



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Dreadnought/Invincible en de grote crisis in de Duitse oorlogsscheepsbouw

Jorissen, F.

Citation

Jorissen, F. (1982). Dreadnought/Invincible en de grote crisis in de Duitse oorlogsscheepsbouw. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 1(1), 43-60. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305630>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305630>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

- 68 G.A. A'dam, Handvesten, p. 1498, ord. d.d. 30 januari 1642.
- 69 G.A. A'dam, Hanvesten, p. 1498, ord. d.d. 31 januari 1658.
- 70 G.A. A'dam, Inventarissen der Archieven van de Gilden enz., het Loodsmansgilde, inv. nr. 940.
- 71 G.A. A'dam, Inventarissen der Archieven van

- de Gilden enz., het Loodsmansgilde, inv. nr. 941.
- 72 Rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum, ampliatio d.d. 16 juni 1797; cat. nr. bibliotheek: A III 2-67.
- 73 Vanaf 14 voet bleven de tarieven, zowel voor de zomer als winter, volgens de ordonnantie van 1769.

Dreadnought/Invincible en de grote crisis in de Duitse oorlogsscheepsbouw

F. Jorissen

Koloniën, een koopvaardijvloot, wereldhandel en een dat alles beschermende oorlogsvloot hadden aan het einde van de 19e eeuw een schier symbolische betekenis. Zij verleenden de onontbeerlijke luister aan ieder rijk, dat wilde tonen mee te tellen onder de wereldmachten.

Engeland was de grootste macht, het had de meeste koloniën, de grootste handelsvloot en ook de grootste oorlogsvloot. Maar de schepping van Bismarck, de liga van 22 geallieerde en geassocieerde Duitse vorsten, het gloednieuwe Duitse rijk, sedert januari 1871 voorzien van een eigen Keizer, meende dat de haar toekomstige 'plaats onder de zon' dergelijke symbolen niet zou kunnen ontberen. Dit zo pas gevestigde 'tweede rijk' met zijn geweldige expansiedrang en wellicht daardoor opvallende vervolgingscomplex en kwellende vrees voor omsingeling door een vijandelijke wereld, demonstreerde bovendien een, zij het wat laat ontwaakt, imperialistisch streven. Daarbij kwam dat Wilhelm II, in 1888 tot koning van Pruisen, Keizer van Duitsland en daarmee president van de 'Bund' uitgeroepen, ervan overtuigd was dat hij meer dan iemand anders de geroepene was om dit te verwezenlijken.¹ De eerste vlag boven een echte kolonie van het rijk was op 4 juli 1884 gehesen in Bagida in Togoland. Kamerun, delen van zuidwest en oost Afrika en eilanden in de Stille Oceaan volgden spoedig. Een oorlogsvloot mocht werkelijk niet langer ontbreken. Er was al een soort vloot met de 4 Ausfallkorvetten van de Sachsenklasse als kern. Vice admiraal Monts, de chef van de Admirali-

teit kreeg opdracht een nieuwe opbouw van de marine in te leiden. Monts overleed helaas reeds in 1889 en werd door Von der Golz opgevolgd. Kommando en administratie werden gescheiden in het Oberkommando der Marine (OKdM) en het Reichs Marine Amt (RMA), naar het principe divide et impera en de Admiraliteit werd opgeheven. Ten aanzien van strategische doelstellingen, tactisch gebruik en daarmee samenhangend, het meest gewenste type toekomstige schepen bestond feitelijk geen begrip. Bij een discussie met hoge marine officieren in Kiel in 1891 riep de Keizer uit: 'Jetzt habe ich Euch zugehört, wie Ihr stundenlang diskutiert habt nach dem Prinzip, die Schweinerei musz aufhören, und doch hat kein einziger einen wirklich positiven Vorschlag gemacht'.² In dit land der blinden was het voor Tirpitz enige jaren later nog niet eens zo moeilijk om koning te worden. Voor het echter zo ver was zou er nog een enorm stuk weerstand en wantrouwen, in de publieke opinie maar vooral bij de rijksdagleden, moeten worden overwonnen.

Voor de eerste marine begroting, die voor 1889, was de rijksdag nog betrekkelijk vlot te vinden geweest voor de vorstelijke 'Liebhaberei', de goedkeuring van 4 zgn. Panzerschiffe A, B, C en D, de 'Brandenburg'-klasse³ volgens het in datzelfde jaar gemaakte ontwerp van de Vorstand van de afdeling KI, Professor Alfred Dietrich. Maar bij de eisen voor de begroting 1890 welke nog door de staatssecretaris Heusner van het pas gestichte RMA waren

ingediend, begon reeds het gemurmureer tegen de 'uferlose Flottenforderungen' waarvan het nut niet kon worden ingezien. Vooral het totaal ontbreken van een overzichtelijk vloot-plan met een deugdlijke motivering waartoe dit alles diende moet als voornaamste oorzaak worden gezien waarom Heusner en ook diens opvolger Hollmann (22-4-'90 benoemd) er niet in zijn geslaagd de opbouw van een marine van de grond te krijgen. Van vrijwel elke begroting werd de helft geschrapt.

De tweede serie van 4 Panzerschiffe, de Kaiser-klasse, eveneens naar het ontwerp van Dietrich, kon dan ook pas via de begrotingen 1894 tot 1897 (elk jaar één) worden aangevangen. Naast wat klein grut waren er ook nog een 6-tal kruisers II-klasse, de Victoria Louise, voor welk ontwerp Wilhelm zich enorm had ingespannen en één kruiser I-klasse de Fürst Bismarck - alle voor de 'Auslanddienst' - toegestaan. Ondanks een uitgebreide nota inzake de toekomstige structuur van de marine slaagde Hollmann er niet in de rijksdag te overtuigen van de noodzaak voor verdergaande marineplannen waarop hij op 29 mrt. 1897 'dem Parlamentarismus zum Opfer fiel'.⁴

Als behorend tot zijn persoonlijke competentie benoemde Wilhelm tot opvolger Alfred Tirpitz. Deze 48-jarige schout bij nacht was op dat moment als chef van de kruiser divisie in de Oost-aziatische wateren en de Chinese kust in verband met het vlootsteunpunt in Kiautschou. Haastig teruggekeerd per Pacific Mail Steamship Comp. betrok hij in Berlijn de dienstwoning in het oude Admiraliteitsgebouw aan de Leipzigerplatz om zijn vlootplannen voor de Keizer uit te werken. Op 15 juni 1897 was hij daarmee gereed. Zijn visie was niet onbekend, integendeel. Reeds in 1891 had hij als chef van het Marinestation Ostsee een nota over de 'Organisation unserer Panzerflotte' geproduceerd waarin zijn voorliefde voor een slagvloot met zware eenheden als basis voor de marine

duidelijk werd uiteengezet.⁵ Hoewel die visie lang niet door iedereen werd gedeeld had hij even later als chef staf van het nieuw opgerichte OKdM de kans gegrepen, voor wat de tactiek betreft, met het gebrekkige ter beschikking staande materiaal, door eskadergewijze oefeningen, aan deze mening in de praktijk gestalte te geven.

Tijdens de kritieke vlootprogramma periode rond de jaarwisseling 1895/96 had Wilhelm op 16 december zeer persoonlijk en strikt vertrouwelijk om een advies gevraagd hetgeen Alfred hem - 29 folio vellen dik - reeds 18 dagen later deed toekomen.⁶ Uiteraard stond dit advies haaks op de heersende gedachte aan een Kruiserconcept zoals dit in Frankrijk was ontwikkeld door Admiraal Aube (de jeune école). Maar ook Wilhelm zag als toekomstprogramma op dat moment nog 9 pantserkruisers, 15 kruisers II- en 12 kruisers IV-klasse, een mening waarin de in 1890 abrupt ontslagen Bismarck hem zelfs op 27 januari in een krantenartikel openlijk bijviel.⁷ In het staatsblad liet Wilhelm daarop door Hollmann verklaren, dat het 'Flottenvermehrungsplan von jenem Flaggoffizier' bij Keizer noch de officiële instanties ter bespreking was gekomen;⁸ waarna Tirpitz overplaatsing had verzocht naar de varende vloot.

'Jene Flaggoffizier' zat nu echter wel op de hoogste post met als eerste probleem de keizer ervan te overtuigen, dat zijn slagvlootconcept de voorkeur verdiende. Geheel tegen zijn verwachting stemde Wilhelm vrijwel direct met hem in en gaf een jarenlang gekoesterde mening vlotweg prijs.⁹ Tirpitz ging gaarop in Bad Ems in retraite teneinde zijn vlootplannen voor de rijksdag uit te werken.¹⁰ 'Ziel erkannt, Kraft gespannt' was zijn lijfspreuk en in overeenstemming daarmee ontwierp hij een systeem waarbij vlootbouw voortaan op een wettelijke basis zou steunen en niet afhankelijk zou zijn van een jaarlijks terugkerende bedelpartij in de Rijksdag.

