



## **Erinnerungen**

**Tirpitz, Alfred von**

**Leipzig, 1919**

II. Bemerkungen zu unserer Schiffsbaupolitik.

---

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

## II. Bemerkungen zu unserer Schiffsbaupolitik

### 1

Die fachmännische Unterlage des öffentlich gegen die Marine geführten Verleumdungsfeldzuges mußten einige Zeitungsschreiber beschaffen, die auf Grund früheren Dienstes in der kaiserlichen Marine sich von dem Eingeständnis entbunden fühlten, daß sie weder mit einem modernen Schlachtschiff noch mit einem Uboot je dienstlich zu tun gehabt haben. Das einhellige Urteil der urteilsfähigen Seeoffiziere blieb im Hintergrund, weil die Marine nicht gewohnt war, in Zeitungen zu kämpfen. Neben den öffentlichen Verdächtigungen ging ein in seiner Art viel gefährlicheres Raunen „eingeweihter“ politischer Kreise.

Zu den Maßnahmen, die mit einer gewissen Planmäßigkeit, jedenfalls in großem Umfange von Interessenten, um meine Stellung vor der Nation, in der Marine und bei dem Kaiser zu erschüttern, gehören die Ausstreunungen, die über die unzureichende Konstruktion unserer Schiffe und Waffen in Umlauf gesetzt wurden. Durch alle möglichen Kanäle wurde verbreitet, daß unsere Schiffe verkonstruiert, daß sie namentlich unterarmiert und nicht für das Feuern auf weite Distanzen eingerichtet seien. Die Schlacht vom Skagerrak hat zwar den Gegenbeweis geliefert und Admiral Scheer veranlaßt, dem Kaiser den großen Anteil, den die Vorzüglichkeit des Materials an dem Erfolg der Schlacht gehabt hatte, zu melden. Der Kaiser sah sich unter der Stimmung des Offizierkorps veranlaßt, in einer Depesche aus Wilhelmshaven dieses Verdienst um die Marine noch nach meiner Verabschiedung mir gegenüber zum Ausdruck zu bringen. Da aber mit derartigen Behauptungen auch jetzt noch Stimmung gemacht wird, und es Interessenten gibt, welche die geschichtliche Verantwortung der ungenügenden Ausnutzung unserer tatsächlich vorhandenen Seemacht von sich abschieben und den Fehlern zuschieben möchten, die während meiner Amtszeit gemacht sein sollen, gehe ich auf einige dieser mir zu Ohren gekommenen Vorwürfe ein.

Zunächst ist der Eigenart unseres Volkes zu gedenken, das fremde Erzeugnisse leicht höher einschätzt als die eigenen. Von dieser Eigenart ist auch unsere Marine, namentlich der englischen gegenüber, nicht frei gewesen. Man war geneigt, die Renommierangaben englischer Firmen als bare Münze anzunehmen und neue technische Fortschritte auch für ältere Schiffe schon als vorhanden zu betrachten. Auch wenn es uns gelang, englisches Material zum Vergleich heranzuziehen und den praktischen Gegenbeweis zu liefern, war es doch häufig schwer, in dieser Hinsicht die Front zu überzeugen, sobald eine vorgefaßte Meinung einmal bestand oder eine äußerliche Überlegenheit, z. B. im Kaliber, vorhanden war. So konnten wir z. B. wissenschaftlich und technisch den unumstößlichen Beweis liefern, daß unser Geschütz, Geschosß und Panzermaterial dem englischen überlegen sei. Es wurde darüber oft mit dem Schlagwort, das wären Schießplatzresultate, hinweggegangen, ohne zu bedenken, daß nur auf solchem Wege einwandfreie Vergleiche überhaupt möglich wären. Charakteristisch ist der in einer Denkschrift Admiral v. Ingenohls getane Ausspruch, er hätte erst durch die Kriegserfahrung sich die Überzeugung schaffen können von der ganz außerordentlichen Wirkung der bei uns eingeführten Panzersprenggranaten und ihrer gewaltigen Überlegenheit den entsprechenden englischen Granaten gegenüber. Auf die Konstruktion dieser Panzersprenggranaten hatten wir aber besonders große Mühe und Arbeit gewandt.

Außer der Eigenart dieser vielfach bei uns vorhandenen Denkungsweise muß beachtet werden, daß eine richtige Beurteilung der geschaffenen Seemacht nicht einzelne Lücken herausgreifen darf, sondern das Geschaffene als Ganzes betrachten muß. Lücken mußten selbstverständlich in unserer Seerüstung vorhanden sein, denn um eine Seemacht zu schaffen, bedurfte es der Arbeit einer ganzen Generation, und diese Zeit ist uns vom Schicksal nicht gegeben worden.

Ferner muß berücksichtigt werden, daß unsere Marine, gemessen an den fremden großen Marinen, sich stets in einer Geldbedrängnis befand, die namentlich in den letzten 5 Jahren vor dem Kriege durch die Stellungnahme des Reichskanzlers die Flottenentwicklung im höchsten Grade hemmend beeinflusste. Bei den Etatsaufstellungen dieser Zeit wurde uns jedes Jahr, veranlaßt durch den Reichskanzler, vom Reichsschatzsekretär in energischster Weise mitgeteilt, daß wir nur mit geringen Mitteln rechnen dürften, und deshalb wurden, um zu Etats-

summen zu kommen, über welche überhaupt mit dem Schatzamt verhandelt werden konnte, alle von den verschiedenen Marineteilen einlaufenden Forderungen bei den Vorarbeiten zum Etat aufs äußerste beschnitten. Die Marineverwaltung trat somit bereits mit Minimalforderungen an das Schatzamt heran. Anstatt aber eine Anerkennung für unser Verhalten zu ernten, zwang uns das Schatzamt noch jedesmal sehr erhebliche Verkürzungen des von uns als Mindestmaß bezeichneten Etats auf.

Es handelte sich bei den Verhandlungen mit dem Schatzamt in den letzten Jahren vor dem Kriege nicht um Summen, die finanziell für das Reich wirklich ins Gewicht fielen. 10 Prozent der Militärvorlage von 1913 würden stark fühlbare Bedürfnisse der Marine zu befriedigen imstande gewesen sein. Ich nenne als Beispiel eine gewisse Beschleunigung der Bauten bewilligter Fahrzeuge, die Beschaffung von Heizölvorräten, Verbesserung der artilleristischen Kommandoeinrichtungen der Schiffe, schnellere Verwertung technischer Errungenschaften und ähnliches. Bei der tatsächlichen Geldknappheit, mit der die Marineverwaltung rechnen mußte, und der durch Schatzamt und Reichstag stark genährten Sorge vor Etatsüberschreitungen wird man verstehen können, mit welcher Zurückhaltung über die erreichbaren Mittel disponiert werden mußte, und wie wir stets gezwungen waren, die tunlichst kleinen Übel in den Kauf zu nehmen, die deshalb doch eben Übel blieben. Die verschiedenen Marineteile, welche die verfassungsmäßigen Grundlagen für die Weiterentwicklung der Marine nicht übersehen konnten, schoben die Schuld stets dem Staatssekretär des Reichsmarineamts zu, wenn ihre Forderungen nicht bewilligt wurden, in dem Gedanken, daß gerade ihre spezielle Forderung die unerläßlichste wäre und der Staatssekretär sich dafür hätte einsetzen müssen. Wir standen während des Flottenbaus in der Etatshöhe unter den Großmächten bis 1905 an fünfter Stelle, 1906 (nach dem Ausfall der russischen Flotte) an vierter, von 1907 (bei Frankreichs Zurückbleiben) bis 1912 an dritter, 1913 (nach dem Wiedererstarren des russischen Flottenbaus) wieder an vierter Stelle. So wenig haben wir im „Bettrüsten“ angeführt. Wenn wir auch durch Sparsamkeit und Fleiß die zweitstärkste Flotte schufen, so blieben doch viele Wünsche unerfüllt.

Ich komme nun auf die Vorwürfe bezüglich unseres Materials im einzelnen.

Beim internationalen Wettlauf im Bau der großen Schiffe glaubte ich aus politischen und finanziellen Gründen nicht als der Schrittmacher erscheinen zu dürfen. In großen Änderungen, z. B. dem Übergang zum Dreadnoughtbau und gelegentlich auch der Steigerung im Kaliber, sind wir den Engländern meist erst ein Jahr später gefolgt; trotzdem bin ich der Überzeugung, daß, wenn man die technischen Perioden als Ganzes zusammenfaßt, unser neueres Schiffsmaterial dem der Engländer überlegen war.

Es kommen für große Änderungen noch andere Faktoren in Betracht, die mitbestimmend waren. So hatten wir 1906 nur eine Firma in Deutschland, die obendrein mit englischem Patent große Schiffsmaschinen mit Turbinenbetrieb bauen konnte. Wir mußten uns daher zunächst beschränken, nur die großen Kreuzer hiermit zu versehen, und behielten für das 1906 begonnene Linienschiffsgeschwader die Kolbenmaschinen noch bei, deren Beibehaltung mit der von manchen Kritikern getadelten Turmaufstellung der schweren Geschütze im Zusammenhang steht. Andererseits machte diese Aufstellung ein Feuern nach beiden Seiten möglich, was gewisse taktische Vorteile beim Überflügeltwerden der eigenen Linie infolge zahlenmäßiger Überlegenheit des Gegners, bei einem Stoß gegen die feindliche Linie und bei dem Schiffsgemenge (mêlée) in sich schloß. Wir mußten beim Bau der einzelnen Geschwader mit Rücksicht auf unser Wehrsystem auch stärker auf Gleichartigkeit der einzelnen Schiffe untereinander sehen, um den Austausch der Mannschaften, die Auffüllung mit Reservisten nicht zu schwierig zu machen und den Austausch von Reserveteilen zu erleichtern. Dazu kommt der taktische Vorteil hinzu, den eine solche Gleichartigkeit mit sich bringt.

