

1 EINLEITUNG

Der Erste Weltkrieg war nicht nur das „prägende Ereignis“¹ und die „Urkatastrophe“² des 20. Jahrhunderts“, sondern auch in vielerlei Hinsicht eine völlig neue Art von militärischem Konflikt. Nicht nur erforderte der rasch einsetzende Stellungskrieg eine Änderung der bisherigen Kampfweise, er brachte auch eine Reihe technischer Neuentwicklungen mit sich, welche die Kriegführung bis heute prägen sollten.³ Mit der Erfindung des Panzerkampfwagens entstand eine völlig neue Waffengattung, während neue Nahkampfwaffen wie die Maschinenpistole oder die Handgranate bis heute zur Grundausrüstung der Infanterie gehören. Auch der Einsatz von Giftgas war ein Novum des Ersten Weltkrieges.⁴ Doch nicht nur zu Lande brachte der „Große Krieg“⁵ Neuerungen mit sich: Zum ersten Mal in der Militärgeschichte wurde auch der Luftraum zum Kriegsschauplatz. So wuchsen auch Flugzeuge und Zeppeline, zunächst nur zur Aufklärung eingesetzt, alsbald zu einer eigenständigen Waffengattung heran.⁶ Zur See hingegen waren es vor allem U-Boote, die ihren ersten umfassenden Kriegseinsatz erlebten.⁷ Dies galt insbesondere für die deutsche U-Bootwaffe, welche schnell zu Deutschlands Hauptwaffe im Seekrieg avancieren sollte.

Dennoch waren die Folgen dieser Neuerungen auf den Kriegsschauplätzen höchst unterschiedlich. Während Trommelfeuer, Maschinengewehre und Giftgas zu Lande ein anonymisiertes Massensterben in den Schützengräben nach sich zogen, kam es zu Wasser und in der Luft zu einer Individualisierung der Kämpfe.

1 Hirschfeld, S. 9

2 Kennan, S. 12; Schulin, S. 3 ff.; Mommsen, S. 14.

3 Bihl, S. 180 ff. nennt hier u. a. die gesteigerte Bedeutung (schwerer) Artillerie und der Pioniertruppe sowie den flächendeckenden Einsatz des Maschinengewehrs.

4 Zur Entwicklung des Panzerkampfwagens im Ersten Weltkrieg siehe Kershaw, S. 5 ff.; zur deutschen Panzerwaffe im Besonderen siehe Raths, S. 24 ff. sowie Nehring, S. 15–37. Zum Gaskrieg siehe Martinetz, S. 9 ff.

5 Zum Begriff des „Great War“ siehe Stevenson, S. 12 f.

6 Zum Luftkrieg im Ersten Weltkrieg generell: Murray, S. 26 ff.; Bihl, S. 115 ff.; zum strategischen Luftkrieg gegen Deutschland: Blank, S. 2 ff. (m. w. N.); zum strategischen Bombenkrieg gegen Großbritannien siehe Murray, S. 72 f.; Apostolo, S. 14 ff., 38 ff.; Stevenson, S. 383 sowie Morrow, S. 116 f.

7 Der Begriff „U-Boot“ ist hier missverständlich, da es sich bei den im Ersten Weltkrieg eingesetzten Booten um reine Tauchboote, d. h. Fahrzeuge, die normalerweise über Wasser fahren und tauchen, um einen Angriff durchzuführen oder sich dem Gegner zu entziehen, handelte. Unterseeboote im wörtlichen Sinne, d. h. Boote, welche während des kompletten Einsatzes unter Wasser bleiben konnten gibt es de facto erst seit der Entwicklung des Atomantriebs, vgl. Rössler, S. 8. In der vorliegenden Arbeit werden – entsprechend der landläufigen Praxis – die Begriffe „U-“ und „Tauchboot“ synonym gebraucht. Die erste Nation, die ein Tauchboot zu militärischen Zwecken einsetzte waren die Konföderierten Staaten von Amerika 1863 mit der *CSS Hunley*, siehe dazu: McPherson, S. 302 sowie Chaffin, S. 121 ff.