Slechts de omvang der jaarlijks toe te kennen fondsen zou dan ter sprake komen, alle andere aspecten zouden, aan de directe invloed der politici onttrokken, zich als het ware in een vacuum kunnen voltrekken. De heldere formulering, het goed doorzichtige plan, de schijnbaar matige financiële consequenties van zijn wetsvoorstel en een slim gevoerde propaganda campagne waren oorzaak, dat het op 28 mei 1898 werd aangenomen met 212 tegen 139 stemmen. Voor het doel van de marine was gesteld: 'größerer Seemächten gegenüber hat die Schlachtflotte lediglich die Bedeutung einer Ausfallflotte'. De keizer was stomverbaasd; 'kaum aus China heimgekehrt, trotz angegriffener Gesundheit, die ungeheure Aufgabe frischen Muts allein aufgenommen; ein ganzes Volk von 50 Millionen widerhariger, nicht informierter, übelgelaunter Deutschen zu orientieren und zu einer ganz gegenteiligen Ansicht zu bekehren... wirklich ein gewaltiger Mann!'¹¹

Voor Tirpitz was dit echter pas het begin van de verwezenlijking van zijn plannen. Reeds in maart 1899 werd het OKdM opgeheven en de functie ervan door de Keizer direct aan zich getrokken terwijl deze op 18 oktober in de grote hal van het Hamburger stadhuis ter gelegenheid van de tewaterlating van de Kaiser Karl der Große zijn beruchte rede afstak met de bejubelde slagzin: 'Bitter Not ist uns eine starke deutsche Flotte'.¹² Nu heette het reeds 'Verdoppelung der Schlachtflotte' met als motivering de zgn. 'risicogedachte' welke het denken en handelen van Tirpitz tot zijn aftreden toe heeft beheerst, ook toen de werkelijkheid de absurditeit reeds lang had aangetoond. Dit adagium luidde in het kort: 'Für das heutige Deutsche Reich ist die Sicherung seiner Wirtschaftlichen Entwicklung, im besonderen seines Welthandels, eine Lebensfrage.

Deutschland muss eine so starke Schlachtflotte besitzen, dasz der Krieg auch für den seemächtigen Gegner mit derachtigen

Gefahren verbunden ist, dasz seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wird'.¹³ Op 14 juni 1900 drukte Tirpitz zijn tweede vlootwet door de rijksdag. De praktische consequentie van zijn formule was, dat de Engelsen - want daar ging het vanzelfsprekend om - voor elke 2 Duitse zware eenheden er 3 op stapel zouden moeten zetten en dat zou hen nooit lukken.¹⁴

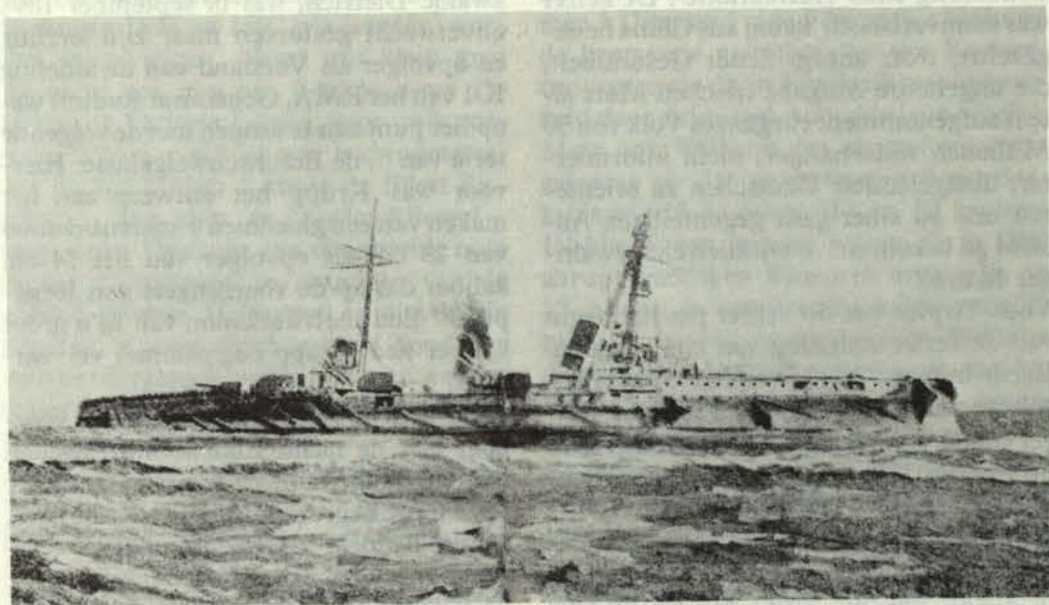
De bouwactiviteiten waren intussen reeds stevig aangelopen. De 5 schepen van de Kaiserklasse waren deels gereed en de daaruit afgeleide Wittelsbachklasse kwam in aanbouw. De ontwerper, de uiterst bekwame Dietrich, was in september 1898 onverwacht gestorven maar zijn leerling en opvolger als Vorstand van de afdeling K 1 van het RMA, Geheimrat Rudloff was op het punt aan te vangen met de volgende serie van 5, de Braunschweigklasse. Hiervoor was Krupp het ontwerp aan het maken van een gloednieuw snelvuurkanon van 28 cm als opvolger van het 24 cm kaliber dat op de voorgangers was toegepast.¹⁵ Een snelvuurkanon van zo'n groot kaliber had Krupp nog nimmer vervaardigd.

Deze nieuwe klasse schepen, welke voortaan met de naam Linienschiffe zouden worden aangeduid, en waarvan de eerste twee bij de begroting 1901 werden besteld, waren bedoeld als het 'standaard' slagschip voor de toekomst. Een schip van ca. 24 miljoen GM, dat relatief snel in series kon worden gebouwd en waarin eventuele technische verbeteringen geleidelijk en zonder al te zware financiële consequenties zouden kunnen worden verwezenlijkt. Daarnaast zou elk jaar een grote kruiser op stapel gezet worden tot het voorgeschreven aantal was bereikt. 'Mond houden en schepen bouwen' was het devies; aan sprongmutaties in de scheepsbouwontwikkeling is door Tirpitz zeker niet gedacht, iets dergelijks paste bovendien in het geheel niet in zijn concept.

De gebeurtenissen in Duitsland waren vanzelfsprekend niet onopgemerkt geble-

ven. De onverwachte uitbarsting van maritieme activiteiten van Wilhelm en Tirpitz veroorzaakte vooral in Engeland een groot en terecht wantrouwen. Het heeft de evolutie van het grote oorlogsschip versneld, maar niet veroorzaakt. Deze ontwikkeling was in feite het logische gevolg van vele jaren min of meer gestadige ontwikkelingen bij de artillerie en machinebouw en werd eerst recht in gang gezet door de stuw- en verbeeldingskracht van admiraal J.A. Fisher na zijn benoeming tot First Sealord op 21 oktober 1904. De tijd was rijp, allerwege was men bezig met de

volgende generatie zware schepen. Amerika ontwierp in dat jaar het schip voor de begroting 1905, de Michigan; 16.000 ton, $8 \times 30,5$ cm en $22 \times 7,6, 18,5$ kn. Met zijn zware batterij in dubbeltorens, alle op hart schip en op voor- en achterschip twee aan twee over elkaar wegschietend, was het zijn tijd vele jaren vooruit. Vanaf 1911 zouden vrijwel alle marines deze opstelling de voorkeur geven. Had Amerika dit type snel gebouwd, wellicht was het zelfs nimmer tot de aanduiding 'Dreadnoughts' gekomen. Italië bouwde Cuniberty's ontwerp, de Vittorio Emanuele dat ook Wil-



Doggersbank, zondag 24 januari 1915, rond 1 uur in de middag, de laatste minuten van de G.K. 'E', de Blücher, het eerste ontwerp van Oberbaurat Bürkner voor de begroting 1906.

De opdracht voor deze volstrekt onnodige uitval in de Noordzee was Hipper telegrafisch gegeven zodat de Engelsen, die de geheime code bezaten, een formidabele val konden zetten. Voor de ontvangst van 4 grote en 4 kleine kruisers en 19 torpedoboten van Hipper stelden zij een strijdmacht van 5 slagkruisers, 7 kleine kruisers en 35 torpedobootjagers. Om 8.23 uur (Duitse tijd) was het eerste contact. Hipper keerde vrijwel direct om en stoomde met 23 kn. op huis aan (Blücher kon niet sneller). Beatty stormde met 26 kn. er op af en opende om 9.52 uur het gevecht. Twintig minuten later kreeg Blücher de eerste treffer en nog twintig minuten later de fatale inslag in de munitietransportbaan boven het pantserdek. De snelheid viel op 17 kn. en Hipper moest haar laten schieten.

Beatty's eskader verknoede echter op schandelijke wijze deze eerste kans de Duitse vloot een gevoelige slag toe te brengen door foute signalen, door foute interpretatie van vlaggesemalen, door abominabel slecht schieten, door onvoldoende geoefendheid en overmoedige onervarenheid van Beatty zelf.

Hipper ontsnapte uit de val, weliswaar met een zwaar aangeschoten Seydlitz en een verloren Blücher maar met de wetenschap de Lion buiten gevecht te hebben gesteld en zelf over uitstekend materiaal te beschikken.

Het kostte de hele vloot van Beatty bijna 3 uur de, tot het laatst toe verzet biedende, Blücher onder water te krijgen.

helm bij zijn bezoek aan de werf in 1903 in vervoering had gebracht. Dezelfde ontwerper publiceerde in de Jane's editie van 1903 zelfs een 'An ideal Battleship for the British Navy'.

Maar ook in Duitsland was men bij het RMA, na de voltooiing van de ontwerpen voor de 'Linien-schiffe' voor de begrotingen 1903, 1904 en 1905 en de 'Grosze Kreuzer' voor de begrotingen 1904 en 1905 (respectievelijk in 1903 en 1904) diepgaand bezig met de ontwerpen welke in 1906 voor beide zouden moeten volgen. K I leverde in maart 1904 het ontwerp 10 A en rond een jaar later het ontwerp C.¹⁶ Beide waren weinig spectaculair en wellicht is er hierdoor bij Tirpitz twijfel aan de capaciteiten van Rudloff ontstaan. Maar ook Tirpitz zelf blijkt niet bij machte geweest te zijn een richting te bepalen en iets wezenlijks gebeurde er dan ook niet. Het ontwerp werk lag volkomen stil.

