der Extrapolationen zu Grunde – im vorliegenden Fall aber höchstens 14 Jahre, weil sonst die Prognose auf eine zu kurze Zeit begrenzt würde (weniger als 6 Jahre [Differenz {Ersatzzeit minus Zahl in Spalte **B** der Tabelle}]).

#3) Die Zahlen der vor 1890 gebauten britischen Kampfschiffe sind nicht in die Basiszahlen der Prognosen einbezogen, weil erst ab diesem Jahr ausreichend zuverlässige Zahlen für die Erstellung von Prognosen zur Verfügung stehen (C.22 [Weyer 1904 und spätere, Schiffsliste 1907 und spätere]). Daher sind für die Prognose 1900 nur 10 Jahre als Basiszeitraum zu Grunde gelegt..

Berechnet werden die Prognosen für A.2.1.1-A.2.1.5 durch Expolieren nach folgender Formel:

$$P = 20 \frac{B}{A} \quad (1)$$

Bedeutung der Symbole:

P : Zahl der britischen Schiffe im Prognosezieljahr, ab dem die Zahl der britischen Schiffe als konstant anzunehmen ist
20: Ersatzzeit der britischen Schiffe in Jahren (In den Schiffslisten des „Fleet Annual ...“ sind, von einer unbedeutenden Ausnahme abgesehen, nur höchstens 20 Jahre alte Schiffe genannt)

A : Zeitraum in Jahren, auf dem die Extrapolation basiert:

10 Jahre für Prognose 1900 (1890-1899)

14 Jahre für die Prognosen 1906 (1892-1905) und 1912 (1898-1911)

B : Prognosebasiszahl = jeweilige Zahl der in dem Zeitraum A von Stapel gelaufenen britischen Schiffe , auf dem die jeweilige Extrapolation basiert (Summe der Stapelläufe im Zeitraum A aus Tabelle von C.22)

Tabelle Stapelläufe der britischen Flotte

Ausgenommen die mit * bezeichneten Zahlen, handelt es sich um Prognosezahlen [Ergebnisse P aus Gleichung (1) für die in Spalte **A** genannten Jahre]

Bei den mit * bezeichneten Zahlen handelt es sich um Bestandszahlen von 1911 (aus C.23)

Spalte **A** : Jahreszahl der Bewilligung des deutschen Gesetzes bzw. der Novelle

Spalte **B** : Länge der Prognosebasis in Jahren / Jahreszahl des Beginns – Jahreszahl des Endes der Prognosebasis (Basiszeitraum)

Spalte **C** : Prognosezahl P der britischen Schlachtschiffe (s. a. Anm. ##1)

Spalte **D** : Prognosezahl P der britischen Schweren Kreuzer (s. a. Anm. ##1)

Spalte **C+D** : Summe {der Prognosezahl von Spalte **C** + der von Spalte **D** der gleichen Reihe}
 Spalte **E** : Prognose- bzw. Bestandszahl der britischen Großen Leichten Kreuzer
 (Basiszahlen der Prognosen für 1900 und 1906 aus Schiffsliste 1911; die mit * gekennzeichnete Zahl für 1912 ist die der Schiffsliste 1911 entnommene Bestandszahl von 1911)
 Spalte **F** : Prognosezahl P der britischen Kleinen Kreuzer
 (Basiszahl der Prognose aus Schiffsliste 1907 bzw. 1911
 die Zahl für 1900 ist nicht angegeben, weil sie von untergeordneter Bedeutung ist und ihre Ermittlung zu unsicher)
 Spalte **E+F**: Summe der Zahlen der Spalten **E** und **F** der gleichen Reihe (die mit * gekennzeichnete Zahl ist die Summe der Bestandszahl der Großen Leichten Kreuzer + der Prognosezahl der Kleinen Kreuzer)
 Spalte **G** : Jahr, in dem die Prognosezahlen dieser Reihe erreicht sind und danach als konstant bleibend zu prognostizieren waren, auch wenn die Summe der britischen großen Kampfschiffe weiterhin größer wurde, wie sich aus den Zahlen der Spalte **C+D** ergibt

A	B	C	D	C+D	E	F	E+F	G
1900	10 / 1890 – 1899	64	28	92	16	?	?	1909
1906	14 / 1892 – 1905	66	43	109	27	ca.80	ca.105	1911
1912	14 / 1898 – 1911	66	47	113	17*	ca.80	ca. 97*	1917

Aus den in den Spalten **C**, **D**, **E** und **F** genannten Zahlen werden die in A.2 zum Vergleich mit den deutschen Planzahlen verwendeten britischen Zahlen P nach folgenden Grundsätzen entnommen:

- | | |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| a) Linienschiffe: | Zahl aus Spalte C des betreffenden Jahres |
| b) Schwere Kreuzer: | Zahl aus Spalte D des betreffenden Jahres |
| c) Summe {Linienschiffe + Schwere Kreuzer}: | Summe der Zahl aus Spalte C+D des betreffenden Jahres |
| d) Große Leichte Kreuzer: | Zahl aus Spalte E des betreffenden Jahres |
| e) Kleine Kreuzer | Zahl aus Spalte F des betreffenden Jahres |
| f) Summe {Kleine Kreuzer + Große Leichte Kreuzer}: | Summe der Zahl aus Spalte E+F des betreffenden Jahres |

Die in A.2.1 genannten %-Zahlen sind nach folgender Formel errechnet:

$$\{\% \text{-Zahl}\} = 100 \frac{D}{P} \quad [\%] \quad (2)$$

Bedeutung der Symbole:

D : Im deutschen Gesetz bzw. in der Novelle genanntes Ziel (Zahl der Schiffe ab 1917 auf Basis der Stapelläufe)
 P : Prognostizierte Zahl der britischen Schiffe gleichen Typs ab dem Prognosezieljahr (Spalte **G** der Tabelle)

Anmerkungen zur Tabelle:

##1) Die in den Spalten **C**, **D**, **C+D**, **E** und **F** genannten Prognosezahlen sind ab dem in Spalte **G** der gleichen Reihe genannten Jahr erreicht und sind von diesem Jahr an als konstant anzusehen, da bei der Ersatzzeit von 20 Jahren und konstant bleibender durchschnittlicher Jahresbaurrate ebenso viele Schiffe gebaut werden, wie aus Altersgründen auszumustern sind; allerdings erhöhten die Briten im Durchschnitt ihre Bauraten der großen Kampfschiffe immer weiter (C.22), so dass die britische Flotte weiterhin größer wurde, daher die Prognosen zu größeren Zahlen führten, deshalb die in A.2.1 etwas größer sind als richtig wäre und die deutschen Gesetznovellen nötig wurden.