Kampfpiloten und U-Bootkommandanten, deren militärische Erfolge mittels Abschusszahlen und versenkter feindlicher Tonnage relativ genau messbar waren, wurden zu einem neuen Typus des Soldaten, dem so genannten „Ass“. Erstmals für den französischen Piloten Adolphe Pégoud gebraucht, steht die Bezeichnung seitdem für besonders erfolgreiche Akteure des Luft- und U-Bootkrieges.⁸ Männer wie v. Richthofen, Immelmann oder Boelcke sind bis heute nicht nur regelmäßig Gegenstand von Wissenschaft und Film, sondern wurden zu einem Teil deutscher Militärtradition.⁹ Hingegen fand eine entsprechende Auseinandersetzung mit den U-Boot-„Assen“ der Kaiserlichen Marine bis heute kaum statt. Dies ist auch insofern bemerkenswert, als dass das Wirken der erfolgreichsten U-Bootkommandanten des Zweiten Weltkriegs relativ umfassend dokumentiert ist.¹⁰ Ein Teil dieser Lücke soll mit der vorliegenden Arbeit geschlossen werden, welche den erfolgreichsten U-Bootkommandanten der Seekriegsgeschichte, das so genannte „Ass unter den Assen“¹¹ des U-Bootkrieges, Lothar von Arnauld de la Perière, zum Gegenstand hat.

- 8 Die Bezeichnung ging angeblich auf den Flugzeugwart Pégouds zurück, der diesen als L'«as des as» bezeichnete (Vgl. *Le Matin* vom 24.10.1920, S. 2); siehe ferner das kurz nach Kriegsende erschienene Buch von Bonnefon „Le Premier „As“ Pégoud“ (Paris 1918). Der Terminus fand jedoch auch für deutsche Piloten Verwendung: So bezeichnete z. B. die Zeitung *Le Gaulois* Manfred v. Richthofen und nach dessen Tod Heinrich Bangartz als „L'«as des as» allemand“ (*Le Gaulois* vom 21.05.1918, S. 2).
- 9 Die drei Genannten wurden jeweils Namensgeber verschiedener Traditionsverbände der Luftwaffe der Wehrmacht sowie der Luftwaffe der Bundeswehr. Im Einzelnen: Luftwaffe (Wehrmacht): Jagdgeschwader (JG) 2 „Richthofen“, Sturzkampfgeschwader (StG) (ab 1943 Schlachtgeschwader [SG] 2) „Immelmann“ sowie Kampfgeschwader (KG) 27 „Boelcke“; siehe dazu: Dierich, S. 38 f., 211 ff. sowie S. 113 ff.; Luftwaffe (Bundeswehr): Jagdgeschwader 71 „Richthofen“, Aufklärungsgeschwader (AG) 51 „Immelmann“ sowie Jagdbombengeschwader (JaboG) 31 „Boelcke“; siehe dazu: Vetter/Vetter, S. 39 f.; 65 f. sowie S. 92 f.
- 10 Beispielsweise entstanden über den U-Bootkommandanten Günther Prien (1908–1941) bereits 1958 ein Antikriegsfilm mit dem Titel „U 47 – Kapitänleutnant Prien“ (siehe Lexikon des internationalen Films, Band T-U, S. 5888) sowie das Buch „Der Stier von Scapa Flow“ von Wolfgang Frank (Oldenburg und Hamburg 1958); bereits 1952 erschien „So war der U-Boot-Krieg“, ein Überblickswerk von Harald Busch (Bielefeld, 1952). Beispiele späterer Literatur sind biographische Werke wie „Otto Kretschmer: Der erfolgreichste U-Boot-Kommandant des Zweiten Weltkrieges 1939-1945“ von Bodo Herzog (Norderstedt 2001), „Der U-Boot-Kommandant Wolfgang Lüth“ von Jordan Vause (Stuttgart 1999 [Annapolis 1990]) sowie Sammelbände wie „Die Ritterkreuzträger der U-Boot-Waffe von September 1939 bis Mai 1945“ von Rainer Busch (Hamburg, 2003) oder „Der U-Boot-Krieg 1939–1945. Band 1: Die deutschen U-Boot-Kommandanten“ von Rainer Busch und Hans-Joachim Röhl (Hamburg 1996) u. v. m. Zu nennen ist auch der von Lothar-Günther Buchheim verfasste und 1981 von Wolfgang Petersen verfilmte Roman „Das Boot“ (München 1977); zum Film siehe Lexikon des internationalen Films, Band A-C, S. 600. Darüber hinaus findet sich eine große Menge an Trivilliteratur, u. a. aus der Reihe der „Landser“ – Hefte, z. B. Karl Alman, „Kapitänleutnant Joachim Schepke – U-Boots-Jagd vor Englands Küste“ (Landser-Ritterkreuzträger Band 15, Rastatt um 1960).
- 11 In der zeitgenössischen Literatur findet sich diese Titulierung v. Arnaulds etwa in der französischen Zeitung *La Croix* vom 25./26.06.1933, S. 6 („Retour dans le passé“) sowie bei Möller, S. 23 und Thomas, Ritter, S. 125 sowie ders., Raiders, S. 125 (bei letzterem auf Englisch: „U-Boat Ace of Aces“).