Aan de andere kant van de Noordzee was dat wel wat anders. Lord admiral Fisher, de 'menselijke vulkaan', was als geen ander doordrongen van het gevaar dat Engeland vanuit de Duitse bocht bedreigde. In slechts een luttel aantal jaren was hij er reeds in geslaagd de nog zeer traditioneel functionerende Britse marine beslissend te hervormen en voor te bereiden op de taak die zijns inziens onvermijdelijk leek.¹⁷ Zijn visie op slagschip en grote kruiser van de toekomst was reeds enkele jaren oud. In 1900, tijdens zijn bevel over de Middellandse-zee vloot had hij er met een constructeur op Malta, een zekere Gard al over gediscussieerd.¹⁸ Toen hij in 1902 het Portsmouth command overnam was Gard daar directeur van de constructie afdeling. Op verzoek van Fisher zette hij enkele van die gedachten over slagschip en kruiser op papier. Twee jaar later kon het spel in alle ernst beginnen.

Vrijwel direct na zijn benoeming tot Minister van Marine gaf Fisher aan Gard de opdracht twee stellen van elk 5 ontwerpen van beide types uit te werken voor een stafbespreking. Zijn volgende stap was het

benoemen van een 'committee on designs', dat onder zijn voorzitterschap de ontwerpen op geheel andere wijze als tot dan toe zou becritiseren. Naast 7 marine officieren hadden ook 9 burger deskundigen zitting. Tot deze laatsten behoorden o.a. de DNC Watts, Lord Kelvin, Prof. Biles, Froude en Gard. De officieren moesten de tactische- en gevechtseisen geven, de burgers de grenzen waarbinnen deze verwezenlijkt konden worden.¹⁹ 22 December 1904 werden de leden benoemd; twaalf dagen later volgde de eerste vergadering over het slagschip 1905. Weer tien dagen later, 13 januari 1905, werd ontwerp 'H' goedgekeurd en werden de 5 dubbeltorens, 12" met hydraulische aandrijving bij Elswick besteld. Tevens werd het principe besluit voor turbinevoortstuwning genomen. Dit gold ook voor de grote kruisers waarvoor ontwerp 'E' was gekozen. 21 Januari werden ook hiervoor de 4 stuks 12" dubbeltorens voor elk dezer drie geprojecteerde schepen eveneens bij Elswick besteld.

22 Februari volgde de definitieve goedkeuring van het schetsontwerp voor het slagschip, 20 maart voor de kruisers. J.H. Narbeth, 40 jaar oud en juist gepromoveerd tot 'constructor' werd met de uitwerking van beide ontwerpen belast. De gebeurtenissen bij de slag van Tsushima op 27 mei hebben aldus, in tegenstelling tot wat vaak wordt gesteld, geen invloed gehad op de ontwerpen, ze leverden wel een bevestiging. Er werd tot geheimhouding besloten hetgeen op zich zelf iets bijzonders was in Engeland, iets, dat zeker tot argwaan zou leiden. Bovendien betrof dit alleen de officiële publicaties, onofficiële 'gissingen' waren niet verboden. Zodoende kon in Jane's Fightingships 1905/06 'onofficieel' vermeld worden:

DREADNOUGHT

To be laid down at Portsmouth 1905, Guns: ten 12", eighteen 3,5"; 12" belt; 4 broadside, 1 astern tube; turbines 23.000 hp, 21 knots.

Deze dwaze situatie heeft Engeland in de daarop volgende jaren veel schade berokkend. In Duitsland sloeg het bericht in als een bom. Tirpitz was met één slag klaarwakker. Tot op dat moment, ook gedurende al deze schier koortsachtige activiteiten bij de Engelse admiraliteit, had men in Duitsland niets vermoedend rustig geëxperimenteerd met de eerste twee van de geprojecteerde serie van 10 'standaard'

slagschepen, de Braunschweig en Elsass. De proeven met het nieuwe 28 cm S.K., C 1901, L/40 kanon van Krupp waren voortreffelijk verlopen en in juli 1905 was het 'Dienstschrift-Entwicklung unserer Marineartillerie' afgesloten met de vaststelling, dat de schootsverheid van 188 hm en de daarmee samenhangende grens voor de maximale gevechtsafstand van 110 hm voldoende werd geacht. Het zicht op de



Keizer Wilhelm II met zijn staatssecretaris Alfred 'von' Tirpitz samen vermoedelijk broedend over de volgende zet in het macabere spelletje 'hoe bedwing je de Engelse vloot'. Het conterfeitsel stamt van de trouwe vereerder van Wilhelm, prof. Willy Stöwer ter gelegenheid van het 25-jarig regerings jubileum.

De afbeelding geeft de beiden weer in de verhouding zoals Wilhelm meende dat ze was. In de werkelijkheid ging deze symboliek niet op. Toen een onverschrokken Hamburger senator tijdens een diner aan boord van de Victoria Louise, na een zeilwedstrijd op de Elbe (uiterst voorzichtig) Wilhelm vroeg of de vlootpolitiek van Tirpitz de relatie tot Engeland niet in gevaar bracht, antwoordde hij: 'Ich brauche den Mann, ich kann ihn nicht entbehren'. (zie II, blz. 44)

Noordzee zou zelden meer toelaten terwijl het trefferpercentage boven die afstand beneden de 15% zou dalen.²⁰ De granaten moesten verbeterd worden; vlakbaangeschut met hogere Vo en iets langere loop moest worden ontwikkeld, het kaliber was voldoende. De elevatie kon overeenkomstig worden verkleind, het verticale pantser werd belangrijker geacht dan het horizontale. Onverstoord waren de laatste twee slagschepen van deze serie van tien, de Schlesien en de Schleswig Holstein alsmede de Grosze Kreuzer 'D' (Scharnhorst) voor de begroting 1905 in opdracht gegeven. Er was toen nog geen enkele reden tot ongerustheid.

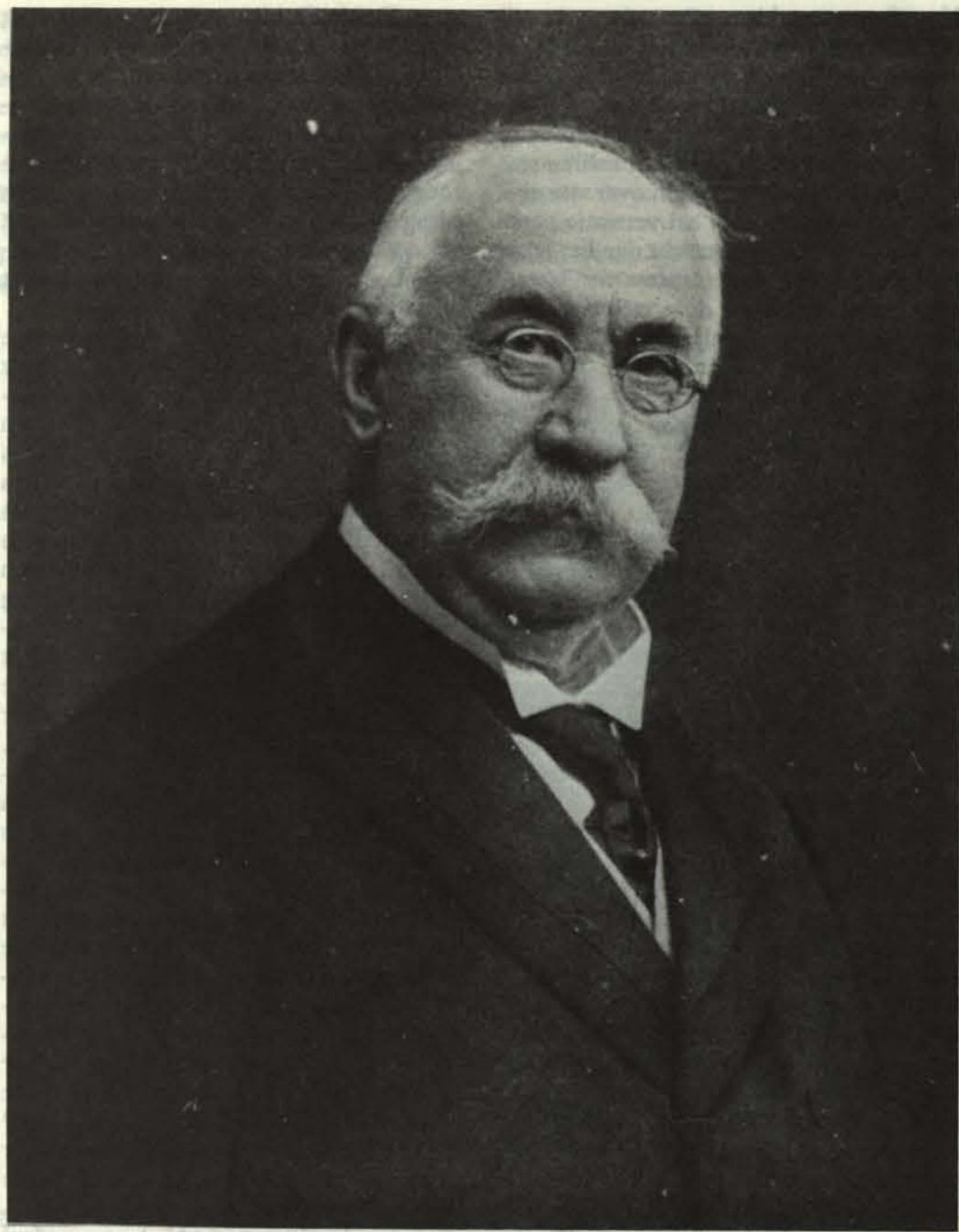
Helemaal rimpelloos was het evenwel niet. Immers Wilhelm liep Tirpitz nog steeds voor de voeten met zijn 'snelle slagschip'; net achter de horizon lag het probleem van de ontwerpen 'begroting 1906' en tenslotte diende de vlootwet zijn zevenjaarlijkse aanpassing te krijgen, de zgn. 'nouvelle'. Reeds in februari had de Keizer aangedrongen om die novellen uit te buiten voor een krachtige versterking van de vloot. Naar zijn mening stemde de 'Flottenverein' met deze gedachte in en was zeker bereid, de openbare mening daartoe zoveel mogelijk te 'vormen'. Op 22 februari 1905 reageerde Tirpitz met een groot aantal bezwaren zoals: gevaar van conflict met Engeland; financiële overbelasting; overschrijding van de afmetingen van het K.W. kanaal met de sluisen; agitatie door de Flottenverein; problemen in het parlement; slechte vooruitzichten voor de novelle 1912 en tenslotte (voor Tirpitz in wezen het meest belangrijke) gevaar voor de aantasting van het principe van zijn vlootwet.²¹

