



## **Erinnerungen**

**Tirpitz, Alfred von**

**Leipzig, 1919**

1. Technische Schwierigkeiten. Die Art unsres Schiffsbaues. Die Sinksicherheit. Überlegenheit unserer Bauqualität über die fremden Marinen.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-78304](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78304)

## Zwölftes Kapitel Beim Flottenbau

### 1

Wenn man ein großes Ziel erreichen will, ist man nicht immer in der Lage, seine letzten Gedanken zu enthüllen. Auch beruht politische Arbeit auf Divination unsicherer Faktoren; wie der Seemann bei bedecktem Himmel „mit gegißtem Besteck“ d. h. nach Schätzung fahren muß, oder wie der Ort, auf den man zusteuert, von Ferne seine Lokalfarben nicht verrät. Oft verschiebt sich die Aussicht während der Fahrt, und es ist für Außenstehende leicht, Widersprüche zu finden oder Schwierigkeiten zu bestreiten. Sie sagen etwa: wenn du nur im Reichstag ordentlich redest, dann wird es sich schon machen. Wer in einer Spezialität arbeitet, haftet sich leicht an ihr fest; den Wirbel aller ihn umringenden Verhältnisse fühlt nur der verantwortliche Leiter selbst.

Der Staatssekretär sollte ein großes Programm, auf dessen Erfüllung er sich der Nation verpflichtet hatte, durchführen vermittels einer einheitlichen Machtbefugnis, die man bei ihm allseits voraussetzte, aber ihm von keiner Seite aus wirklich einräumte. Es galt durch Einsetzen der ganzen Person das Vertrauen der Gesamtheit zu rechtfertigen und die ungeahnt vielen und kräftigen Widerstände niederzukämpfen.

Wir standen zunächst vor einem Labyrinth technisch-organisatorischer Fragen und Meinungsverschiedenheiten. Ich fand, daß unsre Schiffsförmern besonders ungünstig waren. Es dauerte aber Jahre, bis ich diesem Uebelstand abhelfen konnte durch Schaffung von Schleppanstalten, die uns fehlten, weil die Techniker zu wenig davon gehalten hatten, durch Schleppen von Modellen die beste Form für Schiffsgeschwindigkeit festzustellen. In der Länge und Größe der Schiffe wurden wir durch die Wilhelmshavener Schleusen beschränkt. Diese zwei Umstände trugen dazu bei, daß namentlich unsre in der ersten Zeit des Flottengesetzes gebauten Schiffe nicht die Schnelligkeit erlangt haben, die ihre Maschinenkraft

gerechtfertigt hätte. Die Verlegenheit war chronisch, bis (1910) die dritte Wilhelmshavener Einfahrt gebaut war. Einen großen Nachteil gegenüber allen flottenbauenden Nationen verursachten uns ferner die Sandbarren unsrer Nordseeflußmündungen, die verhinderten, den Schiffen den zweckmäßigsten Tiefgang zu geben. In gewissem Sinn lehrte für uns die Beschränkung wieder, welche den Holländern des 17. Jahrhunderts in ihrem Kampf gegen die Engländer teuer zu stehen gekommen ist. In der Seeschlacht kämpft nämlich im wesentlichen Schiff gegen Schiff; das technisch Entscheidende ist noch mehr die im Einzelschiff angehäuften Kraftkonzentration als die Anzahl der Schiffe. Da nun die Holländer wegen der Nordseeflußläufe ihre Schiffe nicht so groß bauen konnten, wie die Engländer, erlangten diese die örtliche Überlegenheit. Diese und viele andere Hemmnisse galt es also in kurzen Jahren so zu überwinden, daß unsre Schiffe trotz allem die englischen an Kampfwert übertrafen.