Obwohl die deutsche U-Bootwaffe noch keine zehn Jahre alt war, als sie im August 1914 erstmals „gegen England“¹² fuhr, sollte sie zu einer der bedeutendsten Waffen des Ersten Weltkrieges werden. Es waren einzig die U-Boote, die es vermochten, „die britischen Inseln an ihrer verwundbarsten Stelle“, den „lebenswichtigen Seeverbindungen“ zu treffen.¹³ In einem ersten Schritt sollen daher Entstehung und Einsatz der deutschen U-Bootwaffe in den ersten beiden Kriegsjahren betrachtet werden. Indes beschränkte sich der U-Bootkrieg jedoch keineswegs auf den Atlantik und die Gewässer um die britischen Inseln – vielmehr war es das Mittelmeer, in dem die deutschen U-Boote ab Ende 1915 ihre größten Erfolge errangen. Das erfolgreichste dieser Boote war *S. M. U 35*, welches unter dem Kommando des Kapitänleutnants v. Arnauld de la Perière 196 feindliche Schiffe mit einem Schiffsraum von beinahe einer halben Million Bruttoregister-tonnen (BRT) versenkte.¹⁴ Dementsprechend wird der Kriegseinsatz v. Arnaulds im Mittelpunkt der nachfolgenden Untersuchung stehen, wengleich es im Sinne einer umfassenden Darstellung nötig ist, diesen auch im Kontext des allgemeinen (U-Boot-) Kriegsgeschehens zu betrachten. Zuvor soll jedoch auf die Herkunft v. Arnaulds, dessen Name bereits seine französische Abstammung erahnen lässt, eingegangen werden. Neben seinen Vorfahren selbst sind hier vor allem die Umstände von Interesse, welche die Familie nach Deutschland und v. Arnauld in die Dienste der Kaiserlichen Marine brachten. Nach Kriegsende schloss sich Kapitänleutnant v. Arnauld de la Perière der III. Marinebrigade unter Wilfried v. Loewenfeld an und kämpfte als Befehlshaber des nach ihm benannten Sturm-bataillons in Berlin, Oberschlesien und an der Ruhr – ein Umstand, dessen persönliche und politische Hintergründe ebenso zu beleuchten sein werden wie die weitere Rolle Arnaulds in der Reichsmarine, sein verhältnismäßig frühes Ausscheiden aus dem Dienst 1930 sowie die Jahre bis zu seinem Unfalltod als Vizeadmiral und „Admiral Westfrankreich“ im Jahre 1941. Aus diesen Betrachtungen ergibt sich gleichsam ein Ansatz zu dem Versuch einer abschließenden Gesamtwürdigung Lothar von Arnauld de la Perières, wobei insbesondere nach den Gründen gefragt werden muss, die dazu führten, dass das „Ass der Asse“ des U-Bootkriegs – ganz im Gegensatz zu seinen fliegerischen Pendants – heute nahezu in Vergessenheit geraten ist.