Samen met zijn chef van de afdeling K, admiraal von Eichstedt toonde Tirpitz zich uiterst terughoudend tegenover een uitgebreide novelle, tegenover het 'snelle Linienschiff' van Wilhelm en tegenover het reeds bovengenoemde ontwerp 'C' van Rudloff, dat 18 maart was gereedgeko-

men. Duidelijk blijkt zijn vrees voor wat hij later noemde de 'koene sprong', waarbij zijn tot in verre toekomst uitgestippelde plan in gevaar zou komen (Zusammenbruch des Flottengesetzes).²² In de afgelopen zeven jaren bleek hij reeds een gevangene te zijn geworden van zijn eigen geesteskind. De Engelse klap moet dan ook zeer hard zijn aangekomen. Met schepen als de Schleswig en Gneisenau moest radicaal worden gestopt.

Van groot belang was ook wie de nieuwe schepen zou moeten ontwerpen. Tirpitz achtte Rudloff daartoe kennelijk onvoldoende bekwaam want hij benoemde een 41-jarige Marinebaurat, een zekere Hans Bürkner als ontwerper voor kleine kruisers bij het RMA.²³ Hij had Bürkner reeds een viertal jaren zorgvuldig gade geslagen en enkele bijzondere opdrachten uit laten voeren. Bij de aanvang van zijn taak vroeg Tirpitz hem - buiten Rudloff en von Eichstedt om - of hij zich in staat achtte tot het ontwerpen van de grote schepen welke door de Engelse sprong nu ook voor Duitsland noodzakelijk waren geworden. Bürkner heeft daar moedig positief op gereageerd onder voorbehoud, dat er zich geen hiërarchische problemen zouden voordoen, immers von Eichstedt en Rudloff waren beide door Tirpitz terzijde geschoven. De gevraagde bescherming heeft Tirpitz hem gegeven en Bürkner heeft de hoge verwachtingen welke de staatssecretaris van hem had niet beschaamd, in tegendeel. Na eerst orde geschapen te hebben in de bestaande en zijns inziens voor gewichts- en kostenbepaling onvoldoende bouwvoorschriften en weegboeken²⁴ wierp Bürkner zich op de ontwerpen voor slagschip 'Ersatz Bayern' en GK 'E', beide voor de begroting 1906. Beide moesten, conform de eisen van 'A', 'antwoorden' zijn op de veronderstelde Engelse plannen. Tevens besloot ook Duitsland tot geheimhouding, hetgeen veel efficiënter werd betracht.

Voor het slagschip was het voorbeeld de



Geheimer Oberbaurat Dr. Ir. Rudolf Veith, chef van de afdeling K II (werktuigbouw) van het R.M.A., verantwoordelijk voor het ontwerp van de voortstuwingsinstallaties. In de oorlogsroes van 1870 had hij zich, 24 jaar oud, als vrijwilliger bij de marine gemeld maar reeds spoedig bleek hij een begaafd technicus te zijn die de stuwende kracht werd achter de invoering van de waterpijp ketel (1894) en de turbine (1903). Maar in 1905 heerste de stoomzuigermachine nog oppermachtig en het besluit in december 1906 voor de GK 'F' turbines te kiezen was dan ook een hele grote stap. Veith overleed in 1917, 71 jaar oud.

Dreadnought, waarvan inmiddels een klein tipje van de sluier leek te zijn opge- licht door de publicatie in Jane's en de begrotingsbehandeling in het parlement. Dat schip zou $10 \times 30,5$ m krijgen terwijl de middelbare batterij geheel zou verval- len. De snelheid was vergroot tot 21 kn met turbines voor voortstuwing en het de- placement zou daardoor belangrijk stij- gen. Welnu voor de zware artillerie stond slechts een verbeterd 28 cm kanon L 45 ter beschikking, een 30,5 cm kanon had Krupp niet. Als opstelling meende Tirpitz de sexagonaal plaatsing te moeten preferen. Deze was gekozen voor alle schetsont- werpen van 1903 tot nu toe. Volgens hem was deze (uiterst merkwaardige en weinig efficiënte) verdeling van de dubbeltorens gunstig bij het treffen op een vijandige linie of in een melée. Uiterst merkwaardig omdat alle marines inclusief de Duitse zich tactisch voorbereidden op een ge- vecht in evenwijdige linies. Voorts dacht hij aan een voldoende vuurkracht reserve aan lij welke 'heel' zou kunnen blijven en na een 180° wending 'vers' ingezet zou kunnen worden.²⁵ Beide veronderstellin- gen doen zeer onrealistisch aan en de op- lossing was ruimte-, gewicht- en personeel verslindend; een opstelling à la Michigan ware aanzienlijk beter geweest. Ook de keuze van stoomzuiger machines voor het nieuwe ontwerp behoeft toelich- ting. Aan turbines werd voor de grote een- heden niet gedacht. Ten eerste was er we- nig ervaring, zeker niet voor grote vermogens in vergelijking tot de zuigermachines. Voorts was het vereiste grondvlak vrijwel gelijk terwijl de beschikbare hoogte vol- doende was voor de conventionele machi- nes - een ruimte probleem zou er niet mee worden opgelost. Tenslotte waren ma- noeuvreerbaarheid en brandstofverbruik bij lagere snelheid slechter, het gewicht nauwelijks lager en men had haast, veel haast, er was geen tijd voor experimenten. Bovendien was de snelheid uit tactische overwegingen 2 kn lager gekozen als de ver-

moedelijke Dreadnought snelheid. Mid- den september was Bürkner zover, dat hij kon stellen, dat de eisen van de afdeling 'A' van het RMA te verwezenlijken waren in een displacement van ongeveer 18.000 ton (project G7B). De maximaal toelaatbare diepgang in CWL toestand was hem met 8,1 m voorgeschreven op grond van de operatieve verwachtingen van de staf der admiraliteit en de vloot²⁶ en 8,4 m bij 2 maal zo grote kolen voorraad. Hierbij speelde de in 1903 aangevangen regulering van de Jade welke een waterdiepte van 10 m over laag water zou garanderen mede een rol (Dit 8 miljoen GM kostende pro- ject kwam in 1912 gereed).

In Wilhelmshaven was al in 1902 begon- nen met de vergroting van helling 2, de bouw van de droge dokken 4, 5 en 6 en de bouw van de invaart III welke in 1909 gereed kwam. Maar de onverbidde- lijke noodzakelijke diepgangsbepaling leidde op haar beurt weer tot verhoudingsgewijs sterkere vergroting van lengte en breedte van de schepen, met daarop weer als ge- volg de noodzaak tot een uiterst kostbare uitbouw van het Kaiser Wilhelm kanaal met de beide sluiscomplexen toen nauwe- lijks 10 jaren oud. Ook de beschikbare werffaciliteiten elders in Duitsland zou- den aanpassingen behoeven. En tenslotte de kosten van deze veel grotere schepen welke het zorgvuldig door Tirpitz uitge- kiende Etappenplan op eenmaal ver zou- den overschrijden. De Wittelsbach serie had hoogstens 23 miljoen GM per stuk gekost, de Braunschweigs maar 2 miljoen meer en zo had Alfred gemeend door te kunnen gaan. Deze nieuwe schepen wer- den echter op 36,5 miljoen GM begroot, een gruwelijke schrik voor hem. Bürkner zat in zijn maag met de extreme breedte welke met een metacenterhoogte dubbel zo groot als normaal onaanvaardbare sta- biliteits eigenschappen deden veronder- stellen; anderzijds was deze extra ruimte in de zij zeer welkom voor een goede be- scherming tegen mijnen en torpedo's



waarvoor de gebeurtenissen bij Port Arthur en Tsushima de grote gevaren hadden getoond. Een door Bürkner geëntameerd, diepgaand onderzoek hoe deze beschermende gordel het meest effectief zou moeten worden ingericht zou eveneens veel geld vereisen, waaronder de bouw van een soort onderwater-schietstijf welke de doorsnede van een onderwaterschip voorstelde en waarmee levensechte proeven zouden worden genomen.²⁷