Ganz allgemein wurde der Flottenbau erschwert durch den damals niedrigen Stand unserer konstruktiven Technik. Man hatte den Verwaltungsbeamten in der Admiralität zuviel Macht über die Technik eingeräumt; selbst sozial und in ihren Bezügen waren die Schiffsbauer gedrückt worden. Der stille Kampf zwischen Juristen und Technikern war einer der Gründe, weshalb wir den Flottenbau mit mangelhaftem und zahlenmäßig unzureichendem Personal beginnen mußten. Der oberste Techniker der Admiralität hatte sich individuell eingerichtet, verschloß die eigentlich wissenswerten Dinge in seinem Notizbuch und duldete keinen Nebenbuhler. Diese Lage konnte uns einmal zum Niedbruch führen. Dabei konnte die technische Leistungskraft nicht wie die Organisation langsam emporwachsen, sondern sollte mit dem Beginn des Flottenbaues sofort vollgereift einsetzen und an Masse und Tempo der Arbeit plötzlich nahezu ebensoviel bewältigen wie ein Jahrzehnt später. Ich bemühte mich darum vom ersten Tage ab, die Stellung der Techniker zu heben und Nachwuchs zu schaffen; ich versuchte die Herren kennen zu lernen und pickte mir die heraus, die zukünftige Konstrukteure abgeben konnten, wozu es ja verhältnismäßig wenige bringen. Die Engländer wählen sich einen Chefingenieur mit ziemlich souveränen Befugnissen und drücken ihm ein Jahresgehalt von 100 000 Mark in die Hand. Solche „Verschwendung“, wie sie einer großzügigen alten Aristokratie ansteht, sollte man dem Schatzamt und der demokratischen Mißgunst

unseres Parlaments vorgeschlagen haben! Ich bildete einen Sonderfonds für konstruktive Leistungen und überwies daraus Herren, die sich ausgezeichnet hatten, Vergütungen bis zu 4000 Mark. Aber obwohl ich ihnen das Geld durch Brief schickte, mit der Bitte, darüber zu schweigen, machte sich die deutsche rechtschaffene Kleinlichkeit darüber her; die Empfänger selber baten um gleichmäßige Verteilung des Fonds propter invidiam der anderen! Da war es kein Wunder, daß die Privatindustrie uns viele gute Techniker wegangelte; die Herren melbete sich vielfach nach einiger Zeit krank und gingen sofort an eine große Firma ab. Trotz diesen und zahlreichen anderen, hier nicht zu erörternden Schwierigkeiten gelang es mit der Zeit, die englische Qualität des Kriegsschiffsbaues zu überflügeln, was sich auch bei der Privatindustrie im Bau der großen Personendampfer geltend machte.

Ein Jahr nach Übernahme meines Amtes war eine schwierige Übergangsperiode eingetreten, in welcher mangels anderer leitender Kräfte ein Seeoffizier, Admiral Büchsel, als Chefkonstrukteur in die Bresche springen mußte. Von den Baubeamten, die ich inzwischen für die höheren technischen Aufgaben designierte und denen ich durch Reisen und besondere Kommandierungen Gelegenheit gab, sich für ihr großes Ziel vorzubilden, fällt ein besonderes Verdienst auf unseren späteren Chefkonstrukteur, Geheimrat Bürkner. Sein Zusammenarbeiten mit uns Seeoffizieren für die gemeinsame und untrennbare Aufgabe empfand ich persönlich stets als vorbildlich. Auch die anderen technischen Herren haben zu der sich stetig verbessernden und zuletzt unübertrefflichen Konstruktion ihr volles Teil beigetragen. Die Art unseres Schiffsbaues und die in ihm kristallisierte geistige Gesamtarbeit möge dem Laien an einem Beispiel verdeutlicht werden.

