

Rudolph Haack (1833–1909) und „das Problem des ‚konstruierenden‘ Kaisers“¹

VON ECKHARD SCHINKEL

Überblick

Die Entwicklung des Linienschiffs KAISER FRIEDRICH III. ist ein Fallbeispiel für die Verflechtung von persönlichen Beziehungen und Interessen und für ihre Auswirkungen im Wilhelminismus. Grundsätzlich unterschiedliche Auffassungen über Zuständigkeiten für die Schiffskonstruktion in der Marine führten zu einem Konflikt zwischen dem Reichsmarineamt, dem Marinekabinett und dem Kaiser. Eine Verständigung zwischen diesen Führungseliten war unmöglich. Die starren Fronten verzögerten die Entwicklung der kaiserlichen Flotte in der fragilen Frühphase des neuen Kurses, den Wilhelm II. der Marine gegeben hatte. Gelöst wurde der Konflikt durch die außergewöhnliche Einschaltung des unparteiischen Zivilingenieurs Rudolph Haack. Die Rhetorik der Konfliktfreiheit und der Loyalität aller Beteiligten gewährleisteten, dass der Konflikt für die Öffentlichkeit unsichtbar blieb.

Abstract

The design of the pre-dreadnought warship KAISER FRIEDRICH III exemplifies the behind-the-scenes realities and structures of the “personal monarchy” of Wilhelm II. Fundamentally different opinions regarding responsibility for the ship’s design within the navy led to a conflict between the *Reichsmarineamt* under Friedrich von Hollmann, the *Marinekabinett* under Freiherr Gustav von Senden-Bibran, and the emperor. A consensus seemed to be impossible. The conflict delayed both the evolution of the imperial fleet in its early, fragile days and the new course Wilhelm II had charted for the navy. Finally, the famous civil engineer Rudolph Haack, an indisputable authority and an independent expert, was accepted by both parties as a mediator. Throughout the period in question, however, the prevailing rhetoric of public speech, which emphasized loyalty to the emperor and the absence of controversy, guaranteed that the KAISER FRIEDRICH III conflict remained invisible to the public.

1 Wolfgang König, *Wilhelm II. und die Moderne. Der Kaiser und die technisch-industrielle Welt*, Paderborn 2007, S. 25.

Mit dem Ziel, „Wilhelms Verhältnis zur technischen Moderne zu erkunden“ und den biografischen und strukturgeschichtlichen Ansatz zu verbinden, hat Wolfgang König den Kaiser „als Institution in verschiedenen funktionalen Zusammenhängen“ interpretiert.² Ergänzungsbedarf im Detail bestehe im Hinblick auf die konkrete Erscheinungsweise seines persönlichen Regimes. Eine solche Ergänzung unternimmt der folgende Beitrag.

Eines, wenn nicht das bedeutendste technikpolitische Handlungsfeld des Kaisers war die Kaiserliche Marine.³ Zu seiner Marinepassion, zur Seekriegstaktik und zur Entwicklung der einzelnen Schiffe existiert eine umfangreiche Forschung. Wolfgang König hat ihre Ergebnisse knapp zusammengeführt, weshalb die Ausführungen hier kurz gehalten werden können.

Als das für den Flottenaufbau „verlorene Jahrzehnt“ hatte Alfred von Tirpitz in seinen *Erinnerungen* die Marineentwicklung bis zu seinem Dienstantritt im Jahr 1897 bezeichnet.⁴ Mit ihm an der Spitze des Reichsmarineamts erhielten die Strategiekonzepte und der Flottenausbau schrittweise ihre endgültige Ausrichtung. Aus diesem Grund konzentrieren sich die Forschungen zur Kaiserlichen Marine vorrangig auf die Ära Tirpitz, so auch Wolfgang König. Zum ‚Problem des Schiffe konstruierenden Kaisers‘ und der zeitgenössischen Kritik daran führt er aus:

„Dies [die Kritik, E. Sch.] ging am Kern der Sache vorbei. Tatsächlich erhob Wilhelm nicht den Anspruch, ein Kriegsschiff konstruieren zu können. Die von ihm angefertigten Skizzen dienten vielmehr dazu, den Fachleuten konstruktive Ideen zu vermitteln, die er überprüft und gegebenenfalls ausgearbeitet wissen wollte.“⁵

In der Tat beschrieb der Kaiser selbst seine Beteiligung an der Kriegsschiffplanung auf ähnliche Weise, sobald er in der Öffentlichkeit darüber sprach. Hinter den Kulissen jedoch griff er aktiv, fordernd und unduldsam gegenüber Kritik in die Planungen ein.⁶ Auf welchen Wegen, mit welcher Verbindlichkeit und mit welchen Folgen der Kaiser seine Ideen und Anregungen weitergab, zeigt der Konflikt um die Entwicklung des Linienschiffs KAISER FRIEDRICH III.

2 Ebd., S. 8.

3 Ebd., S. 9.

4 Alfred von Tirpitz, *Erinnerungen*, Leipzig 1943, S. 39; s. dazu a. Michael Epkenhans, Alfred Tirpitz: Architect of the German High Seas Fleet, Dulles 2008. Der Namenszusatz „von“ erscheint im Beitrag, wenn sich die Angaben auf die Zeit nach Tirpitz' Erhebung in den Adelsstand im Jahr 1900 beziehen.

5 König (wie Anm. 1), S. 25.

6 Zu diesen Einschätzungen von Zeitgenossen s. John C.G. Röhl, *Kaiser, Hof und Staat. Wilhelm II. und die deutsche Politik*, München 1987, S. 20f.

1. Der neue Kurs für die Kaiserliche Marine

Zum Regierungsantritt Wilhelms II. im Jahr 1888 verfügte die Kaiserliche Marine über einen uneinheitlichen Schiffsbestand. Im europäischen Vergleich hatte sie eine mittlere Größe. Im Einklang mit der bei den europäischen Führungsmächten zu beobachtenden Ausweitung nationaler Interessens- und Einflussphären begannen auch in Deutschland, und besonders in Preußen, Interessenvertreter, Politik und Teile der Öffentlichkeit einen verlangenden Blick über die Landesgrenzen hinaus auf die Weltmeere zu richten. Lange vor dem imperialistisch ausgerichteten Navalismus setzte eine unspezifische, global ausgerichtete Maritimisierung ein. Die Marine war eines ihrer Elemente. Mehr und mehr nahm die Öffentlichkeit an ihrer Entwicklung teil. Die Medien berichteten über die neuesten Innovationen der Technik, z.B. die Torpedowaffe. Die Marine wurde „Brockhaus-würdig“.⁷ Sie veranstaltete populäre „Hafenfeste“ in Kiel, Stapelläufe wurden zu gesellschaftlichen Großereignissen. Den Wandel von der Maritimisierung zum imperialen Navalismus mag man auf der Berliner Gewerbeausstellung (1886) erkennen, wo im Rahmen aufwändiger Marineschauspiele Panzerschiffe in Gefechten vorgeführt wurden.

	Schlacht- schiffe/Pan- zerkreuzer	Küstenver- teidigungs- schiffe	Kreuzer/ Avisos	Torpedo- fahrzeuge	Torpedo- boote
England	71 (7)	13	215 (14)	4 (20)	158
Frankreich	33 (16)	21 (4)	83 (21)	27 (2)	151 (52)
Russland	27 (11)	20 (3)	43 (3)	12 (1)	115 (12)
Italien	15 (5)	20	37 (11)	7 (12)	134
Deutschland	14 (3)	18	31	20?	100?
USA	11 (3)	14	43	4?	?
Spanien	4 (7)	1	73	8 (3)	15 (24)
Österreich	14	(3)	15 (2)	14	63

Tab. 1: Flottengrößen im internationalen Vergleich (Stand 1895). Quelle: Brockhaus' Konversations-Lexikon, Leipzig u.a. 1895, Bd. 11, S. 601.