Met de grote kruiser die uiteraard ook een antwoord op de nieuwste Engelse ontwikkeling moest zijn scheen de zaak iets minder moeilijk te liggen. Van de spectaculaire Engelse plannen voor de begroting 1905/06 was niets uitgelekt. De grote-kruiserontwikkeling was tot op dat moment rustig en overzichtelijk geweest. Sedert 1902 was de nieuwe DNC (Director of Naval Constructions) Philip Watts bezig met de derde generatie van in totaal 9 schepen. Alle waren met 23,4 cm kanons als hoofdbatterij uitgevoerd; met een aantal 7,6 cm als secundair geschut; een gordel van 152 mm; triple machines voor 23 kn en met een gestage displacements ontwikkeling tot 14.600 ton voor de Shannon. Deze zou vrijwel zo lang als de Dreadnought worden en in september van het komende jaar in Chatham te water gaan. Voor alle zekerheid had Tirpitz aan de Duitse marineattachée in London bij zijn Engelse marine vriendjes laten informeren wat voor verdere ontwikkelingen te verwachten waren. Behulpzaam speelden zij hem deze gegevens (men zegt zelfs een tekening) in handen waarop onder meer ook het geschut met het bekende kaliber van 23,4 cm werd aangegeven.²⁸

Geheel gerustgesteld werd voor het Duit-

se GK 'E' ontwerp, het 'antwoord' op dit Engelse verzinsel, het superieur geachte 21 cm Krupp kanon gekozen. Wel werd als het kaliber voor de middelbatterij 15 cm genomen, zulks in overeenstemming met het besluit bij het ontwerp voor het slagschip. Machines en ketels uiteraard zoveel doenlijk gelijk, echter voor een snelheid van 'meer dan 24 kn' (24.75). Ook hier dus geen sprake van turbines. Het ontwerp GK 'E' werd in vrijwel alle opzichten gelijktijdig met en in hoofdlijnen zelfs gelijk aan het slagschip geconcepieerd, inclusief de ongelukkige sexagonaal opstelling van de hoofdbatterij. Beiden waren een enorme sprong vooruit t.o.v. de voorgangers. Voor 'E' zouden daardoor, vooral als gevolg van de sterke stijging van het displacement, ook de kosten 8 miljoen GM meer bedragen dan voor de voorganger.

Op 22 september 1905 vond de beslissende vergadering in het oude RMA gebouw aan de Leipzigerplatz in Berlijn plaats en werd definitief besloten het parlement voor te dragen de Engelse sprong te volgen inclusief alle consequenties.²⁹ De beide schets-ontwerpen moesten nu zo snel mogelijk uitgewerkt worden. Het slagschip mocht echter niet meer dan 19000 ton worden en de kosten mochten de 36,5 miljoen GM niet overschrijden, voor de GK 'E' niet meer dan 27,5 miljoen. Het K. W. kanaal incl. de beide sluiscomplexen moest in de komende 10 jaar vergroot worden waarvoor 60 miljoen werd uitgetrokken. Een ruwe taxatie wees uit dat voortaan ca. 130 miljoen GM jaarlijks extra vereist zou zijn bij aanhouding van het bestaande tempo. Reden genoeg voor Tirpitz om zich aan zijn oorspronkelijke mening - een zo bescheiden mogelijke uit-

Geheimer Oberbaurat Hans Bürkner, chef van de afdeling KI (scheepsbouw) van het R.M.A. onder wiens directe verantwoordelijkheid alle 25 ontwerpen voor de linienschepen, grote- en kleine kruisers vanaf 1905 werden gemaakt.

Te beginnen met Nassau, Blücher en Kolberg waren dit zes ontwerpen voor 21 linienschepen, acht ontwerpen voor 14 grote kruisers en elf voor 22 kleine kruisers.

Een geniaal constructeur en door zijn medewerkers hooggeachte meerdere, die de grote verwachtingen welke Tirpitz van hem had ruimschoots waar heeft gemaakt.

breiding van de novelle - te houden. De rijkskanselier Von Bülow die 3 dagen vóór de vergadering zijn instemming met de voordracht had betuigd dacht er vrijwel net zo over: 'eine Marine Vorlage die gewaltige Kosten erfordert und zweifelsohne grosse politische Gefahren mit sich bringt'.³⁰ Tirpitz wist echter de politieke klippen in binnen- en buitenland uiteindelijk veilig te omzeilen. Moeilijke klippen waren het zeker. Er was bij allen een gevoel van ongerustheid en prikkelbaarheid merkbaar. Niemand wist wat er in Engeland gaande was. Heel voorzichtig begon Tirpitz de buitenwacht voor te bereiden op de komende financiële schok door op 7 dec. 1905 de Rijksdag vast mede te delen dat aan een vergroting van de geschutbatterij van de toekomstige ontwerpen niet te ontkomen zou zijn. Op maandag 2 oktober werd de Dreadnought op stapel gelegd en die nieuwe gigant groeide met zulk een ongeken- de snelheid dat de romp reeds 13 weken later, op 10 februari 1906 kon worden te water gelaten - een ongeken- de prestatie. Namens de Keizer was vice admiraal Körper aanwezig.³¹ Alle deskundigen beseften, dat hier oorlogscheepsbouw geschiedenis met hoofdletters werd geschreven en er was een zekere twijfel in de Duitse geesten aan de juistheid van de eigen plannen. In deze tumultueuze periode maakte ook de Keizer het Tirpitz weer extra moeilijk door hem weer te verwijten, dat voor de novelle onvoldoende gebruik was gemaakt van de stemming onder de bevolking. Tirpitz had hogere eisen moeten stellen zoals een verkorting van de 'levensduur' tot 18 jaar in plaats van de bestaande 25. Ook het bouwen van de in 1900 geschrapte 6 grote kruisers, elk jaar één, achtte hij te gering. Deze openlijke kritiek (16-3-'06) bracht Tirpitz ertoe op 4 april zijn ontslag aan te bieden hetgeen Wilhelm op zijn beurt niet aanvaardde.³² Ook binnen het Konstruktions Department van het RMA was het verre van rustig. De vele, meest plotselin-

ge, nieuwe ontwikkelingen brachten spanningen, die voor enkelen te groot bleken. Zo bijvoorbeeld voor Rudloff, sedert 1898 de 'chef-konstrakteur', zoals men het hoofd van de afdeling K.I. wel placht te noemen.

Na de voor hem zeer teleurstellende reacties op zijn ontwerpen 10A (1904) en C (1905) was hij reeds sedert de benoeming van Bürkner als 'Folge einer Minderbewertung seiner dienstlichen Leistungsfähigkeit' door Tirpitz min of meer opzij gezet. Een jaar heeft hij het nog uitgehouden maar omstreeks maart 1906 heeft hij ontslag genomen (of gekregen?) en is verdwenen naar de Berlijnse T.H. waar hij een leerstoel verkreeg. In deze vacature werd door Tirpitz aanvankelijk slechts voorzien door de benoeming op 1 april van de directeur scheepsbouw van de Marine werf in Kiel Hermann Hüllmann als vervangend zaakwaarnemer. Eerst op 27 mei 1907 toen de rust weer enigszins was hersteld volgde zijn vaste aanstelling als Abteilungsvorstand. Rudloff bleef niet de enige; meerdere topfunctionarissen in de dienst zijn hem gevolgd. De Rijksdag keurde de novelle in oorspronkelijke lezing op 19, resp. 26 april met 64% van de stemmen definitief goed. Bij de plannen voor het K.W. kanaal waren 'zelfs' de sociaal democraten voor - aldus Tirpitz. Hoewel de ontwerpen nog geenszins gereed waren bestelde het RMA op 31 mei het eerste van de 2 slagschepen 1906, de 'Ersatz Bayern' bij de rijkswerf in Wilhelmshaven en op dezelfde dag de GK 'E' bij de rijkswerf in Kiel. Merkwaardig coincident, ruim vier jaren later werden beide schepen ook op dezelfde dag in dienst gesteld - 1 oktober 1909! Deze opdracht geschiedde bij de Rijkswerken omdat het RMA voor deze nieuwe schepen een indicatie wenste te verkrijgen omtrent een redelijk te achten prijsniveau.³³ Hoe prematuur deze bestelling was moge blijken uit het feit, dat voor de GK 'E' op 26 mei nog van beide werfen tekenars

naar het RMA werden ontboden om te helpen de tekeningen voor het bestek uit te werken.³⁴ De kiel kon dan ook pas op 21 februari 1907 gelegd worden bijna 9 maanden na de opdracht; voor het slagschip was dat zelfs 14 maanden in welke periode het ontwerp nog ingrijpend werd gewijzigd.