Was die schwere Artillerie anbetrifft, so blieb sie im Kaliber mit Ausnahme der neuesten Schiffe hinter den englischen zurück. Das konnten wir uns aber zugunsten anderer Vorteile leisten, denn die Durchschlagskraft unserer schweren Geschütze blieb völlig gleichwertig der Durchschlagskraft der Geschütze englischer gleichaltriger Schiffe, und auf diese kam es in erster Linie an. Daß unsere Geschosse nachher im Innern des feindlichen Schiffes wirkten, dafür sorgte ihre Art. Als wir erfuhren, daß die Engländer ihre Geschüßleistungen wieder vermehren wollten, und die Annahme wahrscheinlich wurde, daß sie auch ihre, der unsrigen bisher unterlegene Panzerstärke vergrößern würden, beschlossen wir 1912/13, unter Übergehung eines Zwischenkalibers so-

gleich auf ein so hohes Kaliber zu gehen, daß für das vom Jahre 1913 ab in Bau zu gebende Geschwader wir unter allen Umständen mit unserer Steigerung auskommen konnten, und wählten das 38-cm-Kaliber. In der Tat gingen die Engländer gleichzeitig mit uns zu diesem Kaliber über.

Die nachfolgende, auf amtlichem Material beruhende Tabelle, zeigt die erhebliche Unterlegenheit der englischen Großkampfschiffe in der artilleristischen Durchschlagsleistung. Es ist dabei zu bemerken, daß die auf deutscher Seite vorhandenen Vorteile, wie Größe der Panzerplatten, Qualität des Panzers und des Geschossmaterials nicht berücksichtigt sind.

Es ließen sich dicke Bücher schreiben, um im einzelnen nachzuweisen, wie wir den Vorteil unserer Kruppischen Geschütze über die dicken englischen Drahtkanonenrohre ausgenutzt haben. Laien, die sich für diese Fragen interessieren, möchte ich nur insofern einen Begriff geben, als die Gewichte, die wir bei einem etwas geringeren Kaliber sparen konnten, sehr bedeutend waren, denn jede Vergrößerung übertrug sich sogleich auch auf die Turmkonstruktionen mit ihrem schweren Panzer und fraß Gewichte. Das wäre aber ein Fehler gewesen, wenn — wie tatsächlich der Fall — es für die Durchschlagsleistung unserer Geschütze nicht nötig und nicht von wesentlichem Nutzen war. Denn wir bekamen diese Gewichte nunmehr für andere Zwecke frei. Im Kapitel Flottenbau ist über die Sinksicherheit unserer Schiffe bereits gesprochen worden, wo der Gewichtsaufwand uns große ging. Ich will hier nur einige Vorteile herausgreifen, die wir vor den englischen Schiffen voraus hatten und welche unter anderem durch die rationelle Abmessung unserer schweren Kaliber möglich wurden. Wir hatten einige 100 t anzuwenden für unsere Büchsenkartuschen gegenüber den Seidenzeugkartuschen der Engländer; die Folge war, daß beim Inbrandgehen der Pulverkammern die englischen Schiffe in die Luft gingen, wie die Schlachtkreuzer „Queen Mary“, „Indefatigable“, „Invincible“, während auf „Seydlitz“, auf dem ebenfalls Feuer in die Pulverkammer gelangte, wohl Ausbrennung der betreffenden Pulverkammer und Menschenverluste eintraten, aber keine Explosionen. Einige hundert Tonnen legten wir zur Verstärkung der Schiffshaut noch unterhalb des schweren Wasserlinienpanzers an, um gegen Artillerieunterwassertreffer gemäß unseren Erfahrungen bei Versuchen gegen Schiffsziele besser geschützt zu sein.

Durchschlagsleistung der deutschen und englischen schweren Kanonen bei annähernd gleichaltrigen Schiffen.

Jahr der Stapellegung	Deutschland			England			Die deutschen englischen Geschütze durchschlagen den englischen Panzer bei 60° Auftreffwinkel auf m		Baupolitik	
	Klasse	Kaliber der schweren Artillerie	Panzer mm Gürtelturm	Klasse	Kaliber der schweren Artillerie	Panzer mm Gürtelturm	Gürtel	Drehturm		
1901	Braunschweig	28 cm S. K. L/40	225	Duncan	30,5 cm L/40 M. IX	178	5400	254	2500	3100
1906	Nassau	28 cm S. K. L/45	290	Dreadnought	30,5 cm L/45 M. X	279	6100	279	6100	4100
1908	Dffriesland	30,5 cm S. K. L/50	300	St. Vincent	30,5 cm L/50 M. XI	254	10100	279	8700	6100
1909	Kaiser	"	350	Colossus	34,3 cm L/45	279	8700	279	8700	6100
1910	Kaiser	"	350	Orion (1910/11)	30,5 cm L/45 M. X	305	7300	305	7300	7800
1911/12	König	"	350	Iron Duke	"	305	7300	305	7300	7800
1908	Moltke	28 cm S. K. L/50	270	Indefatigable	"	203	10800	178	11100	6400
1911	Derfflinger	30,5 cm S. K. L/50	300	Tiger	34,3 cm L/45	229	11700	229	11700	9500
1913	Baden	38 cm S. K. L/45	350	Queen Elizabeth	38,1 cm L/45	343	9400	356	8700	7800

Unser vorderer Kommandoturm wog allein 400 Tonnen; er hatte die außerordentliche Panzerstärke von 400 mm, und war so breit, daß man auf beiden Seiten an den Schornsteinen vorbei direkt nach achtern sehen konnte, was für die Gefechtsleitung aus dem Turm von großem Vorteil war. Die Türme, die einen besonderen Turm für die Artillerieleitung umschlossen, hatten direkt schachtartige Verbindung nach den unteren Räumen, besonders nach der Zentralkommandostelle, die sich mittschiffs unter Wasser befand und in einem Mittelgang endete, der die elektrischen Verbindungen in absolut schußsicherer Lage enthielt. Unsere Einrichtungen für Nachtgefecht waren hoch entwickelt. In der Nacht nach der Schlacht vom Skagerrak erwiesen sich die englischen Vorkehrungen im Vergleich dazu geradezu jämmerlich, wie mir ein befreundeter Offizier erzählt hat. Vollwertige ausgedehnte Mittelartillerie, hinter Panzer stehend und durch Traversen geschützt, hatten wir entgegen der englischen Flotte auf allen großen Schiffen. Die Schiffstorpedoarmierung unserer großen Schiffe war besonders stark. So hatten unsere Linienschiffe 6—7 Torpedorohre unter Wasser. Bei durchgeschlagener Schlacht hätte diese Stärke allein die Entscheidung herbeiführen können. So könnte ich noch vieles anführen. Es handelt sich hier um ein Gebiet, das nur mit einem großen geschulten Geschäftsapparat und unter Zuhilfenahme zahlreicher Spezialisten übersehen und bearbeitet werden kann. Die angeführten Beispiele reichen aber wohl für den Zweck aus. Sie zeigen auch genügend, mit welchem Verständnis diejenigen gewerbsmäßigen Marineschriftsteller, die in jetziger Zeit sich einen Gewinn durch Schmähungen verschaffen und ihre Unterlagen meist nur von mißvergnügten Subalternen haben, einem solchen Gebiet gegenüberstehen.

Hinsichtlich der Kleinen Kreuzer ist der Vorwurf erhoben worden, daß dieselben zu leicht armiert gewesen seien. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß wir von dieser Schiffsklasse nur jährlich zwei auf Stapel legen konnten — das Flottengesetz hatte ursprünglich drei Kreuzer vorgesehen, der dritte Kreuzer wurde seinerzeit vom Reichstag abgelehnt —, während die Engländer, ihren transatlantischen Bedürfnissen entsprechend, das dreis- oder vierfache an Zahl pro Jahr auf Stapel gelegt hatten. Dieser Umstand ermöglichte auch den Engländern, im Kriege stets kleine Kreuzer der modernsten Art unseren Kreuzern, bei denen auch ältere Jahrgänge verwendet werden mußten, entgegenzustellen.

Unsere kleinen Kreuzer mußten ferner sowohl für Auslandsdienst wie auch für die heimischen Gewässer eingerichtet werden; wir legten deshalb besonderen Wert auf eine hohe Geschwindigkeit. Diejenigen englischen kleinen Kreuzer, die mit 15-cm-Geschützen armiert waren, waren unseren gleichaltrigen kleinen Kreuzern an Geschwindigkeit unterlegen. Die „Karlsruhe“ hat davon hervorragenden Gebrauch gemacht. Da ihre Aufgabe nicht das Gefecht war, so entzog sie sich mit leichter Mühe ihren Gegnern; sie war zu ihrer Zeit das schnellste Schiff auf dem Atlantik. Wenn man auf das Gefecht und den Verlust der „Emden“ exemplifizieren will, so muß berücksichtigt werden, daß das englische Schiff um vier Jahre jünger und um etwa 2000 t größer war als die „Emden“, einen Vergleich also nicht gestattet. Die „Emden“ war bei ihrem letzten Gefecht insofern noch besonders im Nachteil, als ein erheblicher Teil der Geschützmannschaften unter dem Ersten Offizier, Kapitänleutnant v. Mücke, und zwei anderen Offizieren behufs Zerstörung der Funkstation an Land detachiert und daher bei dem Gefecht nicht anwesend waren.