7 Brockhaus' Konversations-Lexikon, Leipzig u.a. 1895, Bd. 11, S. 601e. Als Beispiel aus der Fachliteratur vgl. den Beitrag des Kaiserlichen Marinebaumeisters Ernst Lechner, Unsere Flotte, ein Beitrag zu ihrer Kenntnis und Wertbestimmung, in: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure vom 9.5.1891, S. 517–527. Einen in seiner Vielseitigkeit eindrucksvollen, populären Überblick zum Stand der Marine enthält der erstmals 1885 und dann in mehreren Auflagen herausgegebene Prachtband von Vizeadmiral Ludwig Friedrich Wilhelm von Henk „Zur See“, Reprint Hildesheim 1982.

Über Funktion und Strategie, über Größe und Ausstattung der Marine bestanden in der Politik und beim Militär unterschiedliche Vorstellungen. Bisher waren die deutschen Staaten traditionelle Landmächte gewesen. Die Marine hatte die deutschen Küsten zu verteidigen und seit den 1880er Jahren den Überseehandel mit den Kolonien zu sichern. Die Grundzüge ihrer technischen Ausstattung waren im Flottengründungsplan von 1872/73 unter Admiral von Stosch festgelegt worden.⁸

Seit seiner Jugend beobachtete Wilhelm II. diese Entwicklungen aufmerksam, er nahm an Schiffstauen teil, er verfolgte Manöver. Informationen aus erster Hand erhielt er von seinem Bruder Prinz Heinrich, der die Marinelaufbahn eingeschlagen hatte.⁹ Hinsichtlich fachlicher Informationen standen ihm die Offiziere aus der Führungselite der Marine zur Verfügung, darunter Freiherr Gustav von Senden-Bibran, Friedrich von Hollmann und Alfred Tirpitz.

Mit Beginn der Regentschaft als Deutscher Kaiser und König von Preußen – er war 29 Jahre alt – erhielt Wilhelms lange geschürte Begeisterung für Schifffahrts- und Marineangelegenheiten eine neue Qualität. Sie wurde öffentlich und politisch und damit zu einem bedeutsamen und strukturgebenden Element im Aufbau seiner „persönlichen Monarchie“. ¹⁰ Maßgeblich waren allerdings zunächst weniger strategische Überlegungen als die Absicht, die Flotte zu vergrößern. 1891 brach der Kaiser offiziell mit der bisher vorrangig defensiv ausgerichteten Flottenstrategie. Dabei bestärkte ihn der Beschluss der englischen Regierung zur Flottenausrüstung im Jahr 1889; inspirierend wirkten ebenso die Marineideen der französischen *jeune école* und die Konzepte von Alfred Thayer Mahan zu Seemacht und Weltgeltung wie auch die zunehmend beschleunigte technische Entwicklung in der Schifffahrt allgemein sowie speziell bei der Panzerung und den panzerbrechenden Geschossen für die Marineschifffahrt.¹¹

- 8 S. das Kap. „Handelsschutz, Handelsförderung und der „Flottengründungsplan“ in: Dirk Sieg, Die Ära Stosch, Bochum 2005, S. 187–196. Zur weiteren Flottenentwicklung s. Ekkehard Verchau, Von Jachmann über Stosch und Caprivi zu den Anfängen der Ära Tirpitz, in: Herbert Schottelius u. Wilhelm Deist (Hg.), Marine und Marinepolitik 1871–1914, Düsseldorf 1981, S. 54–72.
- 9 Wilhelms Marinepassion und die entsprechende Sozialisation waren bereits vor dem Ersten Weltkrieg beliebte Themen der populären Publizistik. Zuletzt hat John C.G. Röhl diese Passion eindrucksvoll dargestellt.
- 10 Dazu allg. John C.G. Röhl, Wilhelm II. Die Jugend des Kaisers, 1859–1888, München 2001; u. ders., Wilhelm II. Der Aufbau der persönlichen Monarchie, München 2002, s. die Kap. „Die ‚Marinepassion‘ des Kaisers“ (S. 184–190) u. „Kolonial- und flottenpolitische Anfänge“ (S. 400–409).
- 11 Holger H. Herwig, Der Einfluß von Alfred Th. Mahan auf die deutsche Seemacht, in: Werner Rahn (Hg.), Deutsche Marinen im Wandel, München 2005, S. 127–142; s. a. Rolf Hobson, Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914, München 2004; Richard Hill, Der Krieg der Panzerschiffe, Berlin 2001, bes. Kap. 3 „Theorien der Krieg-Führung zur See“; Robert Gardiner (Hg.), Steam, Steel & Shellfire: The Steamwarship 1815–1905, London 1992.

Für Verbreitung des neuen Kurses für die Marine sorgten die kaisernahen Wortführer mit der ihnen eigenen Beredsamkeit. Beklagt wurde der „Rückschritt der maritimen Wehrkraft“ unter Graf Leo von Caprivi, Chef der Admiralität bis 1889.¹² Zudem wurde an das Marinetrauma aus dem Krieg gegen Frankreich erinnert; damals hatte die französische Flotte die deutschen Seehäfen blockiert:

„Nicht mehr untätig zu Anker liegend sollte sie [die Flotte, E. Sch.] künftig die Küsten wie dereinst 1870/71 beschützen, sondern den Feind auf der Hochsee suchen, bevor er die Schlagadern des Seehandels unterbinden könnte. Als Hauptgrundsatz künftiger Seetaktik galt dem Kaiser der alte Spruch: ‚Der Angriff ist die beste Verteidigung.‘“¹³

Vorbereitet wurde der neue Kurs für die Marine mit der Umorganisation der Admiralität, die der Kaiser kurz nach der Thronbesteigung zum 30. März 1889 gegen den Willen ihres Chefs, Graf Leo von Caprivi, durchgesetzt hatte. Die bisher einheitlich organisierte Spitze der Marine ersetzte er durch das Oberkommando der Marine, das Reichsmarineamt und das Marinekabinett. „Das Feld zu Spiel und Gegenspiel, zu drei- bis vierfach verschiedener Marinepolitik, war eröffnet“, kommentierte Alfred von Tirpitz diesen Wechsel treffend in seinen *Erinnerungen*.¹⁴ Das Reichsmarineamt hatte die Angelegenheiten der Marine im Reichstag zu vertreten und die Haushaltsmittel zu beantragen; es war an die Beschlüsse des Reichstags gebunden und unterstand seit 1890 Admiral Friedrich von Hollmann. Im Reichsmarineamt resortierten Konstruktion und Bau der Schiffe. Das 1889 eingerichtete Oberkommando der Marine mit dem Oberbefehl über alle Kommandobehörden und Marineeinheiten unterstand Max von der Goltz; Wilhelm II. löste es 1899 auf und übernahm selbst das Oberkommando. Als Chef des Marinekabinetts, das für Personalfragen zuständig war, wurde der langjährige, ergebene Vertraute und Flügeladjutant des Kaisers, Freiherr von Senden-Bibran, berufen. In dieser Personalunion hatte er das Privileg des unmittelbaren Zugangs zum Kaiser, weshalb er zu einer der einflussreichsten Persönlichkeiten im Umfeld des Kaisers gehörte. Zunächst hatte seine Funktion nur darin bestanden, „die spontanen Ideen des Kaisers in verständliche marine-technische Ausdrücke zu übersetzen, denn Wilhelm II. besaß nur sehr dürftige Fachkenntnisse“. ¹⁵ Später schürte er die Flottenleidenschaft Wilhelms „in

12 Ludwig von Henk, Die Forderungen der deutschen Marine, in: Ueber Land und Meer, 1890, S. 304–307.

13 Willy Stöwer (Hg.), Kaiser Wilhelm II. und die Marine. Text von Admiralitätsrat Georg Wislicenus, Berlin 1912, S. 76. Georg Wislicenus bezog sich in seinem Rückblick auf die Rede Wilhelms II. am 6.4.1891 anlässlich des feierlichen Spatenstichs zum Durchstich des Nord-Ostsee-Kanals bei dem Dorf Landwehr.