12 So der Kehrreim des bereits 1910 von Hermann Löns verfassten „Engelland-, oder „Matrosenliedes“, welches sich – in verschiedenen Vertonungen – unter deutschen (Marine-) Soldaten beider Weltkriege großer Beliebtheit erfreute. Abgedruckt und kommentiert bei Dupke, S. 166 ff.

13 Schröder, S. 51 ff., 413 f.; Aufschlussreich insofern auch ein Auszug aus den Kriegserinnerungen Lloyd Georges, in welchem er die kriegsentscheidende Bedeutung der Abwehr der U-Bootangriffe unterstreicht: „The greatest Allied triumph (...) was the gradual beating off of the submarine attack. This was the real decision of the war“ (Lloyd George, S. 1194).

14 S. M. = „Seiner Majestät“; Zu allen im Folgenden genannten militärischen Rängen und Dienstgraden vgl. die bei Friedag, S. 261 ff. zu findenden vergleichenden Übersichten zu Heer und Flotte.

2 DIE DEUTSCHE U-BOOTWAFFE: ENTSTEHUNG UND KRIEGSEINSATZ BIS ENDE 1915

„*Bitter Not ist uns eine starke deutsche Flotte*“
Kaiser Wilhelm II., 1899.¹

TIRPITZSCHE FLOTTENPOLITIK UND ENTSTEHUNG DER DEUTSCHEN U-BOOTWAFFE

Das Deutsche Reich war nicht nur im Hinblick auf seine nationalstaatliche Entstehung und Kolonialpolitik eine „verspätete Nation“², sondern auch im Bereich des U-Bootbaus.³ Während die Seestreitkräfte Spaniens, Frankreichs und der Vereinigten Staaten bereits seit Mitte der 1880er Jahre Tauchboote unterhielten, wurde das erste U-Boot der Kaiserlichen Marine, *U 1*, erst im Jahr 1906 fertig gestellt.⁴ Dies ist nicht verwunderlich, sahen Kaiser Wilhelm II. und sein Staatssekretär im Reichsmarineamt, Alfred von Tirpitz, doch einzig eine Flotte von Großkampfschiffen als geeignet an, um Deutschland seine „gleichberechtigte Stellung in der Welt“ zu verschaffen.⁵ Durch eine Schlachtflotte, die „nicht größer und nicht kleiner ge-