Bovendien moest de afdeling K van het RMA vrijwel direct weer aan de slag voor een nieuw ontwerp, de grote kruiser voor de begroting 1907, de GK 'F'. Het slagschip ontwerp kon twee jaar mee want ook in 1907 zouden er twee van het zelfde type worden besteld. Wel werd reeds overwogen de daaropvolgende slagschepen voor de begroting 1908 uit te rusten met kanons van 30,5 cm in verband waarmee Krupp in juni 1906 opdracht kreeg voor het ontwerp.³⁵ Welke eisen voor dat komende ontwerp GK 'F' moesten worden opgesteld moet ook voor Tirpitz een mysterie zijn geweest. Tot dan toe steeds varend in het kielzog van Engeland was de plotselinge geheimhouding daar voor hem een enorme handicap. Vanuit zijn zomerverblijf in Sankt Blasius in het Zwartewoud schreef hij op 18 juni aan 'K', in verband met de Rominten Vortrag, alvast enkele schetsontwerpen uit te werken voor een slagschip met 12 stuks 30,5 cm en 12 stuks 15 cm en voor een grote kruiser met 8 stuks 30,5 cm en 8 stuks 15 cm.³⁶ Ook Wilhelm was merkbaar ongerust en had een zeer opmerkelijke 'stunt' bedacht om de weerstand bij het RMA tegen zijn ideeën voor een 'schnelles Linienschiff' te breken. Op 17 mei, twee weken vóór de bovengenoemde bestelling had Tirpitz een schrijven van de plaatsvervangende chef van het marine kabinet, Von Müller ontvangen waarin werd meegedeeld dat de Keizer 5 particuliere en 3 rijkswerken had uitgenodigd voor een prijsvraag voor zo'n snel slagschip om een eerste prijs van 20.000 GM en in te zenden uiterlijk 1 januari 1907.³⁷ De voornaamste eisen waren: snelheid 23,5 kn; minstens 4 stuks 28 cm ka-

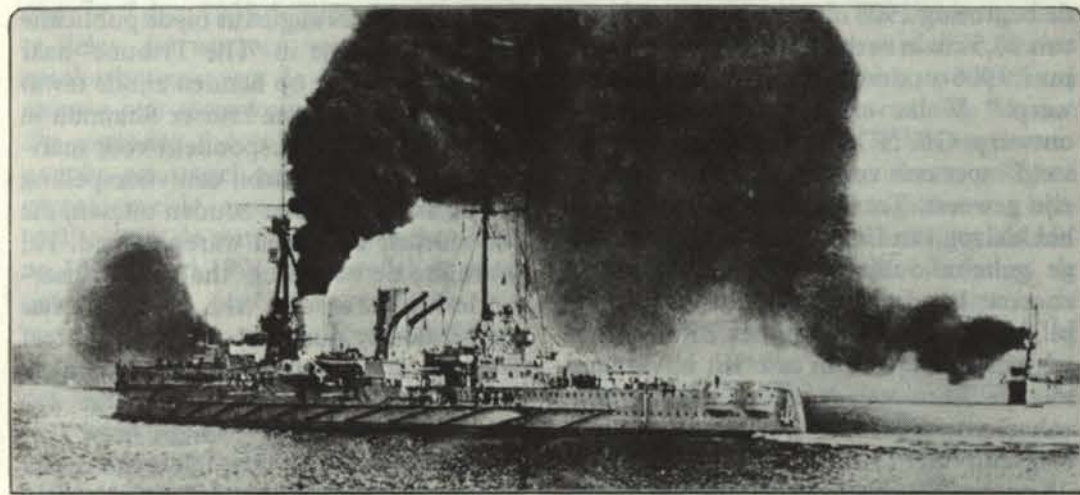
nons; pantsering van de vitale delen gelijk aan 'Ersatz Bayern' en deplacement hoogstens 19000 ton. Vele tekeningen en berekeningen moesten worden ingeleverd.

De vloed van vragen welke als gevolg hiervan over het RMA werd uitgestort bracht een geprikkelde Tirpitz tot een afwijzende uitspraak: 'ganz besonders... soweit bei sachlicher Aufstellung einer Antwort eine recht erhebliche Arbeit erforderlich ist welche das schon jetzt stark überlastete Personal des Konstruktionsdepartments noch mehr anstrengen und von seine eigentliche Arbeit ablenken würde'.³⁸ Niemand besepte op dat ogenblik welk nieuw onheil nu weer boven het hoofd hing. Die klap kwam op 29 augustus bij de publicatie van een artikeltje in 'The Tribune' naar aanleiding van de op handen zijnde tewaterlating van de grote kruiser Shannon in Chatham.³⁹ De correspondent voor marinezaken waagde daarbij een voorspelling hoe de Invincible's er zouden uitzien, die dat voorjaar op stapel waren gelegd. Hij gebruikte de betiteling 'the new Cruiser-Battleship', waarvan: 'the design... has been jealously guarded'. Venijnig schreef Wilhelm in de marge: 'da ist das schnelle Linienschiff was ich seit 1902 vergebens für unsere Marine angestrebt habe'. De journalist vervolgde met: 'Now the Invincible's... will, I firmly believe be armed with 12 in. guns, and not less than eight of them, besides, of course, subsidiary armament. This at once will lift them from the class of armoured cruiser to that of a battleship in which some slight weakness in armour protection and the acceptance of a slightly reduced armament is compensated for by a considerable increase in speed.' De Keizer in de marge: 'If I had been heard we would have been the first to have this type'.

Ronduit woedend moet hij zijn geweest bij het lezen van de volgende regel, nl.: 'There are no official grounds for expressing this opinion, but that this movement has been coming, and has now arrived, is plain to

anyone who has watched naval construction over the last decade', waarbij in de marge staat... 'except to our constructors of the RMA who were blind!' Kortom een tweede bominslag, nauwelijks één jaar na de eerste. Reeds de volgende morgen schreef von Heeringen, de chef van 'A' aan Tirpitz: 'Die neuesten Nachrichten über das Vorgehen fremder Nationen lassen es angezeigt erscheinen in eine erneute Untersuchung der Typenfrage einzutreten. Wir müssen die rivalisierende Nationen etwas überlegen, mindestens aber gleichwertig sein, denn unsere Marine ist auf eine bestimmte Schiffszahl beschränkt

und gegenüber die Englische eine kleine zu nennen. Invincible ist eine gewaltige Schritt vorwärts!' Zijn conclusie was, dat dergelijke schepen bij de vlootactie behoren, zoals door de afdeling 'A' reeds was verondersteld. Duitsland behoefde daarbij niet, zoals Hovgaard meende, evenveel geschut als het slagschip en 4 kn meer snelheid te hebben - dat zou een te groot schip geven. Voldoende zou zijn 8 maal 28 cm, 12 maal 15 cm, 12 tot 14 maal 8,8 cm, 4 torpedo buizen à 45 cm en een gordel 10% minder als 't slagschip voor 1906. Op grond van deze mededeling gaf Tirpitz op 4 september opdracht aan 'K' voor het



De Blücher was met de Nassau het eerste stel schepen waarin de ervaringen met de gloednieuwe onderwaterschiet-schijf voor torpedo's en mijnen waren verwerkt. Ook bij de Blücher resulteerde dit in het aanbrengen van torpedoschotten en uiteraard in een geheel nieuw systeem van verdeling van de beschermgordels tegen torpedo's in een explosie ruimte, een energiegordel. Dit systeem is tot 1945 door de Duitsers met succes toegepast op alle zware schepen.

De nieuwste technieken waren in het schip verwerkt en ook de vuurleiding was uiterst up to date. Reeds kort na de indienststelling was het schip in gebruik genomen als artillerie beproevingschip. Het allernieuwste type 'Abfeuergerät' was aan boord opgesteld (zie 12, blz. 84) terwijl voor de zware en middelbare artillerie een 'Richtungsweiser' was geïnstalleerd. Voor de middelbare artillerie waren aan beide zijden 'Seiten Meszstände' in de kazemat. In 1913 werd in navolging van Engeland een driebeenmast voor de artillerie waarneming aangebracht (de eerste van de K.M.).

Aan boord zat dan ook een prima stel artilleristen dat op 24 januari 1915 de Engelsen het grootste respect heeft afgedwongen.

Het zwakste punt van het ontwerp school in de munitie transport inrichting voor de vier zijtorens. Onder het pantserdek namen ketels en machines zoveel ruimte in, dat de granaten en kardoezen voor deze torens aan de uiteinden van deze installatie moesten worden geborgen, bij de voor- en achter munitie bergplaatsen.

Het transport geschiedde door een gang boven het pantserdek. Eén treffer in die gang bezegelde op die januaridag het lot van het schip.

leveren van voorontwerpen voor GK 'F' hetgeen binnen twee weken resulteerde in niet minder dan 5 schetsen welke in de vergadering van 19 september in bespreking werden gebracht - bijna op de dag af één jaar na het dramatische besluit om de Engelse stap voor de slagschepen te volgen en, naar men toen meende, eveneens voor de grote kruisers. Het protocol van die zitting vermeldt als doel van de bijeenkomst:... 'dasz die Schiffe der Invincible-Klass grösser seien, als wir im vorigen Jahre gewusst hätten. Eine Entscheidung, ob wir bei den Neubauten unserer groszen Kreuzer den Engländern folgen sollten, müsze jetzt getroffen werden'.⁴⁰

Daarvoor was het inderdaad de hoogste tijd want die Engelse drie lagen al zowat zeven maanden op stapel. Maar toch was er vooral bij 'K' nogal wat aarzeling. Het turbine vraagstuk was nog niet opgelost, de eerste springproeven met het onderwaterschip model zouden pas in november plaats vinden en de 21 cm of 24 cm was zeker het beste kanon voor de grote kruisers. Een herhaling van 'E' was te prefereren. Maar Tirpitz stelde, dat wachten met een fikse displacements vergroting uit politieke overwegingen niet mogelijk was. Het komend jaar zou de Rijksdag in huidige samenstelling voor het laatst bijeenkomen, voorts was de stemming nog gunstig voor hogere marine eisen (Marokko) en tenslotte zou daarmee de stap naar toekomstige verhogingen kleiner zijn.

Deze gedachten vonden voldoende bijval bij de aanwezigen waarop Tirpitz de beslissing nam: '... Vergrösserung des groszen Kreuzertyps'.⁴¹ En hoewel de kiellegging van deze GK 'F' eerst anderhalf jaar later zou kunnen plaatsvinden was hiermee het startschot gelost voor 'das Race' zoals Tirpitz de verhouding jegens Engeland in een brief aan prins Heinrich op 28 januari 1907 noemde.⁴² Aan een annulering van de GK 'E', de latere Blücher, is beslist niet gedacht; van een eventuele aanpassing van het ontwerp blijkt even-

min iets. Het werd, ook in het licht van de recente gebeurtenissen, volstrekt acceptabel geacht. Eerst de ondergang van het schip op 24 januari 1915 heeft de autoriteiten aan het twijfelen gebracht.