14 Tirpitz (wie Anm. 4), S. 38.

15 Gordon A. Craig, Deutsche Geschichte 1866–1945, München 1989, S. 709, Anm. 6.



Abb. 1: Admiral Friedrich von Hollmann (1842–1913) (Holzstich)



Abb. 2: Freiherr Gustav von Senden-Bibran (1847–1909) (Holzstich)

Quelle (Abb. 1 und 2): Illustrierte Zeitung vom 25.3.1897. Foto: Dortmund, LWL-Industriemuseum/M. Holtappels.

geradezu rabiater Weise“.¹⁶ Zwischen diesen Offizieren bestanden informelle Allianzen, etwa zwischen Freiherr von Senden-Bibran und Alfred Tirpitz; ihnen gegenüber standen Graf Leo von Caprivi und Admiral Friedrich von Hollmann.

2. Schiffskonstruktion

Der Zuwachs an kaiserlicher Einflussnahme wirkte sich besonders auf dem Gebiet der Schiffsentwicklung aus. Dass der Kaiser sich initiativ, unmittelbar und nachhaltig in die Konstruktionsarbeit einschaltete, dass er seine Flotte zu bauen schien, wurde zu einem Topos. Die kaisernahe Marinepublizistik zögerte nicht, die Geschichtsschreibung in diesem Sinn neu zu akzentuieren. Zu den Schiffen der BRANDENBURG-Klasse, 1891 kurz vor der Fertigstellung, schrieb Georg Wislicenus: „Die Pläne dieser neuen Schiffsklasse waren vom Kaiser selbst auf das sorgfältigste durchgeprüft und in Einzelheiten zweckmäßig umgestaltet worden; da auch der Bau von ihm angeregt war, konnte er das neue Geschwader mit kaiserlichem Stolz als sein ureigenstes Werk betrachten.“¹⁷ Die moderne Marinegeschichtsschreibung hat diese Zuschreibung korrigiert und den Hauptverdienst an der Neuentwicklung dem

¹⁶ Röhl 2002 (wie Anm. 10), S. 205.

¹⁷ Stöwer/Wislicenus (wie Anm. 13), S. 69; Georg Wislicenus hier mit Bezug auf die Stapellaufrede Wilhelms II. am 21.9.1891 auf der Stettiner Vulcan-Werft.

Chefkonstrukteur des Reichsmarineamts, dem Geheimen Admiralitätsrat Alfred Dietrich, zuerkannt.¹⁸

Bereits während des Baus der Schiffe der BRANDENBURG-Klasse konkretisierte Wilhelm II. seine Entwürfe für das Linienschiff ERSATZ PREUSSEN, getauft auf KAISER FRIEDRICH III. Es sollte eine neue Schiffsklasse begründen und sei erneut, so der Marinepublizist Wislicenus, nach Plänen gebaut worden, „auf deren Gestaltung der Kaiser gewichtigen Einfluss ausgeübt hatte“.¹⁹

Diese Personalisierung verdrängte etwas Entscheidendes. An dieser Schiffsentwicklung hatten sich Kontroversen unter den Seekriegstaktikern entzündet, die den weiteren Ausbau der Marine zu blockieren drohten. Anfang der 1890er Jahre drehte sich die aktuelle Auseinandersetzung über die Zukunft der Marine um die Frage: Kreuzerkrieg oder Hochseeschlacht? Je nachdem, wie die Antwort ausfiel, hatte sie erhebliche Auswirkungen nicht nur auf die waffentechnische Ausstattung sondern bereits auf den Bau eines Schiffs.²⁰



Abb. 3: Kaiser Wilhelm II. an Bord, gezeichnet von Professor Carl Saltzmann, der der Zeichenlehrer Prinz Wilhelms gewesen war und dem Kaiser Anfang der 1890er Jahre gelegentlich half, seine Ideen für ein Linienschiff zeichnerisch umzusetzen (Originalzeichnung von Carl Saltzmann, 1892). Quelle und Foto: Berlin, Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin, GSTPK 41818.

¹⁸ Alfred Dietrich habe „ein Meisterstück geliefert, das in vieler Hinsicht denen anderer Marinen weit überlegen war“, s. Hans Hildebrand, Albert Röhr u. Hans-Otto Steinmetz, Die Deutschen Kriegsschiffe. Biographien, ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart, 7 Bde., Herford 1979–1983, hier Bd. 4, S. 56. Nachdrücklich eingeschaltet hatte sich Wilhelm II. beim Bau der Kaiseryacht HOHENZOLLERN, die auf dem Stettiner „Vulcan“ gebaut und im Mai 1893 fertig gestellt worden war, s. Carl Busley, Die Kaiseryacht „Hohenzollern“, in: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure vom 4.5.1895, S. 521–526. Der Beitrag erschien in der Reihe „Die jüngsten Bestrebungen und Erfolge des deutschen Schiffbaues“.

¹⁹ Stöwer/Wislicenus (wie Anm. 13), S. 92.

²⁰ S. dazu Hildebrand et al. (wie Anm. 18), Bd. 1, S. 38. Die strategischen Zusammenhänge sind bekannt und brauchen im Rahmen dieses Beitrags nicht weiter ausgeführt zu werden.

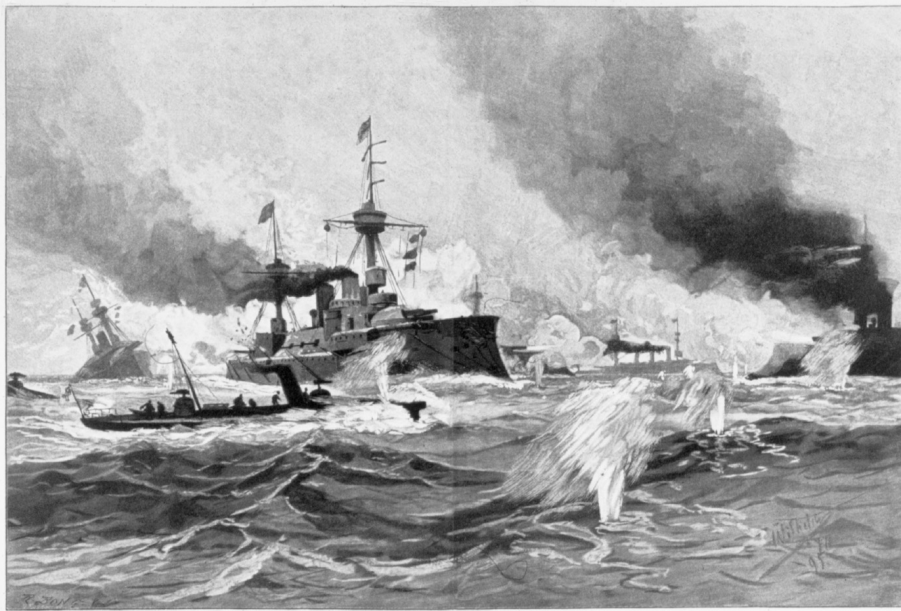


Abb. 4: „Kampf der Panzerschiffe. Nach einer Tuschezeichnung Seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II.“ (Holzstich, um 1895/1896). Quelle: Joseph Kürschner (Hg.), Kaiser Wilhelm II. als Soldat und Seemann, Berlin 1902, Sp. 239-242. Foto: Dortmund, LWL-Industriemuseum/M. Holtappels.