- 1 Aus einem Trinkspruch Wilhelms II. vom 18.10.1899 im Rathaus der Freien Stadt Hamburg anlässlich des Stapellaufs des Linienschiffes *Kaiser Karl der Große*; abgedruckt in Johann, S. 82 ff.
- 2 Titel und Kernthese („deutscher Sonderweg“) der bekannten geistesgeschichtlichen Studie von Hellmuth Plessner, „Die verspätete Nation. Über die politische Verführbarkeit bürgerlichen Geistes“ (Stuttgart 1959, ursprünglich Zürich 1935); siehe dazu insbesondere Wehler, Geschichte, S. 17 f., der den Ersten Weltkrieg u. a. auf die Eigenschaft des erst 1871 entstandenen deutschen Kaiserreiches als „Alternativprogramm zur westlichen Idee einer demokratisch verfassten Gesellschaft“ zurückführt, sowie Kundrus, S. 9, die aufgrund des Umstandes, dass Deutschland erst sehr spät in den Besitz von Kolonien gelangt ist, den (wohl einzig) „symbolischen Wert (...) (der) Kolonien als Verkörperung deutschen Ansehens“ unterstreicht.
- 3 Detailliert mit der Geschichte des U-Bootbaus beschäftigt sich etwa Lawrenz, „Die Entstehungsgeschichte der U-Boote“, München 1968 sowie Gunton, S. 9 ff.
- 4 Herzog, U-Boote, S. 11; Rössler, Marine, S. 9 f.; der., Geschichte, S. 28 ff.; Dudszus/Köpcke, S. 288; Schröder, S. 29. Zur Entwicklungsgeschichte des U-Bootes in Deutschland siehe Rössler, Geschichte, S. 14 ff. sowie Herzog, U-Boote, S. 34 ff. (m. w. N.); die technischen Daten von U 1 finden sich bei Herzog, U-Boote, S. 47 sowie nebst Fotografien des Bootes bei Möller/Brack, S. 18 f. Großbritannien nahm den U-Bootbau erst 1900 auf – bis dahin hatte man U-Boote dort für „heimtückisch, unehrlich und verdammt un-englisch“ (Admiral A. Wilson) gehalten, zitiert nach: Mirow, S. 126.
- 5 So Tirpitz noch 1916 in einem Brief an den Großadmiral a. D. Hans v. Koester (BA-MA, NL Tirpitz, K 62). Einen umfassenden Überblick zur deutschen Flottenrüstung nach dem „Tirpitzplan“ liefern sowohl Berghahn („Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.“ [Düsseldorf 1971]) als auch Epkenhans („Die wilhelmini-

halten werden sollte, als nötig wäre, um auch der größten Seemacht den Angriff auf uns als ein gewagtes Unternehmen erscheinen zu lassen“, erhoffte man sich, Großbritannien im Kriegsfall in ein Bündnis mit Deutschland oder zumindest zur Neutralität zu zwingen.⁶ Die technisch noch unausgereiften U-Boote hielt Tirpitz für diesen Zweck für ungeeignet⁷, so dass es erst der Intervention des Reichstages sowie einflussreicher Persönlichkeiten wie des Generalinspektors der Marine und Bruders des Kaisers, Prinz Heinrich von Preußen, bedurfte, um den Bau des ersten deutschen U-Bootes gegen den Widerstand des Reichsmarineamtes durchzusetzen.⁸ Ausschlaggebend war hierbei vor allem der Hinweis auf den Ausbau der britischen U-Bootflotte seit der Jahrhundertwende.⁹

Im übrigen Europa rief die Hartnäckigkeit der deutschen Flottenrüstung jedoch allgemeines Misstrauen hervor, welches sich im Falle Großbritanniens bis hin zu der Befürchtung steigerte, die eigene maritime Stellung zu verlieren.¹⁰ Obwohl

sche Flottenrüstung 1908–1914“ [München 1991]). Zum Verhältnis Wilhelms II. zur Flotte vgl. etwa Clark, S. 181 ff.