Men kan zich echter wel voorstellen met welke vreugde, en wellicht zegevierende blik in het oog, Wilhelm reeds op 28 september een enigszins gewijzigd ontwerp 2, nu 2a genoemd, goedkeurde voor verdere uitwerking. Aansluitend leverde Bürkner nog twee alternatieven, respectievelijk 2b en 5 genoemd waarvan het eerstgenoemde op 7 november in een bijeenkomst in het RMA werd verkozen. Het vertoonde in geschutopstelling verdacht veel overeenkomst met de Invincible's en Tirpitz merkte op, 'dasz es beim Vergleich mit gleichartigen fremden Konstruktionen hinsichtlich verwendbarkeit aller Geschütze nach einer Seite nicht zurückstehe'.⁴³ Op 24 november kreeg ontwerp 2b ook de Keizerlijke goedkeuring en konden K I en K II met de uitwerking beginnen. (De uitslag van de prijsvraag heeft aldus geen enkele invloed op GK 'F' gehad).

De keus tussen turbines of zuigermachines heeft veel tijd gevergd. Aan vier bedrijven, Weser, Vulcan, Germania en Turbinia waren offertes gevraagd waarvan Turbinia de eerste aanbieding deed op 12 november 1906. Dit bleek tevens de meest acceptabele. In december viel de beslissing, GK 'F' zou turbines krijgen volgens het Turbinia ontwerp. Eerst op 22 juni 1907 kon het ontwerp worden afgesloten van een schip dat wederom 8 miljoen GM meer zou kosten als zijn voorganger.

Intussen was de Dreadnought van Fisher, die al deze toestanden voor Duitsland had veroorzaakt feestelijk in dienst gesteld en was de eerste van de drie Invincible's bijna gereed voor de tewaterlating.

Toen deze voor de Duitse marine toch wel trieste jaren 1905 en 1906 ten einde liepen lagen 3 verouderde slagschepen in afbouw (Hannover, Pommern, Schlesien); was 1 verouderd type slagschip net van stapel

gelopen (Schleswig Holstein); waren 2 grote kruisers van totaal verouderd type in afbouw (Scharnhorst/Gneisenau) terwijl de kiel nog moest worden gelegd (21-2-07) voor een feitelijk reeds verouderd type grote kruiser en tenslotte lag het ontwerp voor het antwoord op de Dreadnought nog op de tekentafels. Dit schip zou pas op 22 juli 1907 op stapel gaan!

De Duitse propaganda van die dagen en de latere historische interpretatie van de gebeurtenissen van 1905 en 1906 hebben het hier geschetste beeld zorgvuldig getracht te verdoezelen tot vandaag de dag toe.⁴⁴ Evenzeer wordt voorbijgegaan aan het feit, dat 'het plan' van Tirpitz op deze gebeurtenissen is stuk gelopen. Werven, machinefabrieken en het economisch sys-

teem bleken belangrijk minder in staat tot de vereiste productie vergroting dan in Engeland. Dat dit niet zo direct voor de ingewijden zichtbaar is geweest moet worden verklaard uit het feit, dat de aandacht gevestigd bleef op de gestage uitvoering van tot wet verheven bouwprogramma's. De vlootwet deed de Duitsers het begrip voor de werkelijkheid vergeten als gevangen in een bovenmenselijke betovering. In schier eindeloze exercities ter zee met schiet oefeningen en gecompliceerde manoeuvres wist men het wapen te verfijnen tot ongekende hoogte, de Flottenvereine hadden een ongekend enthousiasme voor de marine weten te wekken. Maar de lange bouw tijden, het steeds nijpender bemannings probleem, de rem op de veel te snel stijgende uitgaven bij de begroting 1912

en de strategische visie van de legerautoriteiten brachten langzaam maar zeker een keer.⁴⁵ Een 'te vroeg' begonnen wereldoorlog bracht tenslotte op schrijnende wijze de meest belangrijke fout van de schepping van Tirpitz aan het licht; de begripsverwarring ten aanzien van de invulling van de strategische betekenis van 'zijn' vloot. Men was in feite niet verder gekomen dan een soort schimmige veronderstelling, dat de Engelse vloot direct bij het uitbreken van een oorlog in de Duitse bocht zou binnendringen om daar de Duitsers aan te tasten. Bij een bezoek aan

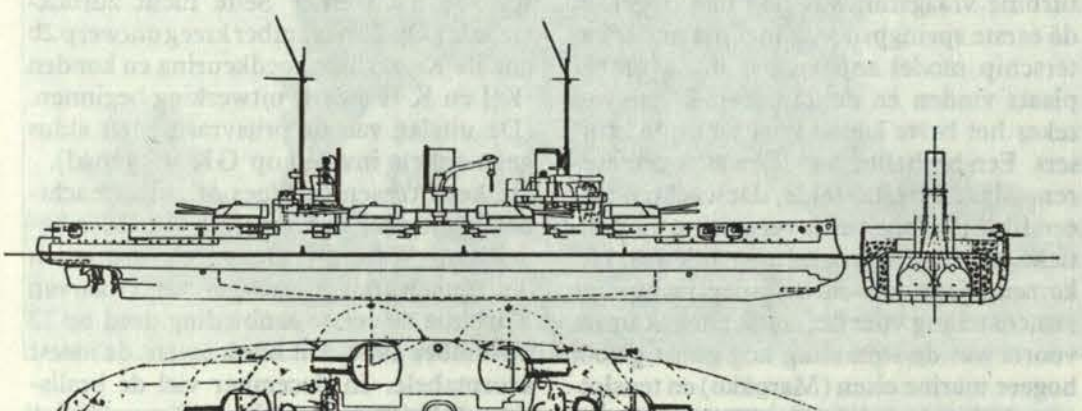
de marinestaf op 14 mei 1914 stelde Tirpitz de diabolische vraag wat de vloot zou doen als de Engelsen helemaal niet in de Bocht zouden verschijnen. Opperbevelhebber en staf van dit inmiddels voor Duitse begrippen gigantische wapen waarin talloze miljoenen waren geïnvesteerd bleven het antwoord schuldig.⁴⁶ Een geheel ander aspect was de kwaliteit van de verdere technische ontwikkelingen. Op dat gebied is er sprake geweest van een geweldige sprong naar de suprematie. Maar dat is een ander verhaal.

Bronnen

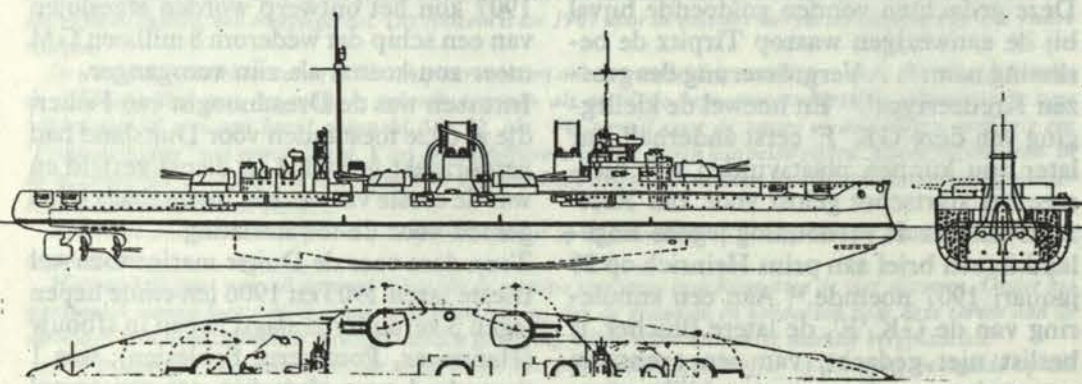
- 1 Bundesarchiv, Militäarchiv (Freiburg im Breisgau)
- 2 S. Breyer, *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-1970*
- 3 D.K. Brown, 'The design and construction of the battleship Dreadnought', *Warship*, january 1980 no 13
- 4 H. Bürckhardt, 'Die Entwicklung des U-Bootes in der deutschen Kriegsmarine', *Marine Rundschau* 1961, Heft 3, 4
- 5 H. Bürkner, *Erinnerungen und Gedanken eines alten Kriegsschiffbauers* (1940)
- 6 H. Ehlert, 'Marine und Heeresetat im deutschen Rüstungs Budget 1898-1912', *Marine Rundschau* 1978, Heft 5
- 7 H. Fock, 'Des Kaisers Preisausschreiben', *Marine Rundschau* 1977, Heft 3/7
- 8 R. Güth, *Von Revolution zu Revolution* (1978)
- 9 H.H. Herwig, *Luxury fleet* (1980)
- 10 Hohenlohe, *Denkwürdigkeiten*
- 11 L. von Persius, *Der Seekrieg* (1919)
- 12 P. Schmalenbach, *Die Geschichte der deutschen Schiffsartillerie* (1968)
- 13 J.A. Roberts, *Warship monograph no. 1, Invincible Class* (1972)
- 14 Stöwer, Wislicenus, *Kaiser Wilhelm II und die Marine* (1912)
- 15 E. Strohbusch, 'Markante Kriegsschiffsentwürfe der Kaiserliche Marine', *Marine Rundschau*
- 16 A. von Tirpitz, a) *Documente*, b) *Erinnerungen*
- 17 Dr. J. Verseput, 'Enkele grepen uit de geschiedenis van de duitse Keizerlijke Marine'. *Mededelingen Zeegeschiedenis* no 38
- 18 J. Wingate. *H.M.S. Dreadnought. Profile Warship no 1*