Im Seekampf ist nicht Geländegewinn, sondern Vernichtung des Gegners das einzige Ziel; seit Einführung der Dampfkraft und der modernen Schußwaffen wird es nicht mehr durch Enterung, sondern nur noch durch Versenkung erreicht. Solange ein Schiff schwimmt, behält es einen gewissen Kampfwert und kann nachher leicht repariert werden. Die tödliche Verletzung der Unterwasserteile des Schiffskörpers ist darum das letzte Ziel der Angriffswaffen, die Erhöhung der Sinkesicherheit das Hauptziel der Schutzmaßnahmen. Bis 1906 waren unsere Schiffe gegen Unterwasserwaffen wenig, die englischen Schiffe noch im Kriege selbst schlecht geschützt. Bei den älteren Schiffen führte

ein Torpedotreffer meist zum Untergang, wie z. B. der erfolgreiche Kampf von U 9 mit drei großen englischen Kreuzern zeigt. Gleich nach Erledigung des Flottengesetzes ließ ich nun die Frage der Sink-sicherheit in eingehende Arbeit nehmen. Wir merkten dabei bald, daß wir wirkliche Probesprengungen in größerer Zahl vornehmen mußten, um genügendes Erfahrungsmaterial zu sammeln. Da wir moderne Schiffe nicht opfern, an alten nicht genügend lernen konnten, bauten wir eine Sektion eines modernen Schiffes für sich allein und nahmen an ihr Sprengversuche mit Torpedoköpfen vor, deren Verlauf wir jedesmal genau studierten. Dabei erprobten wir die Möglichkeit, die Sprengkraft dadurch abzuschwächen, daß die Sprenggase zuerst nicht auf Widerstand, sondern auf leere Räume trafen. Wir ermittelten die geeignetste Stahlart der verschiedenen Konstruktionsteile und fanden ferner, daß die Sprengwirkung aufgebraucht wurde, wenn wir sie zwangen, Kohlen in erheblicher Masse zu pulverisieren. Hieraus ergab sich eine besondere Anordnung eines Teiles der Kohlenbunker. Der auf diese Weise abgeschwächten Sprengkraft konnten wir nunmehr durch eine starke, sorgsam gebaute Stahlwand den Widerstand entgegensetzen, der das Schiffsinere endgültig sicherte. Dieses „Torpedoschott“ wurde glatt und ohne Unterbrechung durch die ganze Länge des wertvollsten Schiffsteils durchgeführt. Die durch Jahre fortgesetzten Versuche, für die wir die Millionen nicht scheuten, lieferten ferner Aufschlüsse über die zweckmäßigste Materialverwendung und die Bauweise der anschließenden Schiffsteile. Darüber hinaus wurde das gesamte Unterwasserschiff durchkonstruiert für den Fall, daß die Lokalisierung der Trefferwirkung nicht gelänge, daß mehrere Treffer einschlugen usw.; unendliche Arbeit wurde auf Einzelheiten verwendet, wie das Pumpensystem oder die Möglichkeit, das zum Überliegen gebrachte Schiff durch Gegenfluten bestimmter Räume wieder schnell in wagerechte Schwimmlage zu versetzen. Wir verzichteten schließlich völlig auf Verbindung der Unterwasserräume durch Lüren, die beim Untergang der „Titanic“ eine so verhängnisvolle Rolle gespielt haben u. a. m.

Die durch unser System erzielte Sink-sicherheit hat die Probe bestanden. Unsere Schiffe waren im Gegensatz zu den britischen nahezu unverwundlich. Auf der kleinen „Wiesbaden“ hämmerte die ganze englische Flotte herum, und das arme Schiff wollte nicht sinken. Die „Mainz“, obwohl ganz zusammengeschossen und torpediert, war nicht