Solange nun die Schußdistanzen der Torpedos geringere waren, also bis etwa 1910/11, und die Torpedoboote daher, um zum Schuß zu kommen, auf nähere Distanzen heranzufahren mußten, reichte das 10-cm-Geschütz der kleinen Kreuzer in seiner Wirkung nicht nur zur Bekämpfung feindlicher Torpedoboote aus, sondern war einem Geschütz wie die 15 cm hierin insofern überlegen, als es in größerer Anzahl an Bord gegeben werden konnte und eine größere Feuergeschwindigkeit als das größere Kaliber besaß. Was die Wirkung gegen feindliche kleine Kreuzer anbetrifft, so blieb sie allenfalls genügend bis zu dem Zeitpunkt, in welchem man dem kleinen Kreuzer einen Seitenpanzer gab. Für die Verwendung der kleinen Kreuzer im Auslande erschien freilich schon früher ein größeres Kaliber erwünscht. Die Interessen der heimatischen Kriegführung, welche, so wie unsere Verhältnisse lagen, die ausschlaggebenden bleiben mußten, standen nunmehr in einem größeren Gegensatz zur Verwendung im Auslande. Ich habe daher bereits seit 1910 Vorentwürfe für kleine Kreuzer mit schwererer Armierung durcharbeiten lassen. Im Jahre 1911 habe ich das Flottenkommando um Stellungnahme über diese Frage aufgefordert und ihm Extramunition bewilligt, um die Kaliberfrage an praktischen Versuchen zu studieren. Der Erfolg war, daß sowohl das Flottenkommando unter Admiral

v. Holzendorff wie der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe sich für Beibehalten des 10-cm-Geschüzes als Einheitskaliber für die kleinen Kreuzer aussprachen. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe betonte hierbei die dadurch ermöglichte größere Geschützanzahl unter Beibehaltung der geringeren Dimensionen der kleinen Kreuzer, was für ihre Eigenschaft als Anti-Torpedobootschiffe als Vorteile anzusehen sei. In der Tat waren die Engländer wohl aus ähnlichen Gründen von den nur mit 15-cm-Geschützen bewehrten kleinen Kreuzern zurückgegangen auf solche der Arctusa-Klasse, welche mit 10 cm als Hauptarmierung und je einem 15 cm an Bug und Heck bewehrt waren. Gegen eine Armierung mit zwei Kalibern, die ich ebenfalls zur Erwägung gestellt hatte, hatten sich alle Sachverständigen und Kommandostellen ausgesprochen. Trotz dieser Vorgänge und der damit verbundenen finanziellen und sonstigen Schwierigkeiten habe ich mich in den ersten Monaten des Jahres 1912 aus eigener Initiative entschlossen, eine Kaliberänderung auf unseren kleinen Kreuzern vorzunehmen, und da wir zur gleichen Zeit erfuhren, daß die größere Sorte der englischen kleinen Kreuzer einen Wasserlinienschutz durch Seitenpanzer erhielt, waren wir meiner Ansicht nach genötigt, als Mindestkaliber für die kleinen Kreuzer gleich auf das 15-cm-Geschütz zu gehen, da geringeren Kalibern genügend panzerbrechende Wirkung nicht gegeben werden konnte. Bei dem hierüber stattfindenden Immediatvortrag Anfang Mai 1912 ging der Kaiser entsprechend der Ansicht des Flottenkommandos zunächst auf diese Änderung nicht ein; er meinte, die Schiffe würden zu groß, und ein Geschütz wie das 13 cm der Armee genüge; ich möge diese Frage studieren. Da eine Änderung des Kalibers aber notwendig geworden war und nach von mir eingezogenen Erkundigungen das 13-cm-Armeegeschütz nicht ausreichte, so gab ich noch im Monat Mai den Auftrag, in die Konstruktion eines kleinen Kreuzers mit 15 cm einzutreten. Ende September 1912 genehmigte Seine Majestät den inzwischen fertiggestellten Entwurf für den kleinen Kreuzertyp mit 15 cm des Etatsjahres 1913. Einer dieser Kreuzer, „Wiesbaden“, fand in der Schlacht von Skagerrak ein ruhmvolles Ende.

Betreffs unserer Torpedoboote wurde geklagt, daß dieselben nicht genügenden Heizvorrat hätten. Wir hatten hierbei mit der Schwierigkeit zu kämpfen, daß unsere Kohle nicht dasselbe leistete wie die englische Torpedobootskohle, und wenn wir uns auch einen kleinen Vorrat

englischer Kohle für unsere Torpedoboote beschafft hatten, so war es doch unmöglich, für einen längeren Krieg ausreichende Mengen englischer Kohle auf Lager zu halten. Auch bezüglich der Verwendung von Heizöl als Brennmaterial, waren wir mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Beschaffung in großem Nachteil gegen England, das völlige Freiheit in dieser Hinsicht besaß. Da wir nicht annähernd genug eigene Ölquellen besaßen, so waren wir gezwungen, Kriegsvorräte uns zu halten. Für die großen Schiffe war das zunächst unmöglich. Ausgaben von hunderten von Millionen wären erforderlich gewesen; aber selbst für Torpedoboote mußten wir uns zunächst eine Zurückhaltung auferlegen. Im Jahre 1912 waren wir aber doch genötigt, zur reinen Ölfeuerung bei Torpedobooten überzugehen, weil wir die erforderlichen Fahrleistungen mit Kohle nicht mehr erreichen konnten. Wir taten das mit dem Bewußtsein, daß wir mit dem Wegfall der Kohlenbunker einen ganz erheblichen Teil der Sink- und Feuersicherheit der Torpedoboote aufgaben. Die Engländer waren früher schon zur reinen Ölfeuerung übergegangen, waren aber in den letzten Jahren gelegentlich auf die Kohle als Heizmaterial zurückgekommen, weil die Betriebskosten mit Heizöl ihnen zu groß geworden waren. Man sieht daraus, daß auch die Engländer, die in ganz anderer Lage sich befanden als wir, bis kurz vor dem Kriege in dieser Frage geschwankt hatten.

Einen anderen Weg, die Dampfstrecke der Torpedoboote zu vermehren, bot die Vergrößerung des Displacements, aber gerade die Front (Flotte und Torpedoinspektion) drängte noch in den Jahren 1909 und 1910 auf eine Verkleinerung der Boote, weil sie der Ansicht war, daß größere Boote für die Verwendung in der Schlacht, namentlich beim Durchbrechen der Linien, zu schwer zu handhaben seien. Auf dringendes Verlangen habe ich im Jahre 1910 den Vorschlag des Inspektors des Torpedowesens nachgegeben, eine Serie von Torpedobooten mit geringerem Displacement und dementsprechend geringerem Kohlenvorrat bauen zu lassen, nachdem die Torpedoinspektion, welcher die Konstruktion und Beschaffung der Torpedoboote oblag, die Versicherung abgegeben hatte, daß die Dampfstrecke dieser Boote mit Hilfe stärkerer Ölverwendung sich nicht verringern würde. Diese Zusage der Inspektion ist nicht in Erfüllung gegangen, und im Jahre 1912 sind wir deshalb auf Boote größeren Typs wieder zurückgegangen. Eine wesentliche Vermehrung der Dampfstrecke konnte für Torpedoboote nur er-

reicht werden, wenn auch das Displacement eine wesentliche Erhöhung erfuhr. Bei unseren Flottenmanövern in der Ost- und Nordsee war das Bedürfnis für solche Vermehrung der Dampfstrecke wenig in die Erscheinung getreten. Erst die Zurückhaltung der englischen Flotte während des Krieges und die sich daraus ergebende Möglichkeit, an der englischen Küste schlagen zu müssen, ließ das Bedürfnis einer wesentlich erhöhten Dampfstrecke stark in die Erscheinung treten. Wir hatten nach Kriegsausbruch eine Anzahl für Argentinien in Deutschland gebauter Boote übernommen. Diese Boote waren für den Atlantik bestimmt und sehr viel größer als die Boote unseres Typs; sie hatten etwa ein Displacement von 1800—2000 t. Man sieht, ganz abgesehen von der finanziellen Frage, daß das ganze Torpedobootswesen damit auf eine andere Basis gestellt wird; aus den Torpedobooten werden auf Kosten der Anzahl gewissermaßen Torpedoschiffe, die selbstverständlich auch eine Vermehrung der Artillerie beanspruchen. In der Schlacht vor Skagerrak waren sowohl diese großen, ehemals argentinischen Boote als auch Boote unseres eigenen Typs beteiligt. Wie mir berichtet wurde, haben sich für die Tageschlacht die Boote unseres Typs als geeigneter erwiesen.