##2) Die deutschen „Küstenpanzerschiffe“ und „Kleinen Schwere Kreuzer“ sind wegen ihrer spätestens ab 1905 viel zu geringen Kampfkraft (Weyer 1904, Weyer 1910, Fleet Annual 1907) hier nicht einbezogen. Denn sie konnten allenfalls noch in der Ostsee für untergeordnete Zwecke verwendet werden.

##3) Die in den Spalten **C**, **D** und **C+D** der Tabelle genannten Zahlen P für 1912 wären erheblich zu niedrig und daher die mit ihnen abgeleiteten %-Zahlen in A.2.1 deutlich zu hoch, wenn die britische Führung ihre Ankündigung wahr gemacht hätte, pro 1 deutschen Großkampfschiffneubau 2 Großkampfschiffe bauen zu wollen (Salis II418, Salis II431-II432).

##4) In der Zelle für **1912** der Spalte **E** ist die Bestandszahl von 1911 genannt (deshalb mit * gekennzeichnet), weil die Briten ab 1904 keine „Großen Leichten Kreuzer“ mehr bauten (C.22, Schiffsliste 1911).

##5) Soweit es sich bei den in den Spalten **C-F** genannten Zahlen um Stapellaufzahlen handelt, sind die Zahlen der einsatzbereiten Schiffe ca. 1 Jahr später erreicht, als in Spalte **G** angegeben.

C.22) Bauzahlen britischer, deutscher und französischer Linienschiffe/Schlachtschiffe und Großer Kreuzer des Zeitraums von 1890 bis 1914

(ohne die deutschen „Küstenpanzerschiffe“ [wdp: 4110 t])

(Stapelläufe pro Jahr)

Tabelle Stapelläufe pro Jahr im Zeitraum von 1890-1914

Lit.: Weyer 1904, Weyer 1910, Weyer 1914, Schiffsliste 1914

Erklärung der Zahlengruppen:

ad Schiffsguppe A

Kampfschiffe mit max. 17000 t wdp (nach den britischen Größenangaben)

1. Zahl: Zahl der Stapelläufe pro Jahr der Linienschiffe/Schlachtschiffe der Größe von 8000-17000 t wdp mit mindestens 4 Geschützen mit mindestens 24-cm-Kaliber (ohne die „Küstenpanzerschiffe“)
2. Zahl: Zahl der Stapelläufe pro Jahr der Kreuzer mit mindestens 19 kn HG und mindestens 2 Geschützen mit mindestens 19-cm-Kaliber (Schwere Kreuzer mit >5000 t wdp, einschl. der „Kleinen Schwere Kreuzer“)
3. Zahl: Zahl der Stapelläufe per Jahr der Kreuzer mit mind. 19 kn HG und Hauptartillerie mit 14-18-cm-Geschützen (Große Leichte Kreuzer, ohne die in der 2. Zahl berücksichtigten Kreuzer)

ad Schiffsguppe B

Großkampfschiffe mit >17000 t wdp (nach den britischen Größenangaben)

1. Zahl: Zahl der Stapelläufe pro Jahr der Linienschiffe/Schlachtschiffe des Dreadnoughttyps
2. Zahl: Zahl der Stapelläufe pro Jahr der Schlachtkreuzer pro Jahr

Jahreszahl	Schiffsguppe A Linienschiffe/Schlachtschiffe + Große Kreuzer (<17000 t wdp)			Schiffsguppe B Großkampfschiffe mit >17000 t wdp		
	Britisch	Deutsch	französ.	Britisch	deutsch	französ.
1890	0/1/0	0/0/0	0/1/0			
1891	3/3/0	3/0/0	1/0/0			
1892	7/6/0	1/0/1	3/1/0			
1893	0/0/0	0/0/0	3/1/0			
1894	1/0/0	0/0/0	1/1/0			
1895	6/2/0	0/0/0	3/1/0			
1896	3/0/1	1/0/0	2/0/0			
1897	1/0/3	1/5/0	0/0/1			
1898	5/0/4	0/1"/0	0/0/2			
1899	6/2/0	2/0/0	2/1/1			
1900	0/2/0	2/1/0	0/3/1			
1901	5/6/4	4/1/0	0/2/1			
1902	2/0/6	1/1/0	1/2/1			
1903	5/3/1	3/1/0	1/1/0			
1904	3/5/0	2/1/0	2/1/0			
1905	2/4/0	2/0/0	0/1/0	0/0	0/0	0/0
1906	2/2/0	2/2/0	0/1/0	1/0	0/0	0/0
1907	0/1/0	0/0/0	1/1/0	3/3	0/0	0/0
1908	0/0/0	0/1(a)/0	0/1/0	2/0	4/0	0/0
1909	0/0/0	0/0/0	0/0/0	2/1	3/1	5(b)/0
1910				3/1	1/1	1(b)/0
1911				5/3*	3/1	2/0
1912				4/1	2/1	2/0
1913				4**/1	3/2	3/0
1914				8/0	3/1	3/0

Anmerkungen zur Literatur:

Die Stapellaufzahlen für 1890-1913 sind Weyer entnommen, und zwar für 1890-1899 aus Weyer 1904, für 1900-1905 aus Weyer 1910, für 1906-1913 aus Weyer 1914.

Die Stapellaufzahlen für 1914 sind aus den Zahlen der Schiffe abgeleitet, die in Schiffsliste 1914 als vermutlich 1915 fertiggestellt (completed) benannt sind. Daher sind sie *kursiv* geschrieben.

Begründung dieser Vorgehensweise:

Die in Weyer 1914 angegebenen Zahlen für die 1914 erfolgten Stapelläufe werden wegen des Kriegsausbruchs als nicht ausreichend zuverlässig angesehen. Die Ableitung dieser Zahlen aus den in Schiffsliste 1914 angegebenen Zahlen der Schiffe, die vermutlich 1915 fertiggestellt würden, basiert auf der Erfahrung, dass, von wenigen Ausnahmen abgesehen, jedes Großkampfschiff in dem Jahr fertiggestellt wurde, das auf das Jahr seines Stapellaufs folgte (Vergleiche der von Weyer angegebenen Stapellauftermine der Jahre vor 1914 mit den in den Schiffslisten genannten Fertigstellungsjahre der gleichen Schiffe).

Erklärungen der besonderen Kennzeichnungen einiger Zahlen:

' : Darunter 4 „Kleine Schwere Kreuzer“ mit 5500-5900 t wdp, die 1909 zu Schulschiffen umgewidmet wurden (Weyer 1910).

": „Kleiner Schwere Kreuzer“ mit ca. 5900 t wdp, der 1909 zum Schulschiff umgewidmet wurde (Weyer 1910).