- 6 Tirpitz, S. 106; aus dieser, als „Risikotheorie“ bekannten Überlegung entspringt auch der bekannte Begriff der „Risikoflotte“; dazu und zu den zugrunde liegenden strategischen und taktischen Überlegungen, die letztlich dazu führten, dass man den Bau einer Schlachtflotte gegenüber einer (u. a. vom damaligen Reichskanzler v. Caprivi favorisierten) Kreuzerflotte vorzog, siehe Tirpitz, S. 49 ff. sowie die umfassenden Betrachtungen von Berghahn, S. 45 ff. und 173 ff.; Hobson, S. 136 f. und 231 ff.; ferner Wegener, S. 236 ff.; Zur deutschen Flottenrüstung und Rüstungspolitik insgesamt siehe: Berghahn, S. 205 ff.; Rohwer, Kriegsschiffbau, S. 211 ff. sowie Witt, S. 146 ff.
- 7 Tirpitz, S. 118; auch der mit dem Bau von *U 1* beauftragte Marineingenieur Gustav Berling sagte in einer rückschauenden Betrachtung: „Zuerst war ich ganz niedergeschlagen, denn ich hatte bisher das U-Bootswesen für großen Unsinn gehalten. Manche Freunde rieten mir von dieser Aufgabe ab, aus der nie etwas Gescheites werden könnte“ (zitiert nach: Wiedemeyer, S. 4; zur Person Berlings siehe ebd., S. 39); dazu und insbesondere zu den konkreten technischen Unausgegorenheiten im Bereich der U-Boottechnik um die Jahrhundertwende siehe Rössler, Marine, S. 10 f.; ders., Geschichte, S. 28 f. sowie Herzog, U-Boote, S. 11 f.
- 8 Im Reichstag wurden bereits 1904 und 1905 Unterseebootsanfragen gestellt, während Prinz Heinrich 1905 beim RMA die Bereitstellung von Mitteln für den U-Bootbau angeregte; vgl. Galster, deutsche Flotte, S. 100 sowie Eschenburg, S. 97; Schröder, S. 29 und Rössler, Geschichte, S. 28. Der Einsatz Prinz Heinrichs für die U-Boote ist wohl eher auf dessen allgemeine Technikbegeisterung als auf militärische Beweggründe zurückzuführen. So erfand der Prinz als begeisterter Autofahrer nicht nur den Scheibenwischer für den Pkw (ein Auszug aus der Patentschrift findet sich bei Arnauld G./Essers, S. 49), sondern förderte auch das sich noch in den Anfängen befindende deutsche Flugwesen, indem er etwa zu einer „Nationalflugspende“ aufrief und Flugwettbewerbe wie -wissenschaften förderte; siehe dazu Arnauld G./Essers, S. 46 ff. und S. 55 ff. sowie Eschenburg, S. 92 f. und 106 f.
- 9 Vgl. oben, Fn. 7; Großbritannien gebot im Jahr 1910 bereits über 57 U-Boote, während Deutschland bis dahin lediglich drei Boote in Dienst gestellt hatte, vgl. Kaulisch, S. 369.
- 10 Schröder, S. 22; Hobson, S. 352 f.; aufschlussreich insoweit auch eine Äußerung des britischen Außenministers Edward Gray aus dem Jahre 1906, welches den Umfang der britisch-deutschen Rivalität im Flottenbau gut erkennen lässt: „Unser Schiffbauprogramm hängt jetzt hauptsächlich von Deutschland ab. Wir haben nicht die Absicht, unsere maritime Stellung zu verlieren (...). Und so wird der Wettbewerb zwischen Deutschland und uns weitergehen, bis einer von uns bankrott ist (...).“, zitiert nach Dülffer, Regeln, S. 287; siehe dazu auch Schröder, S. 22 und Ferguson, S. 122 ff.; einen umfassenden Überblick zum deutsch – britischen Verhältnis im Vor-

die deutsche Flottenpolitik nicht der maßgebliche Grund war, der „England in die Arme Frankreichs trieb“¹¹, so trug diese jedoch entscheidend zu der sich bereits seit der Jahrhundertwende abzeichnenden Annäherung der beiden Mächte bei, die 1904 in der Entente cordiale gipfelte. 1907 im Vertrag von Sankt Petersburg um das zaristische Russland erweitert (Triple Entente), waren die Fronten des künftigen Krieges so bereits vorgezeichnet.¹² Mit der Hochrüstung der deutschen Flotte änderte sich auch die britische Strategie für einen Krieg mit dem Reich: Sollte die deutsche Hochseeflotte bisher mittels eines direkten Vorgehens der britischen Seestreitkräfte gegen die deutschen Häfen gelähmt und gegebenenfalls vernichtet werden, plante man nunmehr eine „weite“ Blockade in Gestalt einer Sperrung der Nordseeausgänge. Auf diese Weise beabsichtigte man sowohl einer direkten Seeschlacht auszuweichen als auch das auf Importe angewiesene Deutschland aus großer Distanz von allen Seeverbindungen abzuschneiden und damit wirtschaftlich in die Knie zu zwingen.¹³ Begünstigt wurde dieses Vorhaben durch die geographische Lage der britischen Inseln, welche es der Royal Navy ohne weiteres ermöglichte, die deutsche Bucht und die Ausgänge der Nordsee in den Atlantik für jedweden Seeverkehr zu sperren.¹⁴ Diese Planungen führten nicht nur bisherigen Tirpitzschen Hoffnungen, die britische Flotte zu einer Entscheidungsschlacht stellen zu können, ad absurdum, sondern stellten auch die gesamte bisherige, einseitig auf den Schlacht-