Zu den Details dieser Konstruktionsgeschichte sind nur Bruchstücke überliefert; das Bild, das sich daraus zusammensetzen lässt, hat Lücken. Seinem sprunghaften Naturell entsprechend, übergab der Kaiser Personen seines Vertrauens wie seinem Flügeladjutanten von Senden-Bibran oder Oberst von Kessel immer wieder neue Ideen und geänderte Wünsche in der Form von Pausen oder Zeichnungen mit zum Teil eigenhändigen Eintragungen.²¹ In diesem Zusammenhang steht auch die Episode aus dem Jahr 1893, als der Kaiser nachts ganz Berlin nach seinem ehemaligen Lehrer für das Zeichnen, Professor Carl Saltzmann, absuchen ließ, um sich von ihm bei der zeichnerischen Umsetzung seiner Ideen helfen zu lassen.²² Ironie, Sarkasmus und Resignation klingen mit, wenn von Senden-Bibrans Nachfolger als Chef des Marinekabinetts Georg Alexander von Müller feststellte, der Kaiser betrachte die Schiffsentwicklung vornehmlich „vom ästhetischen Standpunkt aus“.²³

21 Bundesarchiv (BA) Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 12r/v, Brief von Schunke an von Senden-Bibran, Berlin, 31.12.1892; ebd., Bl. 309–316, hier Bl. 311, Brief von Schunke an von Senden-Bibran, Berlin, 9.4.1895; s.a. die auf Dramatik, nicht aber auf technische Details ausgerichtete Zeichnung des Kaisers, abgebildet in: Paul Seidel (Hg.), Der Kaiser und die Kunst, Berlin 1907, S. 241, eine weitere Darstellung auf S. 227.

22 Röhl 2002 (wie Anm. 10), S. 1008.

23 Zit. nach ebd., S. 1112.

Die kaiserlichen Vorlagen für ERSATZ PREUSSEN erhielt der Geheime Regierungsrat Hugo Schunke. 1892 hatte er seine Stellung als Schiffsbau-
direktor des Torpedowesens in der Marine aufgegeben und die Leitung des
Kaiserlichen Schiffsvermessungsamts in Berlin, das formell dem Reichskanz-
ler unterstellt war, übernommen. Als pro forma Unabhängiger wurde er mit
der fach- und sachgerechten Ausarbeitung der kaiserlichen Anregungen be-
auftragt.²⁴ Welcher Aufwand mit einer solchen Ein- oder Umarbeitung im
Einzelnen verbunden war, ist kaum zu ermessen; er muss groß und aufgrund
der sich zum Teil widersprechenden Eingaben des Kaisers verwirrend gewe-
sen sein.²⁵ Zum Ende der Entwurfsphase für ERSATZ PREUSSEN muss es
mehrere Planungsvarianten gegeben haben, bei denen nicht immer klar war,
welche die gültige war; es gab ein „ursprüngliches Kaiserprojekt“ mit acht
anstelle von sechs Geschütztürmen, die Projekte A und B, weiterhin „zu-
rückgezogene und als ungültig erklärte ursprünglich zum Projekt gehört ha-
bende Konstruktionszeichnungen“.²⁶

Hinter diesen Schwierigkeiten der uneinheitlichen Planung lag ein grund-
sätzliches Problem. Zuständig für die Schiffskonstruktion war eigentlich das
Reichsmarineamt mit dem renommierten Chefkonstrukteur Alfred Dietrich
an der Spitze der Konstruktionsabteilung. Mögen zwischen dem Reichsmari-
neamt und dem Kaiser (mit Marinekabinett) unterschiedliche Vorstellungen
über die taktischen Aufgaben des neuen Schiffs, das zugleich eine neue
Schiffsklasse begründen sollte, bestanden haben, so waren es jetzt die Diver-
genzen zwischen den Vorgaben für die neue Konstruktion, die den Konflikt
aufbrechen ließen.

Dietrich umriss vor seiner abschließenden Stellungnahme noch einmal
den Ablauf des Verfahrens.²⁷ Auf der Grundlage vorangegangener Vereinba-

- 24 Hugo Schunke war Freiherr Gustav von Senden-Bibran freundschaftlich verbunden, so-
weit das zwischen einem subalternen bürgerlichen Beamten und einem adeligen Militär
möglich war. Einzelne Briefe ihrer Korrespondenz befinden sich im Bundesarchiv Frei-
burg (RM 2, 1600: Briefe des kaiserl. Geh. Regierungs-Raths Schunke an Konter-Admi-
ral von Senden-Bibran). Zur Biografie Hugo Schunkes s. den Nachruf in: Jahrbuch der
Schiffbautechnischen Gesellschaft 23, 1922, S. 100.
- 25 Überliefert ist eine Angabe aus dem Unternehmen Krupp. Für den Entwurf und die kon-
struktive Durcharbeitung einer 24cm-Lafette wurden 555 Zeichnungen angefertigt, s.
Essen, Historisches Archiv Krupp: FAH 3 C/181, Bl. 25, „Acta betr. Verspätete Lieferung
von Schiffs-Artillerie-Material. 1898–1900“.
- 26 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 309v, Brief von Schunke an von Senden-Bibran, Berlin,
9.4.1895.
- 27 Darstellung u. Zitate im Folgenden nach BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 109–119, hier Bl.
119, Vorlage des Chefkonstruktors, betreffend das Projekt Seiner Majestät des Kaisers
zum Panzerschiff Ersatz „Preußen“, Berlin, 25.12.1893, Hervorhebung im Original. Alfred
Dietrich arbeitete seit 1872 auf der kaiserlichen Werft Danzig, wurde dann in das preußi-
sche Marineministerium berufen, bevor er 1879 Nachfolger des Chefkonstruktors der
kaiserlichen Admiralität in Berlin, August Koch, wurde; s. dazu o.V., Alfred Dietrich 1843–
1898 [Biografie], in: 100 Jahre Schiffbautechnische Gesellschaft, Bd. 2: Biografien zur
Schiffbaugeschichte, Berlin 1999, S. 103.

rungen hatte das Reichsmarineamt die Denkschrift ERSATZ PREUSSEN erarbeitet und dem Kaiser am 25. Juli 1893 überreicht. Daraufhin erhielt das Reichsmarineamt vom Marinekabinett am 1. Oktober 1893 „ein Heft mit den jenem Projekt zu Grunde gelegten Gewichtszusammenstellungen und Berechnungen, ferner Skizzen der allgemeinen Anordnung des Panzers, der Thürme pp, einer Konstruktionszeichnung, sowie eine Anlage ‚Bemerkungen‘, in der auf den Inhalt der Denkschrift des Reichs-Marine-Amtes eingegangen ist“. Dietrich erhielt einen mündlichen Befehl zur eingehenden Prüfung dieser Eingaben, monierte aber schon vorher „sehr mangelhafte [...] vorliegende [...] Zeichnungen und Angaben“; seine Berechnungen ergaben eine „ungenügende Stabilität, die in Folge des Tiefertauchens eintretende Verminderung der Geschwindigkeit“: Aufgrund „der Unmöglichkeit, das Schiff in Kiel oder Wilhelmshaven zu docken, ist das Projekt in der vorliegenden Form – ganz abgesehen von der Unvollständigkeit und Unklarheit der Zeichnungen – *unannehmbar zur Ausführung*“.