* : In der so gekennzeichneten Zahl sind die 2 von Australien bzw. Neuseeland bewilligten Schlachtkreuzer (Weyer 1914) enthalten, weil sie von britischen Fachleuten als zur britischen Flotte gehörig eingeordnet wurden (Schiffsliste 1914).

** : Ohne die beiden Dreadnoughts, die auf nicht-britische Rechnung gebaut wurden, obwohl sie nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs von Großbritannien beschlagnahmt wurden (Weyer 1914 + Schiffsliste 1914).

(a) Hier handelt es sich um einen Schwere Kreuzer, der zwar größer und schneller war als die älteren deutschen und britischen Panzerkreuzer (ausgenommen die 3 Schlachtkreuzer der Invincible-Klasse), aber bezüglich der Artilleriestärke die Mindestkriterien für „Schlachtkreuzer“ nicht erfüllte (C.23).

(b) Diese 6 Schiffe waren fast ebenso groß⁶⁸ und beinahe ebenso schnell wie die ersten deutschen Linienschiffe des Dreadnoughttyps. Ihre Bewaffnung folgte aber Grundsätzen, die denen der 2 britischen 1906 von Stapel gelaufenen Schlachtschiffen mit 16500 tons wdp ähnelten (Weyer 1914, Schiffsliste 1914).

Außerdem ergeben sich folgende Erkenntnisse:

#1) Weil 1907 kein einziges deutsches Kriegsschiff mit >6000 t wdp von Stapel lief, lagen die deutschen Stapellaufzahlen großer Kampfschiffe Ende 1907 um 3 Einheiten unter der Planung des RMA, das nach der Novelle von 1906 (A.2.1.3) auf Basis der Stapelläufe die Endzahl von 58 Einheiten 1917 erreicht haben wollte. Dieser Rückstand wurde ab 1908 durch Bau von 4 Einheiten pro Jahr abgebaut. Außerdem mussten wegen der Erhöhung der Planungszahl 1912 (A.2.1.5) weitere 3 Einheiten zusätzlich gebaut werden, und es war rechtlich zulässig, wegen der um etwa 1909 erfolgten Umwidmung der 5 „Kleinen Schwere Kreuzer“ zu Schulschiffen, 5 Schwere Kreuzer bis 1917 zusätzlich zu bauen.

#2) Die britischen Stapellaufzahlen pro Jahr schwankten verhältnismäßig stark:

Jahre mit besonders wenigen Stapelläufen großer britischer Kriegsschiffe waren nach 1890: 1893, 1894, 1900, 1908, 1909.

Jahre mit besonders vielen Stapelläufen großer britischer Kriegsschiffe waren nach 1890: 1892, 1895, 1899, 1901, 1903, 1904, 1905, 1911, 1914.

Wegen dieser Schwankungen müssen zum Vergleich der deutschen mit den britischen Bauzahlen Durchschnittswerte mehrerer Jahre herangezogen werden. Denn Schlussfolgerungen aus kleineren Zeiträumen können zu falschen Ergebnissen führen!

Bemerkungen zu den deutschen „Kleinen Schwere Kreuzern“ mit 5500-5900 t wdp (Weyer 1904):

Die Hg dieser Kreuzer von 18-19 kn war für Kreuzer spätestens ab etwa 1905 zu niedrig. Da auch die Panzerung in Anbetracht dieser unzureichenden Hg zu schwach war (Wasserlinienpanzer fehlte völlig), konnten sie zumindest in der Nordsee nicht mehr als Kreuzer eingesetzt werden; daher wurden sie 1909 zu Schulschiffen umgewidmet. In enger Nähe der deutschen Ostseeküste dürften sie noch für Defensive brauchbar gewesen sein.

Bemerkung zu den in C.22 nicht genannten deutschen „Küstenpanzerschiffen“ (Weyer 1904):

Diese Schiffe hatten eine Wasserverdrängung von nur 4110 t und eine Hg von nur 15,5 kn. Bewaffnet waren sie mit 3 23-cm-Geschützen und 10 8,8-cm-Geschützen. Wegen ihrer niedrigen Hg konnten sie nur in enger Küstennähe zu einfachen Defensivaufgaben eingesetzt werden, eher in der Ostsee als in der Nordsee.

⁶⁸ Nach den britischen Angaben geringfügig größer, nach den deutschen etwas kleiner (um 2,6%).

C.23) Technische Daten britischer und deutscher Kampfschiffe mit >5500 t wdp, die ab 1898 fertiggestellt worden waren

Tabelle A Technische Daten der britischen und deutschen Predreadnought-Schlachtschiffe/ Linienschiffe und Panzerkreuzer des Fertigstellungszeitraums von 1898-1908 (ohne Kleine Leichte Kreuzer und ohne Großkampfschiffe)

Lit.: Schiffsliste 1907, Schiffsliste 1914 (für die britischen Schiffe);
Weyer 1904, Weyer 1910 (für die deutschen Schiffe)

Bedeutung der Spalten

A : Nationalität (brit. bzw. dt.) + Schiffstyp ggf.+ Schiffsname

B : Fertigstellungszeitraum der Schiffe der in Spalte **A** der gleichen Reihe genannten Einheiten

C : Zahl der in dem in Spalte **B** der gleichen Reihe genannten Zeitraum abgelieferten Einheiten

D : Größe eines Schiffes in t wdp oder tons wdp (1 ton = 1,016 t)

E : Höchstgeschwindigkeit in kn

F : Artillerie: [Zahl der Geschütze]-[Kaliber der Geschützrohre]