feld des Ersten Weltkrieges liefert Robert K. Massie mit seinem Werk „Schalen des Zorns. Großbritannien, Deutschland und das Heraufziehen des Ersten Weltkrieges, Frankfurt am Main 1993.

- 11 So das zeitgenössische Urteil des SPD-Politikers Eduard Bernstein in seiner Schrift „Die Wahrheit über die Einkreisung Deutschlands“ (Berlin 1919), S. 12 f.; De facto war die „Einkreisung“ Deutschlands zwar Folge, nicht aber ursprüngliches Ziel der Ententes, vgl. Monger, S. 141 f. sowie Epkenhans, S. 23 f.
- 12 Zur Entstehung der Ententes siehe die umfassende Darstellung von George Monger, „Ursachen und Entstehung der englisch-französisch-russischen Entente 1900–1907“ (London 1963), hier insbesondere S. 129 ff. Gooch, S. 278 ff. liefert einen Gesamtüberblick zu den britischen Kriegsplänen für den Fall eines deutsch-französischen Krieges. Ders., S. 281 erläutert auch die infolge der Entente ausgearbeitete britisch-französische Strategie für den Fall eines Krieges mit Deutschland.
- 13 Eine umfassende Darstellung der Entstehung und des Wandels der britischen Blockadepläne liefert Vincent, S. 27 ff.; maßgeblichen Einfluss auf die Genese der Blockadepläne hatte der damalige Erste Seelord und spätere Premierminister Winston Churchill – dieser behauptet in seinen Erinnerungen, die Hinwendung zur Strategie der Fernblockade wäre der U-Bootgefahr vor deutschen Küsten geschuldet gewesen (Churchill, Bd. II, S. 151); dies ist jedoch fraglich, da man vor Kriegsausbruch dem U-Boot als Waffe nur eine geringe Bedeutung zumaß, vgl. Vincent, S. 33; vgl. dazu ferner Schröder, S. 25 f.; Williamson, S. 240 f. Ein historisches Beispiel einer „engen“ Blockade ist der so genannte „Anakondaplan“, mit dem die Union die Häfen der Konföderation im Amerikanischen Bürgerkrieg direkt blockierte; siehe dazu McPherson, S. 323 ff.; 358 ff.
- 14 Die strategische Bedeutung der Insellage Großbritanniens erkannte bereits der als „Clausewitz der See“ bezeichnete US-amerikanische Admiral Mahan (1840–1914), vgl. Mahan, S. 34: „If, in addition to facility of offence, Nature has so placed a country that (...) it controls one of the great thoroughfares of the world's traffic, it is evident that the strategic value of its position is very high“; dazu Schröder, S. 26 sowie Hobson, S. 318.

schiffbau ausgerichtete Seekriegsrüstung in Frage.¹⁵ Die Folge war eine hitzige Debatte über Sinn und Unsinn der deutschen Flottenrüstung, die so weit ging, dass etwa Vizeadmiral a. D. Karl Galster im Jahre 1907 der deutschen Schlachtflotte jedweden militärischen Nutzen absprach. Stattdessen forderte er in verschiedenen Zeitungsartikeln eine Seekriegführung mittels so genannter „Kleinkampfmittel“: Dabei sollten Kreuzer den deutschen Seehandel sichern, während den U-Booten als Offensivwaffe die Aufgabe zufiel, den britischen Seehandel zu stören und die feindliche Flotte zu attackieren.¹⁶ Konsequenterweise forderte Galster, dass „Unterseebootsflottillen für Deutschland eine Hauptwaffe“¹⁷ und nicht etwa bloßes „Anhängsel der Schlachtflotte“¹⁸ sein sollten.