unter Wasser zu bekommen, bis ein Offizier und der Torpedomaschinist, nachdem alles Ubrige von Bord gegangen war, das Schiff durch Öffnen der Torpedoschleusen zum Sinken brachten und mit ihm versanken. Der ausgezeichnete Kommandant der „Emden“ setzte sein Schiff mit der äußersten Kraft auf die Korallenriffe, und trotzdem blieben die inneren Konstruktionen heil. Was unsere Schiffe an Minen- und Torpedotreffern aushielten, ohne zu sinken, war erstaunlich. Bei dem Vorstoß des Admiral v. Nebeur auf Imbros erhielt „Goeben“ drei schwere Minentreffer, konnte aber trotzdem mit eigener Kraft in den Bosporus zurückkehren, während ein modernes englisches Linienschiff, der „Audacious“, nach einem einzigen Minentreffer in der Trischen See sank. Nur unsere älteren Schiffe, wie „Pommern“ und „Prinz Adalbert“, gebaut zu einer Zeit, als unsere Untersuchungen über Sinkbarkeit noch nicht abgeschlossen waren, bewiesen geringere Widerstandskraft.

Daß ein Schiff überhaupt schwimmt und durch Bewahrung wogerechter Lage noch einen Gefechtsstand abgibt, ist seine vornehmste Eigenschaft, und darin blieb die englische Marine so weit hinter der unserigen zurück, daß allein dieser Qualitätsunterschied den Ausgang einer Seeschlacht bestimmen konnte. Aber auch in allen andern Richtungen strebte unsere Bauleistung dem Höchstmaß von Schlagkraft zu. Indem wir vornehmlich Eigenschaften erstrebten, die in der Schlacht zur Geltung kommen, konnte die Güte unserer Schiffe im Frieden nicht einmal von allen Frontoffizieren richtig eingeschätzt werden, zumal wir zugunsten der Schlachtleistung auf eine Reihe von Renommierereigenschaften und Bequemlichkeiten verzichten mußten, die sich im Frieden gut machen. Die vollständige Lückenlosigkeit unserer Unterwasserteile z. B. war recht unbequem; derartiges konnte aber im Ernstfall das Schicksal entscheiden. In jeder durchgekämpften Seeschlacht tritt der psychologische Augenblick ein, daß den einen Teil das Bewußtsein durchläuft, „Herrgott, die Feinde sinken und wir nicht, sie brennen, und wir brennen nicht“, und von da an hat er dann fast keine Verluste mehr, während der Gegner alles verliert. Wie unsere Schiffe den gleichalterigen englischen gegenüberstanden, dafür nur eine Zahlangabe. Unser „Derfflinger“ konnte, ganz abgesehen von unserer besseren Munition usw., nach genauester Feststellung den schwersten Panzer des britischen „Tiger“ schon auf 11700 Meter durchschlagen, der

„Tiger“ den des „Derfflinger“ erst auf 7800 Meter. Eine ähnliche, den Nachdenklichen ergreifende Überlegenheit in Armierung und Panzerstärke bestand bei fast allen Kampfschiffen gleichen Alters.

Indem wir nun beim Schiffsbau unsere Gefechtsauffassung in Stahl und Eisen übersezten, gaben wir anderes preis, was sofortige Anerkennung erworben und uns fortgesetzte kritische Vergleiche mit den Reklameangaben ausländischer Baufirmen erspart hätte. Wir hatten schwerere Gewichte durch die tiefe und schwere Panzerung in der Wasserlinie, durch die Sink- und Feuersicherheit, die einzigartige Sicherung der Kommandoteile des Schiffes usw.