A	B	C	D	E	F
brit. Battle Ships – Typ A	1907	2	16500 tons	18-19	4-30,5; 10-23
brit. Battle Ships – Typ B	1904-1906	8	16400 tons	18	4-30,5; 4-23
brit. Battle Ships – Typ C	1901-1904	8	15000 tons	18	4-30,5; 12-15
brit. Battle Ships – Typ D	1903-1904	5	14000 tons	19	4-30,5; 12-15
brit. Battle Ships – Typ E	1899-1902	2	12950 tons	18	4-25,4; 14-19
brit. Battle Ships – Typ F	1904	2	11800 tons	20	4-25,4; 14-19
brit. Battle Ships – Typ G	1898	3	14900 tons	17,5	4-30,5; 12-15
Dt. Linienschiffe – Typ A	1904-1908	10	13200 t	18-19	4-28; 14-17
Dt. Linienschiffe – Typ B	1902-1903	5	11800 t	17-18	4-24; 18-15
Dt. Linienschiffe – Typ C	1898-1901	3	11130 t	17-18	4-24; 14-15
brit. Arm. Cruisers – Typ A	1908	3	14600 tons	23	4-23,4; 10-19
brit. Arm. Cruisers – Typ B	1906-1907	4	13550 tons	23	6-23,4; 4-19
brit. Arm. Cruisers – Typ C	1905-1906	2	13550 tons	23	6-23,4; 6-15
brit. Arm. Cruisers – Typ D	1902-1903	4	14100 tons	23	2-23,4; 16-15
brit. Arm. Cruisers – Typ E	1901-1904	6	12000 tons	21	2-23,4; 12-15
brit. Arm. Cruisers – Typ F	1905	6	11000 tons	22,5	4-19; 6-15
brit. Arm. Cruisers – Typ G*	1903-1904	10	9800 tons	23	14-15
brit. Arm. Cruisers – Typ H*	1899-1902	8	11000 tons	21	16-15
Dt. Schw. Kreuzer Blücher	1910	1	15800 t	25,8	12-21; 8-15
Dt. Schw. Kreuzer - Typ A	1907-1908	2	11600 t	23-24	8-21; 6-15
Dt. Schw. Kreuzer - Typ B	1905	2	9500 t	21	4-21; 10-15
Dt. Schw. Kreuzer - Typ C	1903	2	9000 t	21	4-21; 10-15
Dt. Schw. Kreuzer Pr. Heinr.	1902	1	8900 t	20,5	2-24; 10-15
Dt. Schw. Kreuzer F. Bism..	1900	1	10700 t	19	4-24; 12-15
Dt. Kleine Schw. Kreuzer	1898-1899	5	5660- 5890 t	18-19	2-21; 8-15

Anm. zu den mit * bezeichneten britischen Kreuzern Typ G und Typ H:

Wegen des Kalibers ihrer Hauptartilleriegeschütze von nur 15 cm handelt es sich um „Große Leichte Kreuzer“.

Anmerkungen zu Spalte **F**:

[a] U. U. vorhandene Torpedorohre sind nicht genannt, weil sie nur untergeordnete Bedeutung hatten.

[b] Vermutlich alle Schiffe zudem mit noch kleineren Geschützen ausgerüstet.

[c] Nach Epkenhans' Meinung waren die Geschützrohre der deutschen schweren Artillerie qualitativ besser als die der britischen (Epkenhans 182-183). Daher könnte man vermuten, dass die deutsche Schiffshauptartillerie nicht in ganz dem Maße schwächer war als die britische, wie es der Vergleich der Hauptartilleriekaliber nahe legt. Dies ist aber nicht zwingend; wie Epkenhans meint, dürfte der eigentliche Vorteil der deutschen Kanonenrohre ökonomischer Natur gewesen sein, weil sie erst nach größerer Schusszahl ausgewechselt werden mussten als die britischen.

Aus den Zahlen der **Tabelle A** ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- a) Der deutsche Schwere Kreuzer „Blücher“ war um ca. 10-20% kleiner als die ersten britischen „battle cruisers“ (Invincible Class; Tabelle B) und etwa ebenso schnell wie diese; aber das Kaliber seiner Hauptartilleriegeschütze war mit 21 cm weit kleiner als das Mindestkaliber der Schlachtkreuzer-Hauptartillerie (28 cm). Daher war der Kreuzer „Blücher“ kein Schlachtkreuzer, sondern ein schneller Panzerkreuzer, dessen Hauptartillerie nicht den Schlachtkreuzer-Kriterien nach **Tabelle B** – Spalten **D** und **F** entsprach.
- b) Der deutsche Kreuzer „Fürst Bismarck“, die britischen Großen Kreuzer der Typen A-C und die britischen Schlachtschiffe Typ F sollten als „Kreuzerlinienschiffe“ oder als „schnelle Linienfahrer“ bezeichnet werden, obwohl sie schwächer gepanzert waren als die anderen Linienfahrer/Schlachtschiffe. Allein deswegen schon sind alle Vergleiche und Bewertungen desinformierend, die sich auf Vergleiche der deutschen Linienfahrer mit den britischen Schlachtschiffen beschränken, ohne die Schweren Kreuzer zu berücksichtigen.
- c) Alle seit 1899 gebauten britischen Schlachtschiffe waren etwas schneller und mit erheblich stärkerer Artillerie ausgerüstet als die im Zeitraum von 1898-1903 gebauten deutschen Linienfahrer; außerdem waren sie etwas größer als diese und deswegen ihre Artillerie bei Seegang etwas schussgenauer.
- d) Die britischen Panzerkreuzer der Typen A-E waren artilleristisch mindestens ebenso stark wie die deutschen Küstenpanzerschiffe und erheblich schneller als diese (Weyer 1910). Daher waren die deutschen Küstenpanzerschiffe nach 1900 nur noch sehr beschränkt einsetzbar; spätestens ab ca. 1905 konnten sie zumindest im Nordseebereich nicht mehr die Aufgaben erfüllen, für die sie ursprünglich gedacht waren (Fleet Annual 1907 S. 28). Weil sie Wasserverdrängungen mit nur ca. 4100 t besaßen, sind sie auch in Tabelle A nicht genannt.
- e) Die im Zeitraum von 1905 bis 1908 fertiggestellten 9 britischen Panzerkreuzer mit mindestens 13500 t wdp der Typen A-C waren artilleristisch etwa ebenso stark wie die von 1898 bis 1903 fertiggestellten 8 deutschen Linienfahrer der Typen B und C, zudem erheblich schneller als diese. Daher waren sie diesen deutschen Linienfahrern überlegen, trotz deren stärkeren Panzerung. Deutlich unterlegen waren diese deutschen Linienfahrer auch allen nach 1902 fertiggestellten britischen Schlachtschiffen der Typen A-D (Fleet Annual 1907 S. 28-29). Daher konnten die deutschen Linienfahrer der Typen B und C in der Nordsee nur beschränkt eingesetzt werden.
- f) Die beiden britischen Schlachtschiffe des Typs A waren auch den deutschen Linienfahrern des Typs A deutlich überlegen.
- g) Die britischen Panzerkreuzer der Typen G und H waren nach anderen Grundsätzen bewaffnet als alle anderen Großen Kreuzer und werden daher am besten durch den Begriff „Große Leichte Kreuzer“ charakterisiert. Ihre Hauptbedeutung dürften sie für „außereuropäische Aufgaben“ und für Blockaden in stürmischen Gewässern gehabt haben.
- h) Die 5 deutschen „Kleinen Schweren Kreuzer“ waren langsamer und artilleristisch schwächer als die britischen Schweren Kreuzer der Typen A-F; außerdem fehlte ihnen im Gegensatz zu den größeren Schweren Kreuzern der Wasserlinienpanzer (Weyer 1904, Weyer 1910), so dass sie gegen Torpedos sehr empfindlich waren. Wegen dieser Schwächen wurden sie um 1910 zu „Schulschiffen“ umgewidmet (Weyer 1910). Solange der Wiederaufbau der russischen Ostseeflotte nach ihrer Vernichtung durch die Japaner erst wenig fortgeschritten war, konnten sie noch eine gewisse Kampfbedeutung in Nähe der deutschen Ostseeküste haben.
- i) Es ist desinformierend, bei Vergleichen der deutschen mit der britischen Flotte nur die Linienfahrer/Schlachtschiffe zu beachten und die Schweren Kreuzer außer Betracht zu lassen. Man muss die Summen von Linienfahrern/Schlachtschiffen + Schweren Kreuzer miteinander vergleichen. Denn die im Zeitraum 1902-1908 fertiggestellten britischen Panzerkreuzer der Typen A-D waren größer als alle bis 1908 fertig gestellten deutschen Linienfahrer, und die bis 1904 gebauten Typen E, F und H waren etwa ebenso groß wie die bis 1903 gebauten deutschen Linienfahrer. Die britischen Kreuzer der Typen A-C hatten sogar etwa ebenso starke Haupt- und Mittelartillerie wie die bis 1903 gebauten deutschen Linienfahrer; allerdings waren sie schwächer gepanzert als diese. Allenfalls können in diesem Zusammenhang die „Großen Leichten Kreuzer“ außer Betracht bleiben, müssen dann aber den Kleinen Kreuzern zugerechnet werden (A.2.1, A.7).