Tirpitz hingegen verweigerte sich jeder Alternative zum Flottenkampf – wäre dies doch einem Eingeständnis des Versagens der eigenen Flottenpolitik gleichgekommen.¹⁹ Stattdessen stellte er seinerseits das U-Boot als aussichtslose Waffe dar, „an deren Entwicklungsmöglichkeit kein deutscher Marineoffizier glaube“.²⁰ Dennoch blieb die Debatte nicht folgenlos: Zwar fand keine grundlegende Änderung des seestrategischen Konzepts statt, doch wurde das U-Boot fortan in den Planungen der Marineführung als Kampfmittel berücksichtigt. Insbesondere erwog der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Heeringen, den Einsatz der U-Boote gegen feindliche Blockade- und Handelsschiffe sowie gegen mögliche Truppentransporte

15 Vgl. Bihl, S. 496 sowie Schröder, S. 26.

16 Galster, Seekriegs-Rüstung, S. 7 ff.; die Schrift Galsters führte in Presse und Reichstag zu hitzigen Debatten über die Rüstungspolitik. Die von ihm propagierte Seekriegführung mittels sog. „Kleinkampfmittel“ (Kreuzer, Torpedoboote, U-Boote) schien nicht nur aus den oben dargelegten strategischen Gründen attraktiv, sondern auch „da sie (...) entschieden billiger war als der finanziell uferlos werdende Schlachtflottenbau“ und „aufgrund ihres defensiven Grundzuges für England kein Stein des Anstoßes sein konnte“; vgl. Hobson, S. 284. Zur Person Galsters und dessen Positionen in der Rüstungsdebatte siehe die umfassende Betrachtung von Klaus Franken, „Vizeadmiral Karl Galster. Ein Kritiker des Schlachtflottenbaus der Kaiserlichen Marine“ (Bochum 2011), S. 53 ff. (m. w. N.). Weitere Befürworter des U-Bootbaus waren etwa Kapitänleutnant Franz Rust („Marinesorgen. Revision des Flottenprogramms“, Berlin 1904) und Vizeadmiral Georg v. Schleinitz (ders., S. 132–149). Umfassend zur Debatte über die Flottenrüstung und insbesondere zu den Reaktionen auf Galsters Konzept siehe Franken, S. 65 ff.; Epkenhans, S. 85 ff. sowie Deist, S. 255 f.

17 Galster, Widerlegt?, in: *Weserzeitung* Nr. 22644 (vor dem 08.12.1909) sowie ders., Zur Flottenfrage, in: *Der Tag* vom 08.12.1909; diese beiden sowie der in Fn. 18 angeführte Artikel sind zitiert nach Franken, S. 60 ff.

18 Galster, Der Große Kriegswert der Unterseeboote, in: *Berliner Tageblatt* vom 05.11.1909 (MA).

19 Vgl. Galster, deutsche Flotte, S. 98 ff. sowie Michaelis, S. 407; Rössler, S. 32 und Schröder, S. 30.

20 Zitiert nach Galster, deutsche Flotte, S. 98. Tirpitz stellt dies in seinen „Erinnerungen“, S. 118, so dar, als habe er es lediglich „abgelehnt, für Uboote Geld wegzuworfen, solange sie nur in Küstengewässern fahren, also uns nichts nutzen konnten“ und behauptet, dass er, nachdem der Bau hochseefähiger U-Boote möglich war, „der erste (gewesen wäre), der sie in großem Stil förderte (...)“. Ähnliches behauptet Bauer, S. 14. Dagegen spricht neben der oben dargelegten Haltung Tirpitz' auch der Umstand, dass im Krieg selbst hochseeuntaugliche Boote Erfolge erzielten, vgl. etwa Galster, deutsche Flotte, S. 100, der an gleicher Stelle noch weitere stichhaltige Argumente gegen die Tirpitzsche Behauptung anführt.