Typenfrage und taktische Zusammenstellung waren für kleine Kreuzer und Torpedoboote 1912 in ein neues Stadium eingetreten. Bei der bisherigen Ausführung des Flottengesetzes hatten wir uns auf einen einzigen Kreuzertyp beschränkt, der für Auslandsdienst und zugleich für die heimischen Gewässer dienen mußte. Wir waren hierzu genötigt, weil die geringe Zahl der Schiffe dieser Art, über die wir verfügten, einen Austausch für beide Zwecke erforderlich machte. Als wir dann, wie vorher ausgeführt, zu einer erheblichen Vergrößerung der kleinen Kreuzer übergehen mußten, verloren diese dadurch wesentlich von ihrer Eigenschaft als Anti-Torpedowaffe: sie wurden für diesen Zweck zu groß und zu kostbar, und die Geschwindigkeit konnte nicht mehr als die Grundbedingung ihrer Konstruktion genommen werden. Um zwei verschiedene Typen bauen zu können, hätten wir mehr als zwei Schiffe pro Jahr bauen, also eine Gesetzesänderung vornehmen müssen. Das verbot sich indessen von 1912—1914 sowohl durch die politischen Verhältnisse als namentlich durch die Beschränkung in den Geldmitteln, welche uns aufgezwungen wurde. Der Weg, den wir daher in Erwägung genommen hatten, war eine gewisse Rückkehr zu dem Prinzip, welches

wir in den ersten vierzehn Jahren unseres Torpedowesens hatten, als wir noch kleine Torpedoboote bauten, nämlich jeder Torpedobootsflotille ein größeres für sie passendes torpedobootsartiges Geleitzfahrzeug mitzugeben. Da die Torpedoboote und ihre Organisation — weil nicht auf historischer Typengrundlage beruhend — im Flottengesetz selbst nicht festgelegt waren, so hätten wir diesen Weg ohne weiteres betreten können, sobald die Mittel für die Marine reichlicher flossen. Eine kleine, aber in keiner Weise ins Gewicht fallende Lücke ist hierdurch in unserer Wehrmacht entstanden, die sich aber bei Vollendung des Flottengesetzes von selbst geschlossen hätte. Dies um so leichter, je deutlicher der Nutzen unseres erweiterten Auslandsdienstes weiteren Kreisen fühlbar geworden wäre. Die hier berührte Frage war vor dem Kriege im ganzen noch nicht reif und hätte für die heimische Kriegführung taktischer Erprobung bedurft, ehe wir in größerem Umfang ihre Lösung in die Hand nahmen.

## 2

Nun dürfte noch auf die namentlich von fortschrittlicher Seite erhobenen Vorwürfe, die Marineverwaltung hätte unter meiner Leitung die Entwicklung der Unterseeboote nicht genügend gefördert und die Bedeutung derselben nicht erkannt, insoweit einzugehen sein, als diese Vorwürfe nicht schon in der Sitzung des Hauptausschusses des Reichstages vom Frühjahr 1917 eine amtliche und von allen Parteien anerkannte Widerlegung gefunden haben.

Beim Ausbruch des Krieges standen wir bezüglich der Ubootswaffe an der Spitze aller Marinen.

Was die technische Entwicklung des Ubootstyps und die Zahl hochentwickelter Uboote anlangt, so war dieser Erfolg erzielt worden, weil wir, entsprechend unseren Erfahrungen bei der Entwicklung der Torpedowaffe auch bei den Ubooten systematisch vorgingen und weil wir von Anfang an grundsätzlich ihre Fernverwendung als Ziel nahmen. Uboote, die nur für den Hafen und engere Küstenverteidigung dienen konnten, hatten für Deutschland bei seinen bisherigen Küstenverhältnissen keine wesentliche Bedeutung.

Abgesehen von einer großen Reihe von technischen Unterfragen war es vornehmlich der Motor, von dem die Entwicklung des Ubootes für die Fernverwendung abhängig war. Je stärker und besser der Motor,

je mehr näherten wir uns der Fernverwendung und haben wir uns daher mit aller Kraft auf dessen Entwicklung geworfen.

Zur Gewinnung eines geeigneten Motors wurde nach dem Abschluß der Erprobungen von „U 1“ im Beginn des Jahres 1908 eine Konkurrenz der leistungsfähigsten Motorfirmen auf den Bau eines 850 pferdigen Motors ausgeschrieben. Es wurden hierzu Verträge geschlossen mit M. A. G. Augsburg, M. A. G. Nürnberg, Germaniawerft Kiel, Körting Hannover, Fiat Turin. Wir hatten mit dem Körtingschen Motor bei U 1 schon erhebliche Leistung erzielt, und es war anzunehmen, daß auch stärkere Maschinen dieser Art betriebsfähig werden würden. Beschaffungen von Ubooten dieser Art in großem Maßstabe zu diesem Zeitpunkt zu machen, wäre aber ein Fehler gewesen, denn einmal waren damals eine Reihe von anderen Ubootelementen noch nicht reif und bedurften notwendiger Weiterentwicklung, um unseren Zwecken zu genügen. Auch kannten wir nicht die Einwirkung erheblicher Bootsvergrößerung auf die Taucheigenschaften. Vor allem aber hätte der Körtingmotor selbst uns kein für den Krieg voll brauchbares Uboot für Fernverwendung verschafft, weil die Sichtbarkeit der Boote durch Rauchentwicklung am Tage und Feuererscheinung bei Nacht zu groß war. Trotzdem haben wir uns nicht abhalten lassen, um die Entwicklung aller übrigen Ubootelemente nicht zum Stehen zu bringen, und in den nächsten Jahren im ganzen 17 Uboote mit Petroleummotor beschafft. Wie töricht der von demokratischer Seite gemachte Vorwurf ist, wir hätten in diesen Jahren Massenbestellungen von Ubooten versäumt und hätten uns dadurch einer großen Chance für den Weltkrieg begeben, erhellt, ohne auf die sonstigen Unmöglichkeiten eines solchen Vorgehens einzugehen, am besten aus der traurigen Tatsache, daß im Kriege unsere Petroleumboote in kurzer Zeit ein Opfer des Feindes wurden und wir die beiden letzten Boote dieser Art, welche übrig blieben, wegen ungenügender Kriegsbrauchbarkeit aus der Frontverwendung zurückzogen. Wären wir diesem Entwicklungsweg gefolgt, so hätten wir nie mit Aussicht auf Erfolg einen Ubootskrieg führen können.

Statt dessen haben wir alles getan, um neben dem Petroleummotor andere Motoren zu entwickeln, von denen der Dieselmotor zunächst die meisten Aussichten bot. Es gelang mit diesem, eine voll brauchbare Ubootmaschine zu bauen, mit der von U 19 an bzw. von 1911 ab unsere Uboote versehen wurden. Die solchen technischen Neuerungen

anhaftenden sogenannten Kinderkrankheiten wurden aber doch erst 1913 ganz überwunden, zu einer Zeit also, wo wir schon eine große Anzahl von Booten mit Dieselmotoren teils fertig, teils im Bau hatten.

Als der Krieg ausbrach, waren wir somit in der Lage, für die mobilisierungsmäßig telegraphisch zu bestellenden sogenannten M. S.-Boote einen voll kriegsbrauchbaren, materiell für Fernverwendung geeigneten Bootstyp zu besitzen. Im Juli 1914 waren fertig 28 Boote, im Bau begriffen 17, im ganzen 45 Boote. Das große Ubootressort in Wilhelmshaven sowie das Zweigressort in Helgoland, zu deren Herstellung ein ganzes Jahrzehnt erforderlich war, kamen der Vollendung nahe, waren im Anfang des Krieges aber noch nicht voll verwendungsfähig.

Vom technischen und materiellen Standpunkt hätte im ganzen nach Lage der Entwicklung des Ubootes für Fernverwendung und der für Hafen- und Werftbauten erforderlichen Zeit ein wesentliches Mehr bis zum Sommer 1914 nicht geschaffen werden können. Die Zahl der fertigen Boote wäre erheblich höher gewesen (41 statt 28), wenn die Industrie in der Lage gewesen wäre, ihre Zusagen, die sie vertraglich gemacht hatte, zu halten. Die von mir im Jahre 1912 in Auftrag gegebenen Boote U 31—41, welche die Hauptverstärkung der Ubootflottillen auf Grund der Ubootnovelle 1912 bilden sollten, sollten vom 1. Oktober 1913 beginnend bis 1. August 1914 abgeliefert sein. Da es der Germaniawerft nicht möglich war, den von ihr gebauten Zweitaktmotor betriebsfähig zu bekommen, erlitten diese 11 Boote eine Verzögerung von fast  $1\frac{1}{2}$  Jahren; es fehlten also nicht nur die Boote, sondern auch die Besatzungen waren auf diesen Booten nicht eingefahren, es fehlten die Erfahrungen, die man vom 1. Oktober 1913 ab hätte sammeln können, und außerdem belegten diese Boote noch dazu die Germaniawerft, die infolgedessen nicht genug aufnahmefähig für die bei der Mobilmachung in Auftrag zu gebenden Boote war. Auf der Werft Danzig war die Bauverzögerung von U 29, U 30 nicht so groß, die beiden Boote kamen noch im Herbst 1914 in die Front.

Dieser Ausfall der modernsten Bootserie U 31—41 ist von schwerwiegendster Bedeutung; schuld daran war, daß die beteiligten Firmen nicht imstande waren zu erfüllen, was sie in Aussicht gestellt hatten. Die Ubootherstellung steckte eben noch in den Kinderschuhen. Hierin liegt auch einer der Nachweise, daß wir im Frieden gar nicht mehr Boote hätten beschaffen können als tatsächlich geschehen ist.