Fazit: Die deutsche Flotte war der britischen Flotte vor In-Dienst-Stellung der deutschen Großkampfschiffe so sehr unterlegen, dass man in Frage stellen muss, ob sie bis dahin ohne Mitbeteiligung deutscher Landstreitkräfte einen Angriff der britischen Flotte auf die deutschen Inseln und Küsten hätte erfolgreich abwehren können (s. a. Fleet Annual 1907 S. 28-29).

Tabelle B Technische Daten der bis Ende 1914 fertiggestellten britischen und deutschen Großkampfschiffe

Lit: Weyer 1914; Schiffsliste 1914

Bedeutung der Spalten

A : Nationalität (brit. bzw. dt.) + Schiffstyp + Schiffsname oder Schiffsklassenname

B : Fertigstellungsjahr des in Spalte **A** genannten Schiffes bzw.

Fertigstellungszeitraum der Schiffe des in Spalte **A** der gleichen Reihe genannten Typs

C : Zahl der in dem in Spalte **B** der gleichen Reihe genannten Zeitraum abgelieferten Einheiten

D : Wasserverdrängung (Angaben in t aus Weyer 1914, Angaben in tons aus Schiffsliste 1914)

E : Höchstgeschwindigkeit in kn

F : Artillerie: [Zahl der Geschütze]-[Kaliber der Geschützrohre]

A	B	C	D	E	F
Brit. Prototyp Dreadnought	1906	1	17900 tons 22500 t	21	10-30,5; 24-7,5; kleinere
Brit. Battle Ships Bellerophon Class	1909	3	18600 tons 22000 t	21	10-30,5; 16-10,2; kleinere
Brit. Battle Ships St. Vincent Class	1909- 1910	3	19250 tons 23400 t	21	10-30,5; 18-10,2; 4-4,7
Brit. Battle Ships Colossus Class	1911	3	20000 tons 20300 t	21	10-30,5; 16-10,2; 4-4,7
Brit. Battle Ships Orion Class	1911- 1912	4	22500 tons 23000 t	21-22	10-34,3; 16-10,2; 4-4,7
Brit. Battle Ships King Georg V. Class	1913	4	23600 tons 27000 t	21	10-34,3; 16-10,2; 4-4,7
Brit. Battle Ships Iron Duke Class	1913- 1914	4	25000 tons 28000 t	22,5	10-34,3; 12-15,2; 4-4,7
Brit. Battle Ships Queen Elizabeth Class	1914	2	27500 tons	25	8-38,1; 16-15,2; 4-4,7
dt. Linienschiffe Nassau-Klasse	1909- 1910	4	18900 t 18200 tons	20	12-28; 12-15; 16-8,8; kleinere
dt. Linienschiffe Ostfriesland-Klasse	1911- 1912	4	22800 t 22435 tons	21	12-30,5; 14-15; 10-8,; kleinere
dt. Linienschiffe Kaiser-Klasse	1912- 1913	5	24700 t 24120 tons	20-23	10-30,5; 14-15; 10-8,8; kleinere
dt. Linienschiffe Kronprinz-Klasse	1914	3	25800 t 27000 tons	21-23	10-30,5; 14-15; 10-8,8; kleinere
brit. Battle Cruisers Invincible Class	1908	3	17250 tons 20300 t	25-26	8-30,5; 16-10,2; 4-4,7
brit. Battle Cruisers Indefatigable	1911	1	18750 tons 20300 t	26	8-30,5; 16-10,2; 4-4,7
brit. Battle Cruisers Lion Class	1911- 1912	2	26350 tons 30000 t	31	8-34,3; 16-10,2; 4-4,7
brit. Battle Cruisers Australian Class	1912	2	19000 tons 19500 t	26	8-30,5; 16-10,2; 4-4,7
brit. Battle Cruisers Queen Mary Class	1913- 1914	2	27000 tons 30000 t	31	8-34,3; 16-10,2; 4-4,7
dt. Schlachtkreuzer Von der Tann	1910	1	19400 t 19000 tons	28	8-28; 10-15; 16-8,8; kleinere
dt. Schlachtkreuzer Moltke-Klasse	1911- 1912	2	23000 t 22640 tons	28	10-28; 12-15; 12-8,8; kleinere
dt. Schlachtkreuzer Seydlitz	1913	1	25000 t 24000 tons	28	10-28; 12-15; 12-8,8; kleinere
dt. Schlachtkreuzer Derfflinger	1914	1	26600 t 28000 tons	28	8-30,5; 12-15; 12-8,8; kleinere

Anm. zu Spalte **F**: Die Torpedorohre sind nicht genannt, weil sie nur untergeordnete Bedeutung hatten.