Zu Weihnachten und kurz vor dem 34. Geburtstag des Kaisers am 27. Januar 1894 hatte dieses Votum die Front zwischen den Lagern noch einmal verhärtet. Es führte zu einer Blockade der Schiffsentwicklung in ohnehin schwierigen Zeiten. Im Reichstag bestanden große Vorbehalte gegenüber einer Ausweitung der Flotte, zumal nach der ungeschickten Stellungnahme Admiral von Hollmanns zur schweren Kesselexplosion auf der BRANDENBURG am 16. Februar 1894. Die innenpolitische Krise und die Entfremdung zwischen Kaiser und Reichskanzler von Caprivi spitzten sich zu.²⁸ Außenpolitisch waren geheime Entwicklungen eingeleitet, um in England mit Bezug auf die britische Flottenübermacht antideutsche Stimmungen zu schüren.²⁹

28 Brief Philipp Eulenburgs an Friedrich von Holstein, 7.10.1893: „Große Marineforderungen hält der Kaiser für unmöglich. Er hat den Befehl gegeben, die Forderungen auf das *äußerste Minimum* zu beschränken. Dieses ist nach Laienbegriffen immer noch hoch genug: Ein Panzer an Stelle der absolut untauglich gewordenen „Preußen“ und ein Panzerkreuzer als [/] Admiralsschiff für das Geschwader, das wegen Altersschwäche aufgelöst werden mußte. Der Kaiser sagt, daß es bei Zusammensetzung und Stimmung des Reichstages unmöglich sei, in einigen Jahren mit einer alsdann absolut notwendigen Forderung von etwas 50 Millionen zu kommen. Daher müsse man, wenn nicht überhaupt die deutsche Flotte eingehen und unbrauchbar werden solle, allmählich die Forderungen durchsetzen. Motive für die Notwendigkeit einer gewissen Anzahl von Schiffen liegen in dem Umstand, daß wir bei einem großen Krieg ohne den Zuzug österreichischen Getreides (welches Österreich selbst brauchen wird) Amerikas benötigen, um im Lande nicht zu verhungern. Die mit Getreide geladenen Schnelldampfer durch den Kanal zu bringen *trotz* französischer Schiffe sei der innere Grund gewisser Forderungen für die Marine. Leider sei der Reichstag zu unwissend, um das zu verstehen. An die große Glocke könne es allerdings nicht gehängt werden“, zit. nach John C.G. Röhl (Hg.), Philipp Eulenburgs Politische Korrespondenz, Boppard 1979, Bd. 2, S. 1117f. [Nr. 830].

29 Brief Friedrich von Holsteins an Philipp Eulenburg, 17.11.1893: „In England geht jetzt etwas Interessantes vor. Eine Agitation ist im Entstehen für Behauptung des englischen Übergewichts zur See. Toulon gab den ersten Anstoß. Die Sache wurde aber von hier aus genährt. Wir haben hier einen ganz hervorragenden Times-Korrespondenten [Valentine

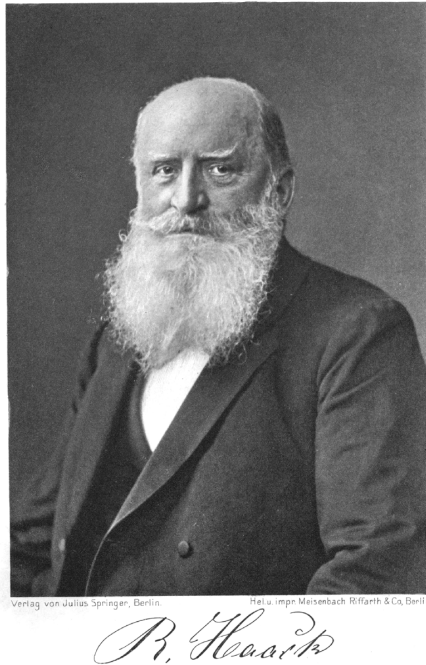


Abb. 5: Rudolph Haack (1833–1909). Quelle: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1910, Frontispiz. Foto: Dortmund, LWL-Industriemuseum/M. Holtappels.

Der intern nicht mehr zu lösende Konflikt zwischen den Führungseliten drohte die weitere Schiffsentwicklung in einem Moment zu blockieren, als der Reichstag am 9. März 1894 die erste Rate zum Bau eines Kreuzers ERSATZ PREUSSEN abgelehnt, die erste Rate für das Panzerschiff ERSATZ PREUSSEN dagegen bewilligt hatte.³⁰ In dieser Situation schlug Admiral von Hollmann dem Kaiser am 18. März 1894 eine „unpartheiische Prüfung“ vor – ein heikles Ansinnen angesichts der kaiserlichen Umgebung, in der ausschließlich Parteigänger und Interessenvertreter versammelt waren. Als „Unpartheiischen“ mit dem Vertrauen oder doch zumindest mit der fachlichen Anerkennung durch alle drei Seiten schlug Admiral von Hollmann den „Civilingenieur Haack“ vor. Kaiser Wilhelm billigte den Vorschlag offensichtlich auch deshalb, weil er die Person des Unpartheiischen akzeptierte.

Chirol], welcher offenbar auf den Chefredakteur, den bekannten Wallace [Sir Donald Mackenzie Wallace, 1891–99 Direktor der Auslandssparte der Times.], großen Einfluß hat, denn die „Times“ geht wütend für Flottenrüstung los und ich erkenne manche von den Argumenten, die Sie in den Erlassen nach London gelesen haben. Es bleibt abzuwarten, auf welchen Boden die Saat fällt“, zit. nach Röhl (wie Anm. 29), Bd. 2, S. 1143 [Nr. 847].

- 30 „Die erste Rate zum Bau des Panzerschiffs ERSATZ PREUSSEN wurde bewilligt, eine gleiche für den des Kreuzers ERSATZ PREUSSEN abgelehnt.“ Mittheilung, in: Neueste Mittheilungen, Berlin, 16.3.1894, S. 3.

3. Konfliktlösung durch einen Unparteiischen

Wer war Rudolph Haack? Gemeinsam mit Carl Busley hatte er gerade eine Bestandsaufnahme zu Schifffahrt und Schiffbau am Beispiel des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft veröffentlicht.³¹ Diese Geschichte der beiden Reedereien war nach Lars Ulrich Scholl „repräsentativ für die gesamte deutsche Schifffahrtsgeschichte“, für den Aufstieg Deutschlands „zu einer maritimen Großmacht und einer international erstrangigen Schifffahrtsnation“; der Haack/Busley, wie das Werk in Anerkennung der dahinter stehenden Autoritäten knapp genannt wurde, dokumentierte „das Selbstbewußtsein einer Nation“ und war dem Kaiser gewidmet.³²

Rudolph Haack war vom gelernten Meister für den Holzschiffbau in Wolgast zum Schiffbaudirektor der Stettiner Vulcan-Werft aufgestiegen.³³ Sein Name und seine herausragende Stellung waren mit dem Panzerschiff PREUSSEN, dem ersten auf einer Privatwerft in Deutschland gebauten Schiff dieses Typs, mit der Produktion weiterer Schiffe für die Marine und den Handelsverkehr sowie mit den ersten Panzerschiffexporten nach China in den 1880er Jahren verbunden. Diese Schiffe waren erstmals vollständig mit Material aus deutschen Unternehmen gebaut worden. Haack personifizierte daher nicht nur den steilen Aufschwung der Vulcan-Werft, sondern des deutschen Schiffbaus und eines Teils der deutschen Schwerindustrie insgesamt. Entsprechend wurde er im Nachruf der *Schiffbautechnischen Gesellschaft* gewürdigt: „Seine Tätigkeit beim ‚Vulkan‘ nach Beendigung des französischen Krieges steht mit ehernen Lettern in der Geschichte des deutschen Schiffbaues gezeichnet.“³⁴ Lars Ulrich Scholl sieht in Haack den Verantwortlichen für das Schiffbauprogramm der Marine.³⁵ In Fachkreisen war Haack