Die Beurteilung der Ausnutzung der materiellen Leistungsfähigkeit unserer Uboote für die militärische Verwendung war Juli 1914 noch nicht abgeschlossen. Vor dem Jahre 1912 gingen die Ansichten vielfach dahin, daß die Menschen nicht wesentlich länger als drei Tage würden aushalten können. Die Feststellung dieser Frage wurde mit aller Energie, aber der Menschen wegen doch mit einer für den Friedenszustand erforderlichen Vorsicht betrieben. Zunächst wurden einzelne Boote für Dauerfahrten angesetzt. Im Winter 1912/13 wurde die ganze Flottille in die Nordsee geschickt mit der Aufgabe, nach einem Anmarsch von 300 Seemeilen (Helgoland—England) so lange wie möglich draußen ihre Station angriffsbereit zu halten. Sie blieben 11 Tage draußen. Bei diesen Übungen wurden eine Reihe von möglichen Verbesserungen ermittelt, deren Einführung eine erhebliche Verlängerung dieser Zeit möglich machen konnten. Die hierfür erforderlichen Einrichtungen wurden sofort angeordnet und haben im Kriege ihren Erfolg bewiesen. Die Kriegserfahrungen haben dann weitere Verbesserungen an den Booten gebracht. Die Verbesserungen und Ausrüstungen ändern aber nichts an der Tatsache, daß unsere großen, auf weite Entfernungen entsandten Uboote lediglich aus dem Bootstyp bestanden, der vor dem Kriege vorhanden war. Erst im Jahre 1918 traten größere Boote eines neuen Typs hinzu.

Als im August bzw. September 1914 die Möglichkeit nahe rückte, Boote mit geringer Fernverwendung von Flandern aus gegen England zu verwenden, wurden kleine und später mittelgroße Uboote konstruiert und in großer Zahl in Bau gegeben. Für die ersten dieser Boote waren kleine Barkass-Motoren verwendungsfähig und bei einer größeren Zahl von Firmen beschaffbar. Im März 1916 waren im ganzen 147 Boote im Bau, die noch in demselben Etatsjahr zur Ablieferung kommen sollten.

Das war die oberste Grenze der damaligen Leistungsfähigkeit unserer Industrie. Für die spätere Zeit fehlt mir die erforderliche amtliche Übersicht.

Ein Vergleich der Entwicklung der Uboote in England und deren Bestand bei Ausbruch des Krieges ergibt folgendes:

In England waren 1906 nur kleine Uboote mit Motoren für Leichtöle als Hafens- bzw. enge Küstenboote gebaut worden, von denen nur eines, und zwar B 11, während des Krieges überhaupt in die Erscheinung getreten ist. Dieses Boot war nach Tenedos vor den Dardanellen ohne

Besatzung hingeschleppt worden, arbeitete also von einer nahen Basis aus. Im Jahre 1906 begannen Versuche mit Booten für größeren Aktionsradius. Es entstanden die Boote der englischen C-Klasse, von denen eine größere Zahl gebaut worden sind. Diese sind aber zur Fernverwendung noch nicht geeignet gewesen. Erst die Boote vom Etatsjahr 1910 an konnten Motoren von 800 P.S. für die Verwendung auf größere Entfernung erhalten. Der Motor war nach Dieselscher Art konstruiert. Es waren die E-Boote. Von diesen wurde im Juli 1914 das siebente Boot in Dienst gestellt, und diese englischen E-Boote kommen beim Vergleich mit uns eigentlich allein in Betracht. Wohnräume waren in denselben nicht vorhanden und fehlten auch noch bei den während des Krieges gebauten Booten mindestens bis zu den 50 Nummern herauf. Ihr Aufenthalt in der deutschen Bucht war Ende 1914 auf vier Tage, später auf sechs begrenzt; das ergibt eine Beurteilung ihrer Verwendungsfähigkeit für Fernzwecke. Einige derselben gingen nach Rußland, sie wurden bis zum Kattegatt begleitet, um dort den Brennstoff aufzufüllen. Wie wir später in Helsingfors, wo sie vor der Einnahme durch unsere Truppen 1918 versenkt wurden, erfahren haben, waren ihre Motoren sehr unzuverlässig und „plakten so oft wie die russischen“.

Es standen somit beim Ausbruch des Krieges 7 englische Uboote für Fernverwendung gegen 10 deutsche Boote in hoher Vollendung gegenüber. Wie vollkommen kriegsmäßig durchentwickelt unser Bootstyp war, zeigt der Umstand, daß diese Boote den ganzen Krieg über allen Anforderungen genügt haben und bis zuletzt mit bestem Erfolg verwendet werden konnten. Diesen Anspruch kann kaum irgendeine andere Waffe der Armee oder Marine für ihre Friedenskonstruktionen machen. Die Zahl unserer Boote wäre das Doppelte gewesen, wenn die versprochenen Lieferungsfristen von den Baufirmen innegehalten worden wären. Wenn man die von 1906 bis 1909 inkl. in England gebauten Uboote hinzurechnet und sie gleichstellen will gegen unsere in derselben Zeit gebauten größeren und höher entwickelten Petrolboote, so ergibt sich für England: 7 plus 10 gleich 17 Boote gegen Deutschland: 10 plus 15 gleich 25 Boote. Das wichtigste bleibt der Umstand, daß wir ein voll kriegsbrauchbar entwickeltes Uboot für Fernzwecke erprobt und fertiggestellt hatten, dasselbe einfach nachbauen konnten und besondere Versuche hierfür nicht mehr notwendig waren.

Noch wesentlich ungünstiger stellt sich für Frankreich ein Vergleich

mit unserem Stand. Hierfür liegt ein einwandfreies Material vor in dem Ausschußbericht der französischen Kammer vom Juli 1915 und März 1916. Danach hatte die Firma Augsburg 1907 den ersten brauchbaren, freilich kleinen Dieselmotor für Frankreich geliefert. Als Frankreich im Jahre 1910 zu Booten von größerem Aktionsradius übergehen wollte, stieß man bei der Konstruktion der hierfür erforderlichen größeren Motoren auf solche Schwierigkeiten, daß man angesichts solcher Fehlschläge sich entschloß, zu Dampfmaschinen trotz deren Nachteile zurückzukehren. Man war der Ansicht, daß es besser wäre, ein unvollkommenes Uboot mit Dampftrieb zu besitzen als gar keins. Diese Boote waren 1915 noch nicht fertig, als man ihren Bau unterbrach, um wieder zu dem Einbau von Dieselmotoren zurückzukehren. Nach Angabe des Marineministers sei bei den Dampfbooten, abgesehen von ihrer schlechten Tauchfähigkeit und großen Sichtbarkeit, die Erstickungsgefahr für das Personal zu groß.

Noch im Jahre 1916 war es den Franzosen nicht geglückt, einen einwandfreien größeren Dieselmotor herzustellen. Creusot, die wichtigste französische Motorenfirma, hatte noch im Jahre 1916 einen dieser größeren Motoren zum 40. Male vergebens in Betrieb genommen.

Es ergibt sich mithin, daß Frankreich beim Ausbruch des Krieges und in den ersten Jahren desselben überhaupt keine kriegsbrauchbaren Uboote für Fernverwendung besaß.

Nach diesem Vergleich kann es nicht wunder nehmen, daß die Engländer auf Grund der französischen und ihrer eigenen Erfahrungen es für unmöglich hielten, daß unsere Uboote bis in die Irische See gehen konnten, und daß sie daher annahmen, wir hätten versteckte Versorgungsschiffe oder geheime Stützpunkte an ihren Küsten. Mein Verwalter in Sardinien wurde eingesperrt, weil er im Verdacht stand, einen solchen Stützpunkt zu unterhalten. Amerika besaß noch bei erfolgter Kriegserklärung gegen uns keine Uboote für Fernverwendung.

Die vorstehenden Angaben liefern den Beweis, daß wir beim Ausbruch des Krieges quantitativ und qualitativ hierin nicht nur an der Spitze der Marinen standen, sondern mit unseren Ubooten mehr leisten konnten als alle unsere Gegner zusammengenommen. Mit dieser Tatsache vergleiche man die planmäßig verbreitete Lüge von der Vernachlässigung der Ubootswaffe.

Bei der Erprobung der Uboote in militärischer Beziehung trat er-

schwerend in Erscheinung, daß die Gesamtentwicklung der Marine nicht von einer Stelle geleitet werden konnte. Eine Befehlsgewalt über Kommandostellen besaß der Staatssekretär nicht. Selbst bei technischen Versuchen war er auf den guten Willen der Kommandos angewiesen. Verständlicherweise widerstrebten die Frontkommandos allen Erprobungen für Zwecke der Weiterentwicklung der Uboote. Das Flottenkommando verlangte, da immerhin schon eine gewisse Leistung vorlag, die Boote für gemeinschaftliche Übungen mit der Flotte selbst; es sah die Uboote hauptsächlich als Hilfskräfte der Hochseeflotte an und verwendete sie zu Sicherheitsgürtel- und Aufnahmestellungen. Die Aufgaben, welche Fernunternehmungen darstellten, traten demgegenüber in den Hintergrund, sie wurden jedoch in einzelnen Fällen auch dargestellt, und auch theoretische Arbeiten hierüber wurden ausgeführt.

Der Krieg, die Laten von Weddigen, Herzing und anderen brachten die wahre Natur dieser neuen Waffe aber bald zur Geltung. So kam es, daß schon im September 1914 der Gedanke, die Uboote zum Kampf gegen den feindlichen Frachtraum zu verwenden, ernstlich in Erwägung gezogen wurde. Wenn diese Art der Fernverwendung vor dem Kriege nicht in dem Vordergrund der militärischen Überlegungen gestanden hatte, sondern nur die Verwendung der Uboote gegen feindliche Seestreitkräfte, so ist zu berücksichtigen, daß wir vor 1914 über das mögliche Maß der Fernverwendung noch kein ganz vollständiges Urteil hatten; vor allem aber ist zu bedenken, daß der vollständige Bruch Englands mit den Festsetzungen der Londoner Deklaration und der Pariser Konvention von 1856 wohl für möglich gehalten, aber doch nicht in dem Maße erwartet wurde, als er nachher tatsächlich eintrat.