Anmerkungen und Ergänzungen zu **Tabelle B**:

a) 1915 stellten die Briten 8 weitere Schlachtschiffe des Dreadnought-Typs fertig (Queen Elizabeth Class und Royal Sovereign Class [Schiffsliste 1914]) – die Deutschen nur 1 Linienschiff des Dreadnoughttyps (Kronprinz); vielleicht wären in diesem Jahr 2 weitere Großkampfschiffe in Dienst gestellt worden, wenn der Krieg nicht ausgebrochen wäre (Weyer 1914).

b) Größenangabe in tons nach Schiffsliste 1914, in t nach Weyer 1914 (1 ton = 1,016 t). Weyer gibt für fast alle britischen Großkampfschiffe zwei unterschiedliche Größen an: Die kleinere Angabe ist mit der jeweiligen britischen Angabe praktisch identisch. Die größere ist bei Weyer durch Fettdruck hervorgehoben; neben der britischen Angabe ist diese in **Tabelle B** genannt. Die Frage, welche der beiden Größenangaben für jedes Schiff richtig ist, kann hier nicht sicher beantwortet werden; man kann nur vermuten, dass die deutschen Angaben verlässlicher sind, weil Weyer auch die britischen Angaben zur Diskussion stellt, nicht aber die Briten auch die deutschen Angaben.

c) Unabhängig davon, ob die deutschen Großkampfschiffe größer oder kleiner waren als die gleichaltrigen britischen, waren sie von wenigen Ausnahmen abgesehen langsamer und mit kleinerkalibriger Hauptartillerie bewaffnet als die gleichaltrigen britischen Großkampfschiffe gleichen Typs; aber schon die ersten deutschen Großkampfschiffe hatten stärkere Mittelartillerie als die ersten britischen (erst die Schiffe der „Queen Elizabeth Class“ hatten in etwa ebenso starke Mittelartillerie wie die deutschen Großkampfschiffe).

d) Die Rümpfe der deutschen Schiffe waren wahrscheinlich stabiler als die der britischen (Tirpitz X112-115) und daher schwerer.

e) Die Dampfkessel der bis 1914 fertiggestellten deutschen großen Kampfschiffe wurden ausschließlich mit Kohle beheizt. Demgegenüber verfügten die ab etwa 1903-04 gebauten britischen Entsprechungen Basisbefeuerung mit Kohle und für Höchstgeschwindigkeit Zusatzbefeuerung mit Heizöl; die Schiffe der Queen Elizabeth-Class hatten reine Öl-Feuerung; deshalb benötigten die mit Ölfeuerung ausgerüsteten britischen großen Großkampfschiffe weniger Maschinenpersonal als die ihnen sonst entsprechenden deutschen (Weyer 1914).

f) Nach Epkenhans' Meinung waren die Geschützrohre der deutschen schweren Artillerie qualitativ besser als die der britischen (Epkenhans 182-183). Daher könnte man vermuten, dass die deutsche Schiffshauptartillerie nicht in ganz dem Maße schwächer war als die britische, wie es der Vergleich der Hauptartilleriekaliber nahe legt. Dies ist aber nicht zwingend: Wie Epkenhans meint, dürfte der eigentliche Vorteil der deutschen Kanonenrohre ökonomischer Natur gewesen sein, weil sie erst nach größerer Schusszahl ausgewechselt werden mussten als die britischen (Epkenhans 182-183).

Aus den in den beiden Tabellen genannten technischen Daten und Jahreszahlen folgt:

Auch bei der Kampfkraftverstärkung der einzelnen Schiffe haben die Deutschen das britische Vorgehen nachvollzogen und nicht umgekehrt die Briten deutsches!

Der Bau des Prototypschiffs „Dreadnought“ wurde 1905 begonnen (Salis II430) und der Bau der beiden ersten deutschen Großkampfschiffe erst 1907 (Weyer 1908). In diesem Jahr hatten die Briten nicht nur das Prototypschiff schon fertiggestellt (Schiffsliste 1907), sondern auch 6 weitere Großkampfschiffe in Bau (Schiffsliste 1907). Zudem stellten sie 1907 die 2 Schlachtschiffe des Typs A fertig (Tabelle A), die so groß waren, dass sie während ihres Baus von deutschen Beobachtern für „Dreadnoughts“ gehalten werden konnten (Weyer 1910, Schiffsliste 1907).

D) Schlussbetrachtungen

D.1) Das Deutsche Reich benötigte zur Küstenverteidigung eine vorwiegend aus großen Artilleriekampfschiffen bestehende Hochseeflotte⁶⁹ ausreichender Stärke, um ggf. die angreifende Flotte ausreichend weit vor der deutschen Küste abfangen zu können (A.1 u.a.). Aus ethischen Gründen wären Quotienten der Zahl der deutschen Kampfschiffe zu der der britischen von bis zu 66% zu vertreten gewesen (bei im Durchschnitt etwa gleichen spezifischen Kampfstärken der zu einander in Relation gesetzten Kampfschiffe). Denn mit dem Quotienten von 66% wären zwar die damals weltweit anerkannten praktisch-militärischen Erfordernisse für eine hinlängliche maritime Verteidigung (Epkenhans 16-17) erreicht worden, aber die deutsche Flotte wäre für eine Gefährdung Großbritanniens immer noch zu schwach gewesen. Die deutsche Führung begnügte sich in der Vorlage 1900 mit ca. 63%, ohne Berücksichtigung der britischen „Großen Leichten Kreuzer“ (A.2.1.1), und der Reichstag erniedrigte 1900 die Planungsziele für die großen Kampfschiffe auf im Durchschnitt ca. 57% (A.2.1.2); danach legte die deutsche Führung dem Reichstag niemals mehr Planungsendzahlen zur Bewilligung vor, die zu größeren Relationen hätten führen sollen; sie begnügte sich sogar mit etwas kleineren (A.2.1.3 + A.2.1.5). Dies macht sowohl ihre defensive Grundhaltung, wie auch die friedliche Grundeinstellung nicht nur der deutschen Führung, sondern auch der großen Mehrheit aller Deutschen noch klarer. Denn damit wurde ganz allgemein eine gewisse Vormachtstellung Großbritanniens akzeptiert. Also ist die offizielle deutsche Erläuterung des „Risiko-Gedankens“ als Defensiv-Prinzip (Salis II415-II416) zutreffend. Die deutsche Flotte hat genau das geleistet, was in Anbetracht dessen von ihr erwartet werden konnte, nämlich Verhütung von Landungsversuchen an den deutschen Küsten und Inseln (Forstmeier 42) – natürlich auch nicht mehr.

D.2) Dass die deutsche Führung eine beachtliche Übermacht der britischen Flotte hinnahm, darf ihr nicht zum Vorwurf gereichen, sie habe durch ihr Verhalten den deutsch-britischen Antagonismus verschärft. Die Forderung des früheren Amtschefs des MGFA Potsdam, Brigadegeneral G. Roth, man dürfe *„Deutschlands Verantwortung für die ‚Urkatastrophe‘ des Ersten Weltkriegs nicht zu gering ansetzen“*, ist jedenfalls aus dem hier diskutierten Zusammenhang heraus nicht zu begründen. Wer oder was aber hat den genannten Antagonismus wohl provoziert und verschärft? Das Deutsche Reich, das sich ab 1906 mit einer durchschnittlichen Planungsendstärke seiner Flotte von ca. 54% der britischen seriösen Prognosezahlen begnügte (Schiffe mit Dienstalter von maximal 20 Jahren miteinander in Beziehung gesetzt; A.2.1), oder Großbritannien, das den Deutschen nur eine Flottengröße von maximal 45-50% der britischen zugestand, für sich also eine nicht zu rechtfertigende Übermacht beanspruchte? **Ethisch akzeptable Gründe für das Ausmaß einer solchen maritimen Überrüstung gab es nicht** (A.5, A.4)!