- 31 Rudolph Haack u. Carl Busley, Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft, Berlin 1893.
- 32 Lars U. Scholl, Schifffahrt und Schiffbau um 1890. Eine Bestandsaufnahme der beiden führenden deutschen Reedereien, in: Rudolph Haack u. Carl Busley (Hg.), Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Textband [zum gleichnamigen Reprint], Düsseldorf 1986, S. V–XIII, hier S. VII.
- 33 Eckhard Schinkel u. Lars U. Scholl (Hg.), Rudolph Haack (1833–1909). Industriepionier unter drei Kaisern, Bremen 2009. Der Band ist auf der Grundlage eines gemeinsamen Forschungsprojekts des LWL-Industriemuseums, Dortmund, und des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bremerhaven, entstanden; die begleitende Studioausstellung wurde 2009 im Deutschen Schifffahrtsmuseum, Bremerhaven, und wird 2010 im LWL-Industriemuseum/Schiffshebewerk Henrichenburg in Waltrop und in Wolgast, der Geburtsstadt Haacks, gezeigt.
- 34 O.V., Nachruf Rudolph Haack, in: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1910, S. 89ff., hier S. 90.
- 35 Lars U. Scholl, Schiffbau und die Eisen- und Stahlindustrie. Die Entwicklung in Deutschland zwischen 1850 und 1914, in: Manfred Rasch u. Dietmar Bleidick (Hg.), Technikgeschichte im Ruhrgebiet, Technikgeschichte für das Ruhrgebiet, Essen 2004, S. 641–663, hier S. 647.

eine Legende zu Lebzeiten. 1886, im Alter von 54 Jahren, endete seine Tätigkeit als Schiffbaudirektor bei der Stettiner Vulcan-AG, er und seine Familie zogen nach Berlin. Dort begann eine zweite Karriere als gefragter Gutachter und Privatgelehrter, als Berater, als Vortragender und Publizist zu Fragen der Handelsschifffahrt und der Marine. Über seine Auftragsarbeiten für das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Mitgliedschaften in technischen Vereinigungen stand er mit den angesehensten Persönlichkeiten aus Politik und Technik in Verbindung. Einer Führungselite, die an eine militärische oder zivile Institution oder an adlige Herkunft gebunden war, gehörte er jedoch nicht an. Auch für eine Zugehörigkeit zur informellen Elite der „Berliner Etagé“ gibt es keinen Beleg, gleichwohl für eine außerordentliche Wertschätzung, die in der Ehrenmitgliedschaft der Schiffbautechnischen Gesellschaft gipfelte.

Die Verbindungen reichten bis in die Spitze der Admiralität. Ob es direkte Begegnungen zwischen Wilhelm II. und Rudolph Haack gegeben hat, ist nicht nachweisbar, aber wahrscheinlich, zumindest denkbar. Für Wilhelm waren die Schiffstaufraktionen auf der Stettiner Vulcan-Werft ein stets geschätztes Reiseziel. Ein tieferer Grund dafür lag, wie er selbst mehrfach ausführte, in einer Kindheitserinnerung. Als 14-jähriger hatte Prinz Wilhelm den Stapellauf des Panzerschiffs PREUSSEN miterlebt. Unter den Augen des Kronprinzenpaares und der Söhne Prinz Heinrich und Prinz Wilhelm gab Haack als der Hauptverantwortliche für diesen Bau damals das entscheidende Kommando; in Anerkennung seiner Leistung ließ ihn der Kronprinz beim anschließenden Festmahl zu sich bitten – eine im strengen offiziellen Protokoll für Besuche aus dem Königshaus außergewöhnliche öffentliche Ehrung für den Schiffbaumeister Haack. Wilhelm II. besuchte den Stettiner „Vulcan“ mehrfach; geradezu programmatisch musste der Besuch im Jahr seines Amtsantritts als deutscher Kaiser gewirkt haben.³⁶

Rudolph Haack erklärte sich zur „unparteiischen“ Prüfung der vom Reichsmarineamt einerseits und vom Marinekabinett andererseits erhaltenen, auseinander gehenden Ergebnisse der Berechnungen über die Stabilität des Kaiserprojektes ERSATZ PREUSSEN bereit.³⁷ Seine Ansprechpartner waren Dietrich und Schunke. Dass sich Haack und Dietrich seit vielen Jah-

36 Georg Wislicenus zufolge erfolgte der Besuch am 22.12.1888, um sich „von der Leistungsfähigkeit der größten deutschen Schiffbauwerft persönlich zu überzeugen, wohl auch, um vorbereitende Fragen an die Leiter und Schiffbaumeister zu stellen“, s. Stöwer/Wislicenus (wie Anm. 13), S. 65. In der Erinnerung Wilhelms II. hatte es sich um eine Einladung des Vorstands gehandelt. Bei dieser Gelegenheit kam es zu der für den Kaiser denkwürdigen Begrüßung durch die versammelte Arbeiterschaft, die ihm schweigend dafür dankte, dass er sich in einer Zeit wirtschaftlicher Not für den „Vulcan“ eingesetzt hatte, s. Kaiser Wilhelm II. Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878–1918, Leipzig u. Berlin 1922, S. 38f.

37 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 270, Rudolph Haack an Admiral von Hollmann (Anschreiben zum Gutachten), Berlin, 5.8.1894.

ren kannten, wird Schunke nicht unbekannt gewesen sein. Verständlich, dass er auch deshalb in Haack den Interessenvertreter des auftraggebenden Reichsmarineamts sah. Mehrfach versuchte er, die Vorgaben und Zusammenhänge für den Entwurf des Kaisers zu erklären. Haack jedoch wies jede Einflussnahme zurück. Nach einem von mehreren Besuchen bei Haack, um Materialien zu übergeben und zu erläutern, resümierte Schunke in einem Schreiben an seinen Vorgesetzten von Senden-Bibran: „Ich habe die Empfindung, als ob hier vom Reichs-Marine-Amt mehr taktisch, als technisch gearbeitet wird.“³⁸ Noch mehrfach äußerte Hugo Schunke Vorbehalte gegenüber Haacks Arbeit. Kurz vor Übergabe des Gutachtens stellte er resignierend fest: „Herr Haack hat *mich* zur Fertigstellung seines Gutachtens jedenfalls so gut wie nicht gebraucht.“³⁹

Die Nervosität aller Beteiligten – mit Joachim Radkau und Volker Ullrich das Signum dieser Zeit insgesamt⁴⁰ – wurde in der barschen Zurechtweisung Admiral von Hollmanns durch den Kaiser greifbar. Bezeichnenderweise bezog er sich nicht auf die schiffbauliche Kritik an seinem Entwurf, sondern auf grundsätzliche Erwägungen:

„Ich will Ihnen keine Vorschrift geben, wie sich eine Neu-Construction im Reichs-Marine-Amt zu entwickeln haben wird, aber Ich sehe Mich veranlaßt darauf hinzuweisen, wie nothwendig es ist, daß sich im Offiziercorps Kräfte finden, welche ihr Nudium der militärischen Entwicklung von Schiffs-Constructionen zuwenden. Solange der Offizier nicht vollen Antheil nimmt an dieser Entwicklung, er seine in der Front gewonnenen Erfahrungen dem Techniker zur Ausarbeitung der Schiffs-Constructionen vorenthält, verzichten wir auf einen Faktor, welcher für den Krieg ausschlaggebend sein kann. Ich habe nicht die Ueberzeugung, daß ganz angestrebt worden ist, die Offiziere des Reichs-Marine-Amtes daraufhin zu erziehen oder ihnen den Platz zuzuweisen, der ihnen bei Schiffs-Constructionen gebührt. Die Verschiedenheit der Anschauungen über den militärischen Werth eines Schiffes einem andern gegenüber, giebt einen schlagenden Beweis dafür, wie gering diese Materie im Seeoffizierscorps bearbeitet ist und wie fleissig Meine Seeoffiziere sein müssen, um eine Basis für grundlegende Ansichten zu schaffen. Sie haben in Ihrem Ressort die Mittel uns eine Organisation für die militärische Entwicklung des Schiffbaus durch Offiziere in's Leben treten zu lassen und Ich fordere Sie auf, jenen schwachen Punkt in der Organisation Meiner Marine beseitigen zu helfen. Es ist dringend nothwendig, daß bei jeder Neu-Construction pp eine

38 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 224: Hugo Schunke an Freiherr von Senden-Bibran, Berlin, 20.5.1894.