Um diese künstlich verdunkelte Angelegenheit auch dem Laien klarzumachen, fasse ich die Hauptgesichtspunkte in kurzen Sätzen zusammen.

1. Uboote, welche nur auf kurze Entfernungen, also nur in der Nähe der Küste verwendet werden konnten, hatten für Deutschland weder politischen noch militärischen Wert. Wir sind daher mit Überspringung dieser Periode sofort auf die Entwicklung von Hochsee-Ubooten ausgegangen.
2. Die Bedeutung des Hochsee-Ubootes ist von uns voll erkannt, seine Entwicklung so schnell und energisch betrieben, als technisch und für die Sicherheit des Personals möglich war.

3. Sobald das Hochsee-Uboot kriegsbrauchbar war, haben wir tatsächlich so viel im Frieden beschafft, als unsere Industrie leisten konnte, wovon mein Nachfolger im Frühjahr 1917 den Haushaltsausschuß des Reichstages unwiderleglich überzeugt hat.
4. Beim Ausbruch des Krieges standen wir mit unseren Ubooten qualitativ und quantitativ, trotz unserer sonst beschränkten Flotte, an der Spitze aller Nationen.
5. Die militärische Verwendung und die Dauer derselben mit bezug auf die Besatzung konnte erst in die Hand genommen werden, nachdem das Hochsee-Uboot tatsächlich vorhanden war.
6. Da letzteres erst verhältnismäßig kurze Zeit vor dem Kriege der Fall war, konnte bei Beginn des Krieges der Umfang seiner Verwendungsmöglichkeit nicht vollkommen übersehen werden.
7. Unsere Feinde waren völlig überrascht über die bei unseren Ubooten zutage tretende Leistung. Diese Überraschung hätte kriegsentscheidend werden können, sie gab uns eine besondere, aber zeitlich begrenzte Chance in die Hand.
8. Die Leitung unserer Hochseeflotte legte im Frieden und im Anfang des Krieges größeren Wert auf die Verwendung der Uboote zur Unterstützung des Flottenkampfes selbst in der Art von vorgeschobenen Linien, die als Minensperren wirken sollten. Das Reichsmarineamt dagegen betrieb von Anfang an die Fernverwendung.
9. Für die Fernverwendung kam in Betracht Verwendung gegen feindliche Kriegsschiffe und Handelskrieg.
10. Selbstverständlich waren für letzteren auch ähnliche Erwägungen von uns angestellt, wie sie von Percy Scott und in romanhafter Weise von Conan Doyle erzählt werden, der mit vier Ubooten England vernichten wollte.
11. Zweck hatten eingehendere Erwägungen aber erst, wenn die Uboote personell und materiell ihre volle Hochseefähigkeit und das Maß derselben erwiesen hatten.
12. Letzteres konnte mit Rücksicht auf das tatsächliche Stadium des Ubootes erst während des Krieges selbst geschehen, größtenteils, weil die Verbesserungen für die Aushaltfähigkeit der Besatzungen erst kurz vor dem Kriege hatten angeordnet werden können.
13. Als wir im Verlauf des Krieges verhältnismäßig bald ein ausreichendes Urteil hierüber erlangten, trat die völkerrechtlich und auch

militärisch schwierige Frage in den Vordergrund, wie der Handelskrieg zu führen sei.

14. Diese Frage war noch nicht genügend ausgereift, als wir die Kriegsgebietserklärung am 4. Februar 1915 gegen mein Votum, aber mit Zustimmung des Kanzlers erklärten.
15. In der Marine waren wir zur Überzeugung gekommen, daß ein Uboots-Handelskrieg auf die Dauer nur wirksam zu führen sei, wenn die Uboote auch ohne Warnung torpedieren durften. Dieser Grundsatz schloß gewisse Konzessionen an die Neutralen keineswegs aus.
16. Für den Uboots-Handelskrieg gab es bei dem bestehenden und bisher streng von uns innegehaltenen Seerecht keine Vorgänge.
17. Als England rücksichtslos alle Grundsätze des alten Seerechts brach durch eine gegen dessen Bestimmungen ausgeführte Blockade und durch Belegen der freien Nordsee mit Minen, und Amerika dieses Vorgehen hinnahm, praktisch also ein Seerecht „adapted to the conditions of modern warfare and commerce“ billigte, erwuchs uns zweifellos ebenfalls das formale Recht, gleiches mit gleichem zu vergelten. Das konnten wir mit den Ubooten.
18. Aber nicht nur dieses formale Recht besaßen wir, sondern auch das Selbsterhaltungsrecht einer hungernden und um ihre Existenz kämpfenden Nation gab uns das Naturrecht.
19. Sowohl das formale wie das natürliche Recht mußte, nachdem die Kriegsgebietserklärung einmal ausgesprochen war, von unserer Reichsleitung der ganzen Welt gegenüber mit nachdrücklicher Bestimmtheit vertreten werden.
20. Militärisch wurde der Uboots-Handelskrieg wichtig, sobald der Schwerpunkt der Entscheidung nicht im Flottenkampf gesucht wurde bzw. nicht mehr gesucht werden konnte, denn sobald der Ubootskrieg Hauptkampfmittel wurde, mußte unsere an sich unterlegene Flotte mehr zurückgehalten werden, weil nur durch ihre Anwesenheit die Ausfahrtsstraßen der Uboote aus unseren Gewässern frei und passierbar gehalten werden konnten.

An dieser Stelle möchte ich noch die Ansicht unseres ersten Ubootsfachverständigen, der seit Beginn der Ubootswaffe angehört, Kommandant von U 1 war, die Ubootskommandanten ausgebildet hat, zahlreiche Uboote persönlich abnahm und erprobte und als Führer der Uboote in

Flandern den Orden Pour le mérite erhielt, mit dessen Erlaubnis wiedergeben. Sie stammt aus einem Briefe vom Frühjahr 1918, der mir zugänglich gemacht worden ist. Korvettenkapitän Bartenbach ist einer der wenigen Seeoffiziere, welcher durch seine Friedenstätigkeit sich in der Lage befindet, unsere Ubootsentwicklung voll zu übersehen und gleichzeitig die größte Erfahrung des Ubootskrieges erworben hat.

Korvettenkapitän Bartenbach an Admiral z. D. Dick.

Brügge, den 10. April 1918.

Euer Erzellenz,

den gütigen Brief vom 6. 4. will ich, so gut es mir ohne Unterlagen aus dem Aktenmaterial möglich ist, eingehend beantworten. ...

1. a) Die Entwicklung der Ubootswaffe vor dem Kriege.

Wir haben von vornherein nur nach dem Hochsee-Uboot, dem Angriffsboot gestrebt. Es wäre einem nicht von der Notwendigkeit der Hochsee-Eigenschaften der Uboote durchdrungenen Staatssekretär ein leichtes gewesen, sein und der Volksvertretung Gewissen durch den Bau einer großen Anzahl von kleinen Booten für billiges Geld zu beruhigen. Der Großadmiral, der doch weiß Gott mit Geldknappheit an allen Ecken kämpfen mußte, war doch stark in Versuchung gebracht, um sein durch die immer teurer werdenden Linienschiffe, Panzerkreuzer, Torpedoboote (U-Boote) sehr kostspielig gewordenen Flottengesetz durchzuführen, an anderen Ecken zu sparen. Dies hat er bei den Ubooten nicht getan, sondern das militärisch notwendige großzügig vor den Geldpunkt gestellt und damit eine gesunde Grundlage für die Entwicklung gelegt. Beweis: U 21, das imstande war, als gewöhnliches Boot einer Serie nach den Dardanellen zu fahren und die Türkei zu retten, vielleicht den Krieg entscheidend zu beeinflussen, ist im Jahre 1913 nach einer Bauzeit von mehr als zwei Jahren in Dienst gestellt worden. Also schon Ende 1910 war die militärische Erkenntnis dieser Anforderungen in die Tat umgesetzt.

Solche Boote kosteten aber dreimal soviel Geld und viel mehr Arbeit und Zeit, als ein kleines Boot. Man hätte demnach dreimal soviel beschränkt brauchbare Boote, etwa wie die älteren englischen, französischen, russischen, österreichischen, italienischen usw. Boote bauen können. Wir

waren bahnbrechend vorgegangen und standen im Typ des Ubootes im Jahre 1914 an der Spitze.

Es muß jeder Mensch einsehen, daß es ein Beweis für die richtige Einschätzung einer Waffe ist, wenn der Typ so vollkommen wie U 21 den höchsten Anforderungen gerecht wird, an die kein Parlamentarier, kein Zivilist, wohl aber der Großadmiral gedacht hat. Beweis: Als ich mich Anfang Februar 1912 beim Herrn Staatssekretär meldete, war die erste Frage: „Wie lange kann sich eines unserer Uboote vor der Themse aufhalten?“

Diese Frage konnte damals nur ein Seeoffizier stellen, der den Verwendungszweck der Uboote klar vorausah. Dieser Verwendungszweck steht auch als erster Satz in der Verwendungsvorschrift für Uboote, die im Reichsmarineamt, nicht im Admiralstab ausgearbeitet ist, obenan: „Ziel der Unterseebootsausbildung ist die Verwendung an der feindlichen Küste.“

Dahin zielten auch die in den Jahren 1912 und 1913 unternommenen Übungen der Uboote in Seeausdauer. Im Frühjahr 1912 waren 2 Boote in die Ostsee, im Winter 1912 die ganze Flottille in die Nordsee geschickt mit der Aufgabe, nach einem Anmarsch von 300 Seemeilen (Helgoland—England) so lange wie möglich draußen ihre Station angriffsbereit zu halten. Sie blieben damals 11 Tage draußen. Diese Tatsachen widerlegen auch das immer wieder auftauchende Märchen, man hätte vor dem Kriege dem Uboot kaum zugetraut, 24 Stunden in See bleiben zu können. Die Uboote sind bereits 1909 tagelang mit der Manöverflotte mitmarschiert.