D.3) Allenfalls könnte man dem deutschen Kaiser und seinen Beratern politische Fehler und Irrtümer anlasten – und auch das nur nach unserem heutigem Wissen. Aber auch solche Vorwürfe sind fragwürdig; denn im Gegensatz zum Tirpitz-Konzept hatte sich keine der von Kritikern der tirpitzschen Flottenplanung vorgebrachten Alternativen in der Praxis zu bewähren (A.9). Und dass das Deutsche Reich ein **Recht auf eine ausreichend starke Defensivflotte** hatte, ist nicht zu bestreiten (A.1, A.2). **Zudem es ist das Recht, ja sogar Pflicht eines jeden Staates zur Minimierung des Risikos seiner Soldaten u. a. die formal-juristische Situation dem Stand der Technik anzupassen – zumindest, was die Defensivpotenz anbelangt.** Und genau dies hat der deutsche Reichstag nach 1900 auf Vorlage der deutschen Regierung gemacht:

- a) Zahl der großen deutschen Kampfschiffe auf nur ca. 54% der jeweils relevanten britischen Prognosezahl der großen Kampfschiffe beschränkt (A.2.1, A.5),
- b) Vergrößerung der Kampfkraft der großen gepanzerten Kampfschiffe auf die von den Briten vorgegebenen Werte (A.6),
- c) Festlegung der Zeitspanne, nach der ältere Kriegsschiffe durch modernere ersetzt werden durften, in Anpassung an die britische Gepflogenheit einheitlich auf 20 Jahre (A.2.1.4); außerdem weitere Verkür-

⁶⁹ Die Witterungs- und Seegangsverhältnisse der Nordsee können ebenso schwierig sein wie die des Nordatlantik. Daher war gerechtfertigt, die für den Einsatz in der Nordsee geeigneten Überwasserkriegsschiffe in der „Hochseeflotte“ zusammen zu fassen.

zung dieser Zeitspanne für einige der zunächst als „Linienschiffe“ gezählten, aber als solche unbrauchbar gewordenen Küstenpanzerschiffe mit ca. 4200 t wdp

d) Umwidmung der in der Nordsee unbrauchbar gewordenen „Kleinen Schwere Kreuzer“ mit ca. 5900 t wdp zu Schulschiffen (A.6.3).

Und die deutsche Regierung hat sich an die Beschlüsse des Reichstags gehalten.

D.4) Nur auf Grund des **heutigen** Wissens kann man **vermuten**, dass es für Deutschland besser gewesen wäre, wenn die deutsche Führung sich den britischen Hegemonie-Ansprüchen gebeugt hätte (z. B. durch Beschränkung der deutschen Flottengröße auf 45-50% der britischen als politische Vorleistung) und aus dieser Situation das Bestmögliche gemacht hätte. Aber im Nachhinein ist man immer klüger oder glaubt, dies zu sein; denn die Meinung, bei einer solchen Zurückhaltung sei der deutsch-britische Antagonismus vermieden worden, hat keine realistische Grundlage (A.1). Aber die damalige deutsche Führung konnte mit gutem Gewissen davon überzeugt sein, dass die Beschränkung der deutschen Planungsziele auf die vom Reichstag bewilligten Zahlen die britische Vormachtstellung zur Genüge anerkenne, weil diese Zahlen so klein waren, dass ein Großbritannien gefährdendes Vorgehen ausgeschlossen war (A.2, A.5). Sie konnte mit Fug und Recht erwarten, dass auch Großbritannien dies würdige.

D.5) Schuldig am In-Gang-Setzen einer Rüstungsspirale und an den daraus folgenden zwischenstaatlichen Spannungen kann wohl kaum der Staat sein, der freiwillig einem anderen die etwa 1,8-fache Stärke der eigenen zugesteht (A.2, A.5, A.6) und sich darüber hinaus lediglich bemüht, waffentechnologisch nicht zu sehr ins Hintertreffen zu geraten (A.6). Das wäre doch eher jener, der für sich eine erheblich darüber hinausgehende Übermacht beansprucht, die in diesem Ausmaß weder für seine Verteidigung, noch zur Sicherung seiner Versorgung nötig ist (A.4, A.5)⁷⁰. Denn eine solche Übermacht wirkt bedrohlich.

D.6) Dass der „Tirpitz-Plan“ gescheitert sei, können nur die behaupten, die ihm unter Missachtung der Fakten eine aggressiv-offensive Zielsetzung unterstellen, die er gar nicht haben konnte, wie aus den Relationen der geplanten deutschen großen Kampfschiffe zu den zugehörigen britischen Prognosezahlen hervorgeht (A.2, A.5, A.6). Diese Beschränkung beweist seine defensive Zielsetzung, worauf Kaiser Wilhelm II. des Öfteren hinwies (Salis II415-II416). Aber diese defensive Zielsetzung des Tirpitz-Konzepts hatte auch zur Folge, dass die deutsche Flotte die britische Fernblockade nicht verhindern konnte. Daher war es am vernünftigsten, dies nicht zu versuchen.

D.7) Fazit:

Die deutsche Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg kann den Deutschen keinesfalls als ethische Schuld am deutsch-britischen Antagonismus und am Ausbruch des Ersten Weltkriegs angelastet werden, weil die Planungsziele des „Tirpitz-Konzepts“ so weit unter den britischen Zahlen lagen, dass die maritime Verteidigungsfähigkeit des Deutschen Reichs nur knapp gesichert und ernst zu nehmende Offensiven deutscher Streitkräfte gegen Großbritannien ausgeschlossen waren. Zudem war das nach heutigen Ansichten politisch günstiger erscheinende Konzept, nämlich der Verteidigungsteil des „Galster-Konzepts“, nach dem damaligen Stand der Technik im Vergleich zum Tirpitzplan als zu unsicher einzuschätzen.

⁷⁰ Falsch ist die Behauptung, die Briten hätten eine beachtlich große Anzahl ihrer großen Kampfschiffe (Schlachtschiffe und Schwere Kreuzer) für „*außereuropäische Aufgaben*“ vorhalten müssen und diese dürften deshalb nicht in den Vergleich mit der deutschen Flotte einbezogen werden (A.4).