Noten (met verwijzing naar bovengenoemde bronnen)

- 1 zie 17, in het bijzonder de tweede en derde periode, blz 71-102.
- 2 zie 8, blz 87. Na deze ervaring van Wilhelm kreeg Tirpitz bijna als vanzelf zijn kans.
- 3 zie 14, blz 63 e.v.
- 4 idem, blz 96. De houding van de meerderheid van de rijksdagleden viel samen te vatten in de woorden: 'wohin will den eigentlich die Regierung mit unserer Marine?' Voor Tirpitz lagen de velden waarlijk wit om te oogsten.
- 5 zie 8, blz 87. Op zichzelf was deze nota een merkwaardige zaak immers nog geen 7 jaar daarvoor had hij met evenveel enthousiasme een vloot van 115 torpedovaartuigen als meest gewenste ontwikkeling bepleit. Deze inconsistentie in uitgangspunt naast ontwikkelbare hardnekkigheid bij de realisatie van eenmaal ingenomen standpunten heeft hem veel moeilijkheden en vijanden bezorgd.
- 6 zie 8, blz 94.
- 7 idem blz 91. 'Die beachtenswerte übereinstimmung in die Marinefrage zwischen den Kaiser und den - im Sachsenwald grollenden - Altkanzler blieb nicht ohne Einfluss auf den Reichstag.'
- 8 idem blz 91.
- 9 idem blz 99/100.
- 10 idem blz 100.
- 11 zie 10, blz 436/437.
- 12 zie 14, blz 128.
- 13 idem, blz 131.
- 14 zie 8, blz 118/119.
- 15 zie 12, blz 68.
- 16 zie 2, blz 283, alsmede 7, blz 113. Deze nogal chauvinistisch gekleurde teksten dienen wel met zeker voorbehoud gelezen te worden. Dit 'voorbehoud' vormt de feitelijke bedoeling van deze bijdrage (zie hiervoor ook noot 44).



Ontwerp: "Linienschiff 1906"



Ontwerp: "Groszer Kreuzer 1906"

- 17 zie 18, blz 3. Ook vele andere publicaties zijn over deze markante figuur verschenen.
- 18 zie 3, blz 39/52.
- 19 zie 13, blz 4. 'The committee was, therefore, an ideal instrument with which Fisher, as chairman, could push through his revolutionary ideas without concentrating upon himself all the criticism that would undoubtedly follow such a radical departure from existing warship design.' zie 12, blz 74. Later is gebleken, dat deze conclusie fout is geweest.
- 21 zie 8, blz 115.
- 22 zie 7, blz 114 en ook 16, b. 'Bezüglich der Grosze-Kreuzer-Frage ist es mir nicht gelungen, S.M. zu überzeugen, dasz ein Vorgehen in dem van Allerhöchstdemselben gewünschten Sinne einen Zusammenbruch des Flottengesetzes bedeutet'.
- 23 zie 5, blz 8. en ook 8, blz 115.
- 24 idem, blz 12.
- 25 zie 15, Heft 7, Juli 1978, blz 454, Linienschiff Nassau.
- 26 zie 7, blz 113.
- 27 zie 4 en ook 5, blz 16/17.
- 28 zie 11, blz 98. en ook 9, blz 44/45.
- 29 zie 9, blz 58.
- 30 zie 6, blz 318; brief van Tirpitz aan rijkskanselier von Bülow, november 1905.
- 31 zie 18, blz 10.
- 32 zie 8, blz 115; 'Ihre Dienste sind mir zu wertvoll, als dasz ich dieselben missen könnte und Sie selbst können sich auch gerade jetzt der Pflicht gar nicht entziehen, die Marineentwicklung durch die nächsten Jahre hindurch zu leiten, welche eine kritische Zeit für die Schaffung einer wirklich starken Flotte darstellen und für welche Ihr System des ruhigen und geräuschlosen Vorgehens Mir das richtige erscheint.'
- 33 zie 5, blz 11.
- 34 zie 1, RM 3v, 3691.
- 35 zie 12, blz 76. Dit 68 ton zware en 17 m lange kanon heeft bijna 4 jaar ontwerp- en bouwtijd gekost!
- 36 zie 15, Heft 6, juni 1979, blz 384. 'Alljährlich im September wurde Tirpitz vom Kaiser zur Herbstjagd in der Romintener Heide eingeladen; in der dortigen, ruhigen Atmosphäre fern von der Unrast des Berliner Alltags, trug Tirpitz dem Kaiser die Vorentwürfe für die anstehenden Neubauprojecte vor und führte die kaiserliche Entscheidung herbei'.
- 37 zie 7, blz 183.
- 38 idem, blz 185.
- 39 zie 1, RM 3v, 2528, blz 32/33.
- 40 zie 1, RM 3v, 2531, Protokoll über die Sitzung vom 19 September 1906, betreffend Projekt des groszen Kreuzers 1907.
- 41 idem blz 4.
- 42 zie 8, blz 116; 'England gegenüber dürfen wir das race in unserer Entwicklung nicht zum Ausdruck bringen, mindestens jetzt nicht' zie ook 16a, blz 36.
- 43 zie 1, RM 3v, 2528.
- 44 Het zou de moeite waard zijn een studie te wijden aan de schier talloze pogingen waarmee hele generaties duitse historici zich hebben bezig gehouden om deze feitelijke gebeurtenissen te verdraaien; onder hen achtenswaardige lieden als Gröner, Schmalenbach en zelfs Bürkner. Onderstaand een kleine bloemlezing.
E. Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1936. Blz 11, In ruhiger Arbeit, ohne das manchmal fast hysterische Geschwafel, und Bau tempo der Briten mehr als nötig zu beachten, ward die Nassau Klasse geschaffen.
Hierbij in de tabellen, blz 36: Nassau... Linienschiff... (Amtsentwurf 1905-06)
blz 41: Blücher... Groszer Kreuzer... (Amtsentwurf 1904-05)
H. Bürkner, Schiffbau no 40, 6 juli 1921, Der deutsche Kriegsschiffbau in englischer Beleuchtung. blz 954.
Das Schiff war keineswegs die Antwort auf Invincible, denn der Übergang Englands zum Bau van Dreadnought-Kreuzern wurde in Deutschland erst bekannt, als die Ausführung von Blücher schon zu weit vorgeschritten war, um seine Armierung und Hauptabmessungen noch ändern zu können. Blücher war lediglich die Weiterentwicklung der Scharnhorst-Klasse...
Kroschel-Evers, Die deutsche Flotte 1848-1945.
blz XII, Mit Blücher lief 1908 der letzte deutsche Panzerkreuzer vom Stapel.
P. Schmalenbach, Warship International 1971, no 2, S.M.S. Blücher. A better solution (als Scharnhorst, Gneisenau) had to be found for the next heavy cruiser, designed during 1904-05 (Blücher) just before all the navies were altered by rumors of the British design which was to become the all-big-gun DREADNOUGHT. The launching of the British ship could be awaited only with consequent delay on the new cruiser, designated 'Amtsentwurf Grosser Kreuzer E'.
- 45 zie 6, blz 320 e.v.
- 46 zie 8, blz 129.

Mededelingen

Over de auteurs

C. de Jong, geboren in 1921, studeerde economie aan de Nederlandse Economische Hogeschool in Rotterdam. In 1972 promoveerde hij aan de Economische Hogeschool te Tilburg op de 'Geschiedenis van de oude Nederlandse walvisvaart' (1). In 1979 en 1980 verschenen de delen 2 & 3 van dit werk. De Jong, werkzaam aan het Departement Economie van de Universiteit van Suid-Afrika in Pretoria, heeft veel gepubliceerd, onder meer over de geschiedenis van de internationale walvisvaart.

F. Jorissen werd in 1919 te Dordrecht geboren en studeerde in 1942 af aan de afdeling Scheepsbouwkunde van de HTS aldaar. Hij is sindsdien werkzaam in de techniek en industrie, de laatste jaren als bedrijfsdirecteur. De heer Jorissen publiceert geregeld op het terrein van de scheepsbouw en watersport.

C.F.L. Paul, geboren 1941. Na een loopbaan bij het onderwijs studeerde hij geschiedenis aan de Vrije Universiteit, waarbij maritieme geschiedenis zijn speciale belangstelling had. Hij is thans als maritiem historicus verbonden aan het rijksmuseum Nederlands Scheepvaart Museum.

Komende congressen

Van 30 augustus tot en met 3 september 1982 in Utrecht het derde internationale congres van de 'Association Internationale d'Histoire des Mers Nordiques de l'Europe'. Thema: The interactions of Amsterdam and Antwerp with the Baltic region, 1400-1800. Voor een (voorlopig) programma wende men zich tot Prof. dr. J.M. van Winter, secretaris van de Nederlandse Werkgroep voor de geschiedenis van de Noord- en Oostzeehandel, p/a Centrumgebouw Noord, Padualaan 14, 3508 TB Utrecht.

Van 5 tot 9 oktober 1982 in Las Palmas. Thema: Atlantic Islands and Archipelagoes in Maritime History.

Februari 1983 in Caracas. Thema: The Isthmus of Panama as an Atlantic/Pacific route and rival routes as the Horn.

September 1983 in Parijs. Thema: Recensement et Description des Flottes de Guerre Européennes des XVI en XVIII cs.

September 1984 in Greenwich. Thema: The Shipowner in History. Inlichtingen bij David V. Proctor, National Maritime Museum, Greenwich Londen SE 10 9NF Engeland.