Für Deutschlands entscheidende Entwicklungsjahre hatten wir den qualitativen Vorsprung unserer Flotte über die englische gesichert und damit einen wesentlichen Ausgleich für unsere geringere Zahl. Wenige wußten begreiflicherweise auch in Deutschland über diese Überlegenheit ganz Bescheid; viele, aber nicht alle vertrauten den Schöpfern der Flotte. Wenn ein Schiff im Frieden schwamm, dann traten ja seine Eigenschaften der Solidität und Gefechtskraft gar nicht in die Erscheinung, dann war es gleichgültig, ob es einen dicken oder dünnen Panzer trug. In die Erscheinung dagegen trat und bot deutscher Nörgelsucht willkommenen Anlaß, ob wir z. B. schwere Geschütze mit kleinerem Kaliber führten als die Engländer: nicht sichtbar war, daß wir, abgesehen von unseren wirkungsvolleren Geschossen, mit dem kleineren Kaliber praktisch dieselbe Durchschlagskraft erreichten, wie die Engländer mit ihrem größeren, daneben aber andere sehr wichtige Vorteile erzielten. Die Solidität meiner Arbeitsweise war ja manchem schon dem Naturell nach zuwider und solchen, die aus fremdländischen Blendangaben gern Wunschlisten zusammenstellten, in den Tod verhaßt. Wenn unsere dem Feind schmählich ausgelieferten Schiffe jetzt wissenschaftlich untersucht worden sind, so werden die Engländer bei der Durcharbeitung des Ganzen wie der hundert Einzelheiten sich gewundert haben, welchen Gegner sie auf ihrem eigenen Gebiet, dem Schiffsbau, an den Deutschen hatten. Die Engländer haben nicht annähernd die gewissenhafte und intelligente Arbeit gehabt wie wir. Da die Engländer aber keine Deutschen sind, so werden sie nur widerwillig zugeben, daß das Fremde besser war, als ihr Eigenes. Ich überwinde mich schwer, dies zu betonen. Aber wenn unser Volk aus seinem Schicksal lernen soll, so muß es auch die Selbstmörderecke in

seinem Wesen erkennen. Denn erst nach der Schlacht am Skagerrak haben viele begriffen, welche Waffe sie an der deutschen Flotte besaßen. Es war versäumt worden, rechtzeitig die geschichtlichen Folgerungen aus ihrem Besitz zu ziehen.

Als die deutschen Armeen 1870 mit einem minderwertigen Gewehr in den Krieg zogen, sagte man der Truppe: „Das Chassepot ist nur auf weitere Entfernung überlegen. Da lauft ihr drunter weg, und dann von 400 Meter seid ihr die Überlegenen.“

Man hatte der deutschen Marine nur die Wahrheit beizubringen, um sie im August 1914 mit unbezwinglichem Überlegenheitsgefühl in die Schlacht ziehen zu lassen. Statt dessen wurde in den höheren Stellen der Marine zum Teil ein Sport damit getrieben, alle Mängel an Einzelheiten zu kritisieren. Dies trug in das Offizierskorps einen für den Ernstfall bedenklichen Zug hinein: es wurde mehr gezweifelt als geglaubt. Daß wir an der einen oder andern Stelle etwas noch hätten besser machen können, ist selbstverständlich. Aber man betrachte das Endergebnis als Ganzes. Das vermochte unser Deutschland von 1914 nicht. Es hielt es nach dem Spruch auf dem Schießplatz zu Meppen:

„Hast du im Leben hundert Treffer,  
Man sieht's, man nickt, man geht vorbei,  
Doch nie vergißt der kleinste Kläffer,  
Schießt du ein einzigmal vorbei.“

Das deutsche Volk hat im Grunde ja so viel Glück gehabt bei seinem späten, aber zielbewußten und darum noch rechtzeitigen Flottenbau. Aber das letzte, entscheidende Glück blieb ihm versagt, und dazu trug seine eigene Neigung bei, am Heimischen zu kritteln und das Fremde zu bewundern. Mit aus diesem Grund ist die Flotte nicht rechtzeitig eingesetzt worden, woraus sich die später zu schildernden Folgen ergaben.

## 2

Flottenbau ist angewandte Taktik, aber zugleich auch eine Geldfrage. Wir durften uns keine einzige größere Fehltausgabe erlauben, sollte Deutschland eine brauchbare Flotte erhalten. Den Arbeitserfolg der beteiligten Marineoffiziere und des weitverzweigten treuen Beamtenstabes kann nur der gerecht würdigen, der unsere geldliche Fesselung berücksichtigt. Keine fremde Marine hat aus einem Mindestmaß von