Literaturliste

Allgemeinere Geschichtsliteratur

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

Zitierweise: Salis I... bzw. Salis II... (I bzw. II: Bandnummer)

Anmerkung: Von Salis verwendet die Begriffe „England“ und „englisch“ synonym zu „Großbritannien“ bzw. „britisch“. In der vorliegenden Arbeit werden die Begriffe „England“, „Engländer“ und „englisch“ in wörtlichen Zitaten verwendet, wenn sie vom zitierten Autor verwendet wurden, ansonsten aber normalerweise die Begriffe „Großbritannien“, „Brite(n)“ bzw. „britisch“.

G. A. Craig, Deutsche Geschichte 1866-1945, Verlag X. H. Beck München 1980, ISBN 3-406-07815-X

Zitierweise: Craig ...

Verfassungstexte

X. Kakies, Deutsche Verfassungen, W. Goldmann Verlag 1965

Zitierweise: Verfart ...

Zahlenwerke

B. Weyer, Taschenbuch der Kriegsflotten 1904, 1909, 1910 und 1914, Verlag von J. F. Lehmann, München

Zitierweise: Weyer mit Jahreszahl

Anmerkung: Für die meisten britischen Kampfschiffe mit nach britischen Angaben mindestens 16000 tons wdp gibt Weyer 2 Wasserverdrängungszahlen an: eine kleinere, die mit der britischen Angabe übereinstimmt, und eine deutlich größere, die er für richtig hält. In der vorliegenden Arbeit sind bezüglich dieser Fälle entweder beide Angaben zu Grunde gelegt oder nur die britische.

Schiffslisten aus „The Fleet Annual and Naval Year Book“ 1907, 1911 und 1914,

Verlag The Westminster Press (Gerrads Ltd) bzw. The Fleet Ltd, 411a Harrow Road, London W.

Zitierweise: Schiffsliste mit Jahreszahl

Anmerkung: In diesen Schiffslisten ist eine Gruppe von 3 baugleichen Kreuzern (Highflyer Class) mit voll identischen technischen Merkmalen benannt, von denen 2 Einheiten 1889 fertiggestellt sein sollen, die 3. aber erst 1900. Nach Weyer wurden alle 3 Einheiten 1898 von Stapel gelassen, konnten also nach diesen Angaben erst nach diesem Jahr fertiggestellt sein. Dies passt nicht zu den Zeitangaben 1889 und 1890 der britischen Schiffslisten. Höchstwahrscheinlich sind die Angaben von Weyer richtig, die britischen Angaben (1889 und 1890) aber falsch. Denn es ist äußerst unwahrscheinlich, dass 10 Jahre nach dem Bau von 2 baugleichen Kriegsschiffen ein 3. mit identischen technischen Daten gebaut worden wäre, weil dann beim 3. Schiff der zwischenzeitlich erreichte technische Fortschritt unberücksichtigt geblieben wäre.

Flottenvergleichsliste des USA Navy Department, Stand Dezember 1913 aus „The Fleet Annual and Naval Year Book“ 1914, Verlag s. vorherige Pos.

Zitierweise: Flottenliste 1913

Atlas der Weltgeschichte, Bechtermünzverlag 1997 (Deutsche Lizenzausgabe von „The Times Concise Atlas of World History“ Times Books 1994), ISBN 3-86047-178-3

Zitierweise: Atlas ...

Gesetzestexte und sonstige Dokumente

Reichs-Gesetzblatt Nr. 15 (1898) S. 165ff, Nr. 21 (1900) S. 255ff, Nr. 34 (1906) S. 729, Nr. 17 (1908) S. 147, Nr. 43 (1912) S. 435ff

Zitierweise: Reichsgesetzblatt ...

BA-MA, RMA, RM 3/1 6657, Tirpitz' Stichpunkte für seinen Vortrag am 28.9.1899 (Militärarchiv Freiburg)

Zitierweise: RM 3/1 6657

BA-MA, RMA, RM 3/6663, „Dähnhardt-Denkschrift“ (Militärarchiv Freiburg)

Zitierweise: RM 3/6663 ...

BA-MA, RM 3/11624 S. 87-134, RMA-Denkschrift von 1915 (Militärarchiv Freiburg)

Zitierweise: BA-MA RM 3/11624

spezielle Literatur über Marine und Marinepolitik (ohne Zahlenwerke)

The Fleet Annual and Naval Year Book 1907, Verlag The Westminster Press (Gerrads Ltd)

Zitierweise: Fleet Annual 1907 ...

V. R. Berghahn, Der Tirpitz-Plan, Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II., Droste Verlag, Düsseldorf 1971, ISBN 3 7700 0258 X

Zitierweise: Berghahn ...

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

Zitierweise: Epkenhans ...

H. Fernis, Die Flottenovellen im Reichstag 1906-1912, Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart 1934

Zitierweise: Fernis ...

J. Gebauer, E. Krenz, Marineenzyklopädie, Brandenburgisches Verlagshaus 1998, ISBN 3-89488-078-3

Zitierweise: Enzyklop ...

F. Uhle-Wettler, Alfred von Tirpitz in seiner Zeit, 1. Auflage, Verlag E. S. Mittler & Sohn 1998, ISBN 3-8132-0552-5

Zitierweise: Uhle-W ...

A. von Tirpitz, Erinnerungen, Verlag von K. F. Koehler, Leipzig 1920

Zitierweise: Tirpitz X...

Vorträge über kriegsmaritime Spezialthemen

Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914, herausgegeben vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt durch H. Schottelius und W. Deist, Droste Verlag, Düsseldorf 1972, ISBN 3-7700-0319-5

a) F. Forstmeier, Der Tirpitzsche Flottenbau im Urteil der Historiker

Zitierweise: Forstmeier ...

b) V. R. Berghahn, Der Tirpitz-Plan und die Krisis des preußisch-deutschen Herrschaftssystems

Zitierweise: Berghahn Y...

c) P. M. Kennedy, Maritime Strategieprobleme der deutsch-englischen Flottenrivalität

Zitierweise: Kennedy ...

d) J. Rohwer, Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende

Zitierweise: Rohwer ...

e) E. Wegener, Die Tirpitzsche Seestrategie

Zitierweise: Wegener ...

Sonstige Literatur

B. Fürst von Bülow, Denkwürdigkeiten 1. Band, Verlag Ullstein, Berlin 1930

Zitierweise: Bülow I...

Abkürzungen, die Literaturzitate betreffen

MGFA Militärgeschichtliches Forschungsamt der Bundeswehr, Potsdam

BA Bundesarchiv, Freiburg im Breisgau

BA-MA Militärarchiv des Bundesarchivs, Freiburg im Breisgau

RMA Reichsmarineamt des Deutschen Reichs vor 1919

(Amtsleiter: Tirpitz von 1897 – 1916)

Dr. H.-Manfred Becher