39 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 240: Hugo Schunke an Freiherr von Senden-Bibran, Berlin, 6.8.1894, Hervorhebung im Original.

40 Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 1998; Volker Ullrich, *Die nervöse Großmacht 1871–1918. Aufstieg und Untergang des deutschen Kaiserreichs*, Frankfurt a.M. 1997.

ernstliche Durcharbeitung aller militärischen Interessen seitens geeigneter Offiziere stattfindet. Diese Prüfung würde Ich auch für die von Mir gegebenen Konstruktionen gewünscht haben, daß sie nur mit Bezug auf die technische Ausführung erfolgte, entspricht Meinen Wünschen nicht. Ich ersuche Sie Ihre vornehmste Aufgabe in allen Fragen der militärischen und technischen Entwicklung der Schiffsbauten zu erblicken. Bilden Sie hierzu geeignete Offiziere und tüchtige Techniker heran, lassen Sie Erstere gestützt auf unsere taktischen Arbeiten auf dem Wasser, sowie unter strategischen Maßnahmen für den Krieg fleißig mitarbeiten und ich werde keine Veranlassung mehr haben, durch Meine Entwürfe einen neuen Impuls anzustreben. Zum Schluß aber will Ich Ihnen auch gerne aussprechen, daß Ich Ihre Thätigkeit, welche Sie Mir in dem Eingehen auf Meine schiffbaulichen Gedanken gezeigt haben, durchaus anerkenne. Sie besitzen Mein volles Vertrauen und Ich bin überzeugt, wie es nur der im Vorstehenden gegebenen Anhaltspunkte bedarf, um das Ziel zu erreichen, welches Ich durch die Aufstellung Eigener Projekte erstrebt hatte.“⁴¹

Am 15. August 1894, viereinhalb Monate nach Auftragsübernahme, übersandte Haack sein Gutachten an den Chef des Reichsmarineamts. Das Resümee lautete kurz und knapp: „Meine Rechnung ergibt als Schlußresultat ein Maaß der Stabilität – M.G. – von 0,629 m, dasselbe ist zu klein, so daß danach das vorliegende Project für die weitere Ausführung nicht empfohlen werden.“⁴² In den abschließenden Erläuterungen zum Gutachten monierte Haack zudem, dass „die betreffenden Zeichnungen etc. nur geringen Anhalt für die beabsichtigten Constructionen und Einrichtungen bieten und eine Bauvorschrift ganz fehlt“.⁴³ Gleichwohl war damit der Weg geebnet, auf dem sich die Kontrahenten aufeinander zu bewegen konnten und es auch taten. Am 20. August 1894, nur fünf Tage nach Haacks Gutachten, unterzeichnete Wilhelm II. die „Baukonstruktionsbedingungen“ für das Panzerschiff ER-SATZ PREUSSEN.⁴⁴ Diese außergewöhnlich schnelle Reaktion wäre nicht möglich gewesen, wenn die Arbeiten in den fast neun Monaten nach Dietrichs vernichtendem Urteil unterbrochen worden wären. Doch das Reichsmarineamt nahm schon vor dem Eingang von Haacks Gutachten Verbindungen zum Chef des Oberkommandos der Marine, Freiherr Maximilian von der Goltz, auf. Er stimmte der geplanten Verbreiterung des Schiffs zu, kritisierte aber die für seine Antwort zu knapp bemessene Zeit und die ungenau-

41 BA Freiburg: RM 3, 2526, Bl. 7–17, hier Bl. 10ff., Kaiser Wilhelm II. an Admiral von Hollmann, Berlin, 23.5.1894, Auszug.

42 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 270, Rudolph Haack an Admiral von Hollmann (Anschreiben zum Gutachten), Berlin, 5.8.1894.; Bl. 271–300, Gutachten v. 15.8.1894 (beglaubigte Abschrift), gez. R. Haack, Civil-Ingenieur.

43 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 287, Erläuterungen zum Gutachten, Berlin, 5.8.1894.

44 BA Freiburg: RM 3, 3683, Bl. 31–33v, Baukonstruktionsbedingungen, Berlin, 20.8.1894. Ein Werftmodell zeigt das Deutsche Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, ein zweites befindet sich in der Marine-Schule Mürwik.

en Angaben; auf der beiliegenden Zeichnung findet sich der Vermerk „Un-
glaublich! Aber wahr!“⁴⁵

Wie der Kaiser und die Repräsentanten der beiden Lager Haacks Gutachten und das Ergebnis aufnahmen, ist nicht bekannt. Nur Geheimrat Schunke konnte seine Empörung kaum unterdrücken.⁴⁶ Er bat um eine Audienz beim Kaiser, die ein halbes Jahr später gewährt wurde. In deren Verlauf habe er, so schreibt er an von Senden-Bibran, „den Allerhöchsten Befehl erhalten, das Projekt in einer Form, welche möglichst jede Missdeutung ausschlosse zur nochmaligen Vorlage an den genannten Ingenieur fertigzustellen“.⁴⁷ Zu dieser erneuten Prüfung kam es nicht mehr.⁴⁸

Wie hoch der Schatten war, über den Chefkonstrukteur Dietrich bei der weiteren Durcharbeitung einschließlich der kaiserlichen Entwürfe springen musste, erhellt ebenfalls nur indirekt aus seiner höchst umständlichen Formulierung in dem Vortrag über die Konstruktion von KAISER FRIEDRICH III. vor der bedeutenden ‚Institution of Naval Architects‘ am 16. Januar 1896 in Berlin. Die erhöhten Gewichte der Artillerie und ihre Panzerung „nach den neuesten Erfahrungen“, so Dietrich, mussten im Allgemeinen durch Gewichtersparnisse ausgeglichen werden, doch:

„Nirgends war zu sparen, da überall die Forderungen gesteigert sind [...]. Das Gewicht des Schiffskörpers ist bei allen modernen Schiffen durch rationellere Bauart, aber auch durch Verminderung der Materialdicken schon so weit reducirt, wie es mit der Festigkeit nur irgend noch verträglich ist, ja es ist schon theilweise über das mit reichlicher Sicherheit zulässige Maß fast hinausgegangen“.⁴⁹

Unüberhörbar die großen Anstrengungen, die Wahrheit zum Ausdruck zu bringen, ohne die Fehler und Verantwortlichkeiten klar und deutlich auszusprechen. Mit dieser rhetorischen Verschleierung war der Schein konstruktivi-

45 BA Freiburg: RM 3, 3683, Bl. 12–18, Zeichnung auf Bl. 18, Schreiben Admiral Maximilian von der Goltz an Admiral Friedrich von Hollmann, Danzig, 2.7.1894.

46 Zu erschließen über den „Trostbrief“ von von Senden-Bibrans an Schunke, s. BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 265, Brief von von Senden-Bibran an Schunke, Berlin, 25.1.1895: „Ihre Anschauungen, von denen Sie mich durch Ihren freundlichen Brief vom 24. D. in Kenntniss gesetzt haben, verstehe ich vollkommen. Wenn man eine so leistungsfähige und schaffende Kraft ist wie Sie, die immer das Beste eingesetzt hat und immer gerade Wege gegangen ist, dann hat man auch Widersacher, besonders – verzeihen Sie wenn ich das ausspreche – in Ihrem Kreise des Berufs, wo der eigene Kopf eine viel selbstständigere Rolle spielt, als in anderen Berufsarten.“

47 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 309, Brief von Schunke an von Senden-Bibran, Berlin, 9.4.1895.