Wir hatten alle Ursache, solche Übungen und Erfahrungen vor dem Kriege geheim zu halten. Diese Übungen waren vom Großadmiral als „technischer Versuch“ frisiert befohlen, weil die Front (Flotte, Admiralstab) in der Erkenntnis noch nicht so weit war. Ich meine, diese Tatsachen sind durchschlagende Beweise dafür, daß der Großadmiral wie wenige die militärische Bedeutung der Uboote erkannt hatte.

b) Die Grundbedingung für die Schaffung solcher, wirklich den militärischen Anforderungen entsprechenden Uboote war die Konstruktion eines betriebs sichereren, schnelllaufenden (wegen der elektrischen Lademaschinen), nicht sehr schweren Motors von mindestens 850 P.S. Diese Maschinen stellten eine Höchstleistung der Motorenindustrie dar, und es wurde daher schon im Jahre 1908 eine großzügige Konkurrenz durch

Inbaugabe der 850 P.S.-Probemotoren bei den besten Firmen, Maschinenfabrik Augsburg, Germaniawerft, Fiat-Turin und Deutzer Gasmotorenfabrik in Auftrag gegeben.

Die Petrolmotoren der Firmen Körting und Daimler hatten sich als nicht entwicklungsfähig erwiesen. Der Vorwurf der Bevorzugung von Körting ist dadurch widerlegt, daß auf U 2 Daimler-Maschinen eingebaut wurden, die sich aber nicht bewährten, so daß überhaupt für Petrolmotoren nur Körting übrig blieb.

Von diesen Versuchsmotoren konnten nur die Augsburger Maschinenfabrik den Viertaktmotor und die Germaniawerft den Zweitaktmotor einigermaßen rechtzeitig vorführen. Allen anderen Firmen war dies noch nicht einmal bis Kriegsbeginn trotz aller Mühen und Kosten gelungen. Diese beiden Motortypen wurden nun — für die Boote der Kaiserlichen Werft Danzig der Augsburger Viertaktmotor, für die Boote der Germaniawerft der Zweitaktmotor — vorgesehen. Zur Mitarbeit an der Gewinnung eines brauchbaren Motors war also in der großzügigsten Weise die gesamte deutsche und sogar die ausländische (Fiat-Turin) Motorenindustrie angespannt worden, und die deutsche Marine hatte als erste einen 850 P.S.-Motor für Uboote. Leider arbeitete der Zweitaktmotor der Germaniawerft nachher bei weiteren Probelaufen nicht einwandfrei, was sich, wie weiter unten ausgeführt, bitter bemerkbar machen sollte.

c) Was die Anzahl der in Bau zu gebenden Boote anlangte, so war dafür, nachdem der Typ feststand, die Geldfrage maßgebend und außerdem der Gesichtspunkt, daß eine plötzliche sprunghafte Entwicklung vermieden werden mußte, denn die Privatindustrie war nur bereit, sich auf den Ubootsbau einzurichten, wenn ihr eine spätere gleichmäßige Beschäftigung auf diesem Gebiet in Aussicht gestellt werden konnte.

d) Die Flottennovelle (Ubootnovelle 1912) erhöhte die bisher zur Verfügung stehenden Gelder. Sofort wurden sehr energisch Boote bestellt. Im Jahre 1912 wurden die Boote U 27—30 (Kaiserliche Werft Danzig), ferner U 31—41 auf der Germaniawerft, U 42 bei Fiat-San Giorgio in Auftrag gegeben, zusammen 16 Uboote, eine bis dahin unerhörte Zahl. Außerdem wurde die Bausumme für ein auf der Weserwerft (Dampfboot) in Bau zu gebendes Uboot bereitgestellt, also für ein siebzehntes Uboot. Ich meine, durch diese Tatsachen ist der Beweis schlagend erbracht, daß nach Bewilligung der Ubootnovelle alles ge-

schehen ist, die vorhandenen Mittel zum Bau von Ubooten auszunutzen. In diesem Jahre wurde auch versucht, den Ubootsbau auf breitere Basis zu stellen. Es wurden folgende Werften angegangen:

Weserwerft: Dampfprojekt. Werft richtete Ubootskonstruktionsbureau ein.

Schichau: lehnte grundsätzlich ab.

Vulkan-Hamburg: lehnte ab, ein Konstruktionsbureau einzurichten, wollte nur fertige Pläne ausführen, falls ihm weitere laufende Aufträge zugesichert würden.

Fiat-San Giorgio: bekam einen Auftrag (U 42).

Für Euere Erzellenz füge ich hinzu, daß die Etatsabteilung damals in der energischsten Inbaugabe der Uboote und der dadurch herbeigeführten Festlegung der Gelder auf drei Jahre hinaus eine Verletzung des Budgetrechtes des Reichstages erblicken zu müssen glaubte.

e) Die Gründe, weswegen bei Kriegsbeginn nicht mehr Uboote an der Front standen, liegen lediglich an dem Versagen der Industrie, die nicht in der Lage war, die vom Großadmiral in Auftrag gegebenen Boote zu den von ihr angebotenen Terminen fertigzustellen.

Wir hatten bei Kriegsbeginn in Dienst (U 1 und U 2 fallen zu Schulzwecken aus):

U 3 bis U 18, U 19 bis U 27 = 25 Boote.

Wir hätten nach den von den Firmen angesagten Lieferungsterminen in Dienst haben müssen:

U 3 bis U 41 = 39 Boote.

Die Kämpfe mit der Industrie, die Bauverzögerungen zu vermeiden, das scharfe Eingreifen gegen die Germaniaerft durch den Staatssekretär persönlich, die Maßnahmen gegen den Inspekteur sind Ev. Erzellenz in Erinnerung. Der Ausfall an nicht gewonnenen militärischen Erfahrungen mit den neuen Booten U 23 bis U 26, U 31 usw., die über ein Jahr Bauverzögerung hatten, und das Fehlen ausgebildeter Kommandanten und Besatzungen wog natürlich fast ebenso schwer wie das Fehlen des Materials. Wir hätten am 1. August 1914 ganz anders dastanden, wenn die Industrie, die heute den Mund so voll nimmt, gehalten hätte, was sie dem Großadmiral vertraglich aus eigenen Angaben versprochen hatte.

Der sachliche Grund für den größten Versager, das Fehlen der 11

Uboote der Germaniawerft U 31 bis U 41, lag an dem Zweitaktmotor dieser Werft, der im August 1911 auf Grund eines Probelaufs abgenommen war und der nachher nicht wieder zum Dauerbetrieb gebracht werden konnte, so daß wir gezwungen waren, um diese vielen Boote nicht endlos zu verzögern, bereits Ersatzmotore in Augsburg auf Kosten der Germaniawerft zu beschaffen.<sup>1)</sup>

An diesen Verhältnissen hätte der Großadmiral auch nichts ändern können, wenn noch ein weiteres halbes Duzend Uboote im Jahre 1912 bestellt worden wären; auch diese hätten auf die Motore warten müssen. Ew. Excellenz ist bekannt, daß der verantwortliche Maschinenbau-Beamte von seiner Stellung entfernt wurde. Derselbe Herr wird in der Rede von Struve namentlich erwähnt als wertvolle Kraft, die nicht ausgenutzt wurde.

2. Zum Ubootsbau im Kriege kann ich aus eigener Erfahrung nur für den Anfang des Krieges mich äußern, da ich späterhin durch meine Aufgaben hier nicht mehr so im Bilde geblieben bin. Bei der Mobilmachung wurden planmäßig die vertraglichen Ms.-Boote bestellt, und zwar sofort die Weserwerft herangezogen, weil die Germaniawerft mit der Fertigstellung der noch rückständigen Boote U 31 bis U 41 und 5 österreichischer Uboote stark belastet war. Selbstredend wirkte dieser Rückstand aus dem Frieden hindernd auf den Bau neuer Boote. Vor allem kam es darauf an, die im Bau befindlichen Boote zu fördern. Daß dies energisch von der Unterseeboots-Inspektion aus geschah, mag der scharfe Brief des Reichs-Marine-Amtes vom Anfang August 1914 an das Generaldirektorium von Krupp in Essen beweisen, über den sich Krupp beschwerte. Schon damals wurde die Arbeiterfrage in die Hand genommen und Arbeiter von der Kaiserlichen Werft und Flensburg beschafft.

Die Neubauten konnten damals nach menschlichem Ermessen mit ihrer Bauzeit (18 Monate für das erste Boot) in diesem Kriege, wie wohl ganz Deutschland die Sache ansah, nicht mehr zum Tragen kommen. Diesen Vorwurf will ich für meine Person hinnehmen.