48 BA Freiburg: RM 2, 1600, Bl. 241r/v, Brief von Rudolph Haack an Schunke, Berlin, 6.8.1894: „Einen Auftrag auf Ausdehnung meiner Untersuchungen auf das neuste Project Seiner Majestät habe ich nicht erhalten“.

49 Alfred Dietrich, Entwicklung der Entwürfe und des Baues der deutschen Kriegsschiffe, in: Stahl und Eisen 1896, S. 526–535, hier S. 532f.

ver und ehrerbietiger Zusammenarbeit mit dem Kaiser gewahrt, und darauf kam es an. Wie auch bei Hugo Schunke saß der Groll bei Alfred Dietrich tief, denn moderne Standards, die mit der BRANDENBURG-Klasse bereits erreicht worden waren, hatten wieder aufgegeben werden müssen. Als er im Juli 1896 eine gerahmte „Photographie Sr. Majestät mit Unterschrift“ als kaiserliches Geschenk erhalten sollte, lehnte Dietrich die Auszeichnung ab.⁵⁰

Für die involvierten Führungseliten war entscheidend, dass mit Hilfe von Haacks Gutachten die starren Fronten aufgeweicht worden waren. Von den Konflikten, die den Marineschiffbau „ins Stocken“ gebracht hatten,⁵¹ erfuhr die Öffentlichkeit nichts. Weder in seinem programmatischen Vortrag in der Königlichen Kriegs-Akademie am 8. Februar 1896, über Gegenwart und Zukunft der Marine, noch in seiner Rede zum Stapellauf von KAISER FRIEDRICH III. auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven am 1. Juli 1896 erinnerte Kaiser Wilhelm II. daran. Vielmehr erinnerte er erneut an jene Taufe der alten PREUSSEN im November 1873 und stellte sich mit seiner Beteiligung am aktuellen Neubau unausgesprochen, aber unüberhörbar in die Nachfolge dieser einzigartigen Pionierleistung. Auf die Ansprache des Staatssekretärs Admiral von Hollmann antwortete er:

„Indem Ich Ihnen, Mein lieber Hollmann, für die freundlichen Worte von Herzen danke, kann Ich nur sagen, daß, wenn Ich einen bescheidenen Anteil an den Arbeiten habe durch das Interesse, welches Ich denselben entgegneten durfte, dieses doch zum Besten der Gesamtheit geschah, und daß es mir selbstverständlich eine besondere Freude war, gerade für dieses Schiff mit raten und taten zu können. Ich spreche Ihnen aber meinen Dank aus dafür, daß Sie und alle die unter Ihnen stehenden Beamten und Offiziere auf die Wünsche und Fingerzeige eingegangen sind, welche Ich glaubte, im Sinne der Front und der praktischen Seeoffiziere an Sie übermitteln zu können.“⁵²

Erneut versammelte der Kaiser die bewährten Topoi, mit denen er sich bescheiden in den gemeinsamen Dienst an der gemeinsamen Sache stellte. Allenfalls indirekt, in Nebenbemerkungen hier und da, wahrnehmbar lediglich für die kaiserliche Entourage wie für den gemäßregelten Admiral von Hollmann, spielte der Kaiser auf das Prinzipielle in seinem Sinn an. Kein Wort über die anderen Beteiligten und erst recht nicht über jenen ziemlich verzweifelten Hugo Schunke.

50 BA Freiburg: RM 2, 125, [ungezählt], Vermerk v. 2.7.1896/10.7.1896. Zu der entsprechenden Bewertung s. Erwin Strobusch, Kriegsschiffbau seit 1848, Bremerhaven 1984, S. 29f.

51 Christopher Clark, Wilhelm II. Die Herrschaft des letzten deutschen Kaisers, München 2008, S. 176.

52 Stöwer/Wislicenus (wie Anm. 13), S. 94. Waren die Streitigkeiten über das Schiffbauliche beigelegt, so rückten in den folgenden Jahren die Kontroversen über die Details der Bewaffnung in den Vordergrund, was zu erheblicher Mehrbelastung in der Konstruktionsabteilung des Unternehmens Krupp und zu weiteren Verzögerungen bei der Fertigstellung führte.

4. Schluss

Nachdem er sich für den Flottenausbau und für die Umorganisation der Admiralität entschieden hatte, stand Wilhelm II. unter Druck, den neu erworbenen Einfluss auch kompetent auszuüben. Seine Grenzen zeigten sich in dem Moment, als sich zwischen den neuen Führungseliten ein ausweglos erscheinender Konflikt entwickelte. Es bedurfte des Gutachtens eines „Unparteiischen“, um die starren Fronten aufzulösen. Nach diesen Erfahrungen endeten die „Anregungen“ keineswegs, aber der Kaiser richtete seine Eingaben nun direkt an das Reichsmarineamt; dass es dabei auch weiterhin zu Konflikten kam, hat Wolfgang König ausgeführt.⁵³ Im Sinne einer Entlastung gab Wilhelm II. mit der Berufung von Alfred Tirpitz auch ein Stück jener Macht ab, die er sich mit der Aufteilung der alten Admiralität verschafft hatte.

Die Frage, ob sich aus der Projektentwicklung für das Linienschiff KAI-SER FRIEDRICH III. die Dominanz des kaiserlichen persönlichen Regimes oder der ihn umgebenden Funktionseliten erkennen lässt, erweist sich als eine zu theoretische Alternative. Das Kräftespiel im wilhelminischen Beziehungsfeld ist komplexer als jene Polarisierung zum Ausdruck bringen kann. Insofern stimme ich Matthew Jeffries zu. Wilhelm II. war „nur ein Faktor in einem komplexen politischen System, in dem Parteien, Interessengruppen und Massenmedien eine zunehmende Rolle spielten, gleichwohl war er ein sehr vitaler Faktor“.⁵⁴

Charakteristisch für das Funktionieren und Weiterbestehen der fragilen Ordnung im Konflikt war eine Metakommunikation aller Beteiligten. Ungeachtet beschädigter Beziehungen im persönlichen Bereich war sie auf die Unantastbarkeit der Institution Kaiser im öffentlichen Raum und auf die Wahrung des Scheins von Konfliktfreiheit und Loyalität ausgerichtet. In diesem Sinn gibt es eine Fülle von Formulierungen zur Einvernehmlichkeit und Ergebnisorientierung, wie sie etwa Carl Busley in seinem Vortrag „Unsere Flotte“ in Gegenwart des Kaisers während der 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Stuttgart am 8. Juni 1896 fand: „Höchst erfreulich ist es für die deutsche Technik, dass unser thatenfroher Kaiser, der an der Entwicklung des deutschen Schiffbaues einen so lebhaften Antheil nimmt, schon mehrfach mit seinen Ideen befruchtend auf unsere Schiffsneubauten eingewirkt hat.“⁵⁵

Anschrift des Verfassers: Dr. Eckhard Schinkel, LWL-Industriemuseum, Grubenweg 5, 44388 Dortmund, E-Mail: e.schinkel@lwl.org

53 König (wie Anm. 1), S. 25ff.

54 Matthew Jeffries, *Contesting the German Empire, 1871–1918*, Singapore 2008, S. 89: Wilhelm II. war „only a factor in a complex political system, in which the parties, pressure groups, and mass media all played an increasing part, but he was a vital factor nevertheless“.

55 Carl Busley, *Unsere Flotte*, in: *Stahl und Eisen* vom 15.6.1896, S. 469–473.