Aber sofort mit der Besetzung der flandrischen Küste faßte der Groß-

<sup>1)</sup> Die Zweitaktmotore sind endlich nach fast 1½ jähriger Verzögerung im Dezember 1914 betriebsklar geworden. Die in Augsburg bestellten Ersatzmotoren fanden auf anderen Booten Verwendung.

Anm. des Herausgebers.

admiral den Entschluß, die kleinen Boote zu bauen, die bis zum Frühjahr 1915 fertig werden konnten, um die flandrischen Häfen mit allen Mitteln auszunutzen. Die Ubootsspezialisten rieten sogar von dem Bau solcher kleinen Boote ab. Der Staatssekretär befahl den Bau der 32 kleinen Boote und hat recht behalten, denn diese Boote haben, obwohl sie leider aus anderen Gründen nicht alle hier angesetzt wurden, treffliche Dienste geleistet und fahren heute noch mit Erfolg.

Ein Beweis für den Weitblick des Großadmirals ist die Tatsache, daß er sofort nach der Besetzung der flandrischen Küste, noch vor dem Einrücken der Marine-Division, als ersten Seeoffizier einen Ubootsspezialisten dorthin entsandte, um die Häfen und Hilfsmittel vom Standpunkt der Ubootsverwendung aus zu prüfen. Auf diese Erkundung baut sich die heute so wirksame Ausnutzung der flandrischen Küste auf.

Über den weiteren Verlauf der Ubootsbeschaffung bin ich im einzelnen nicht mehr unterrichtet, es scheint mir allerdings auch, daß im Jahre 1916 eine Lücke in der Ubootsbeschaffung eingetreten ist. Man hat hier an der Front das Gefühl, daß nicht großzügig jedes nur mögliche Boot beschafft wird, sondern daß man verhüten will, ja nicht zu viel Uboote zu haben.

Zweifellos hat die Unsicherheit, ob Ubootskrieg oder nicht, ihre schädlichen Folgen auch auf die Ubootsbeschaffung gehabt, denn es liegt auf der Hand, daß nicht die letzte, äußerste Anstrengung für die Bereitstellung einer Waffe gemacht wird, wenn es noch ganz unsicher ist, ob diese Waffe jemals zur Anwendung kommt. Bei der Gesamtlage, die alles Rohmaterial und alle Arbeitskräfte für andere wichtige Kriegszwecke beanspruchte, war es sehr zu erwägen, ob es richtig sei, auf ungewisse Material und Arbeitskräfte anderen Stellen zu entziehen. Eine Reichsleitung, die nur wegen der zu geringen Bootszahl den Ubootskrieg nicht führen wollte, hätte durch eine bestimmte Zusage bei einer erheblichen Verstärkung (z. B. Verdopplung) der Bootszahl den Ubootskrieg aufzunehmen, zweifellos eine raschere Bereitstellung dieser Boote herbeigeführt und sich das Vertrauen erhalten. Dies ist der deutlichste Beweis, daß andere Gründe für das Verhalten der Reichsleitung vorlagen und die geringe Bootszahl nur ein Vorwand war.

Was die Heranziehung weiterer Werften anlangt, so ist die Forderung von Str. im wesentlichen berechtigt, ist ja auch tatsächlich geschehen. Die Argumente, die Herr v. G. anführt, treffen nicht zu. Von Geheim-

haltung der Bootskonstruktionen braucht man nicht mehr viel zu halten, nachdem die Engländer mehrere Boote in Händen haben.

Motoren werden auch auf Werften gebaut (z. B. Blom und Voß), die Entwicklung ist Sache der Marine. Es kommt zurzeit beträchtlich mehr auf die fabrikmäßige Vervielfältigung der bestehenden Typen an als auf die Weiterentwicklung.

Für Ew. Erzellenz füge ich hinzu, daß die Baupolitik des Reichsmarineamts etwa seit Anfang 1917 von der Front noch viel schärfer angegriffen wird als von Herrn Str. Das hat aber mit dem Großadmiral nichts zu tun, im Gegenteil, man vermißt dessen Großzügigkeit und Tatkraft auf Schritt und Tritt.

Die letzten Bauaufträge sind alle auf scharfes Drängen der Front wesentlich vergrößert worden, als das Reichsmarineamt ursprünglich für möglich bezeichnet hatte.

Aus diesen Gesichtspunkten würde ich empfehlen, die Abwehr der Str.-Angriffe nur auf die Person des Großadmirals, seine Baupolitik vor und im Anfange des Krieges auszudehnen.

Über den Rahmen der Fragen des Herrn v. G. hinausgehend, möchte ich Ew. Erzellenz das Material zur Frage, ob wir im Frühjahr 1915 genügend Uboote zum Ubootskrieg hatten, auf Grund meiner Kriegserfahrungen folgende Tatsachen anführen:

Im Jahre 1915 erreichte ein Uboot das vierfache, im Jahre 1916 das dreifache der Erfolge des Jahres 1917, trotz der damals gültigen einschränkenden Befehle. Der Grund hierfür liegt in der zunächst nicht vorhandenen und erst allmählich sich entwickelnden Abwehr. Diese Abwehr, die namentlich in der Bewaffnung der Dampfer besteht, konnte gleichzeitig mit der Riesenaufgabe, eine starke Feldarmee mit der nötigen Artillerie zu versorgen, nicht rascher durchgeführt werden, als sie tatsächlich durchgeführt worden ist. England brauchte allein für die Ubootabwehr, vorsichtig geschätzt, 12 000 leichte Geschütze.

Wir haben diese Zeit der Überlegenheit unbenuzt verstreichen lassen und sahen uns im Februar 1917 vor eine ungleich schwierigere Aufgabe gestellt als 1915 oder 1916. Wir erreichen heute mit unserer Bootszahl bei aufreibendster Anspannung der Besatzungen und harten Verlusten das gleiche Monatsergebnis, das wir im Jahre 1915 mit einem Viertel, im Jahre 1916 mit einem Drittel der Boote mit verhältnismäßig leichter Mühe hätten erreichen können. Diese Bootszahlen waren

sowohl 1915 wie 1916 reichlich vorhanden. Den Vorwurf, diese Ausnutzung verhindert zu haben, könne alle die nicht von sich abschütteln, die gegen den Ubootskrieg geredet haben, und ebenso wenig können sie von ihren Händen das Blut abwaschen, das seitdem fließen muß, um gegen die Abwehr die notwendigen Erfolge zu erringen.

Dazu kommt der ganz wichtige Punkt, daß der Ausfall an Schiffsraum, der schon 1915 eingesetzt hätte, die ganzen Jahre sich dauernd als fehlend bemerkbar gemacht und ein derartiges Erstarren der englischen Armee, wie es 1916 der Fall war, verhindert und verlangsamt hätte.

Die Marine befand sich in den Jahren 1915 bis 1916 in der Lage einer Infanterietruppe, die dem Feinde, der seine Stellung noch nicht befestigt hat, gegenüberliegt und genau weiß, daß sie diese Stellung nehmen muß, weil anders der Feind nicht zu schlagen ist. Sie meldet, daß die Stellung leicht zu nehmen sei. Sie sieht täglich, wie der Feind sich stärker eingräbt, Drahtverhaue zieht, Artillerie aufstellt, meldet dies dauernd nach hinten, und bittet um die Erlaubnis, anzugreifen. Diese wird stets verweigert. Erst als der Gegner glänzend eingebaut ist, eine tadellose Abwehr geübt hat, da kommt die Angriffserlaubnis, und nun wundert sich alles, daß diese Stellung, von der erst gemeldet war, daß sie leicht zu nehmen sei, harte, langwierige Kämpfe und viel Blut kostet. Vielleicht begreift man heute solche Bilder leichter als die Ausführungen mit Marinebegriffen.

Wir betrachten es als eine Anmaßung, sondergleichen, daß Parlamentarier, Zivilisten sich ein Urteil darüber erlauben, ob die Streitmittel für eine militärische Aktion ausreichen, die die militärisch verantwortliche Leitung ansetzen will. Hat man jemals etwas davon gehört, daß z. B. jetzt vor Beginn der Westoffensive eine Volksvertretung die Bestände an Munition begutachtet hätte? Was würde wohl Ludendorff sagen, wenn man ihm mit solchen Dingen käme. Niemand im deutschen Volke würde dies begreifen, nur beim Ubootskrieg durfte jeder mitreden. Darüber, wie es heute mit uns stehen würde, wenn wir den Ubootskrieg selbst verspätet nicht geführt hätten, brauche ich nicht zu schreiben, meiner Ansicht nach müßten wir dann trotz der Stärke an der Westfront unsere Lage als verzweifelt bezeichnen. Man kann den Standpunkt, wir hätten 1915 und 1916 nicht genügend Uboote gehabt, nicht scharf genug bekämpfen, er ist eine bequeme Ausrede für alle die Leute, die jetzt im Grunde ihres Herzens fühlen, daß sie mit dem Widerstand gegen den

Ubootskrieg einen verhängnisvollen Fehler gemacht haben. Schließlich muß doch das Urteil der Leute, die mit den Ubooten arbeiten, das maßgebende sein und nicht das eines Außenstehenden.

Die vorstehenden Ausführungen habe ich wegen der Kürze der Zeit etwas rasch niederschreiben müssen, ich bitte daher gehorsamst, mit dem Stil nicht zu scharf ins Gericht zu gehen. Falls Ew. Excellenz Vorstehendes zu einer Presseveröffentlichung benutzen wollen, bin ich sehr damit einverstanden. Wir haben viel zu lange zu diesen geschichtsfälschenden Treibereien geschwiegen.

Euer Excellenz ergebenster

gez. Bartenbach.