25-1837-1

P.W.Zieb.

54 Koblenz, den 21.8.63.
Mainzerstr.87a

Siehe Abschrift, angefertigt hier, der besseren Lesbarkeit halber! K 21/10 63

Sehr geehrter Herr Professor!

Vielen Dank für Ihren Brief v.10.8.;den Zwischenbescheid meiner Schreibhilfe werden Sie wohl erhalten haben.Das trübe Wetter trieb mich einige Tage früher zurück.

Ich kenne Ihre Denkschrift ebenso,wie die Erwiderung Von Gen.Adm.Marschall.Nun zunächst zu Ihren Fragen: Standard-Deplacement ist ein auf Grund des Washington-Abkommens eingeführter Begriff,der die Wasserverdrängung eines Kriegsschiffes angibt in voll ausgerüstetem Zustande,also mit Besatzung,Munition,Wasser in den Kesseln usw,jedoch ohne Betriebstoffe in den Bunkern(Speisewasser,Heizöl,Dieselöl,Schmieröle).Dieses Deplacement sollte für "Tirpitz" 35 000 t betragen.Die Wasserverdrängung einschl.der Betriebstoffe in den Bunkern betrug 52 600t(Tirpitz). Um das tatsächliche Standard-Deplacement von Tirpitz zu bestimmen, müssen von 52 600 t abgezogen werden: 8760 t Heizöl,430 t Speisewasser und 240 t Schmieröle.Das ergibt 52 600-9450=43 150 t tatsächliches Standard-Deplacement.Die Überschreitung beträgt also 8150 t= etwa 23 %.

Unzutreffend ist der Satz von Marschall:"es war auch für Fachleute nicht möglich usw" Dazu folgendes.In meinem Buche (Logistik) St.96 habe ich erwähnt,dass mich der NOiC,Kapt.Condor triumphierend zu der Ordensverleihung an 4 "deutsche Arbeiter" der Kriegsmarine Werft Whaven,deren Oberwerftdirektor ich war,hinzuzug.Ich unterhielt mich mit den Leuten,die zweifellos keine einfachen Arbeiter,sondern hochwertige Intelligente Spione waren.Auf meine Frage sagte mir einer dieser Männer,dass er bereits 1937 die Verdrängung der Tirpitz auf etwa 50 000 t ermittelt und nach England gemeldet habe.Auf meine Frage an Condor,weshalb dann die engl.Regierung nicht eingegriffen habe,antwortete er:Das war die Politik meines Landes damals.Ich nehme an,dass er das Appeasement meinte,und ich glaube,dass die engl.Reg.die Heraufsetzung des Standard-Deplacements später herbeigeführt hat,um gegenüber der Überschreitung durch Tirpitz ihren Ruf und der Welt gegenüber das Gesicht zu wahren.

Wann?

Die Heraufsetzung des Standard-Deplacements erfolgte im Juli 1939.Zu diesem Zeitpunkte erfolgten die Vorarbeiten für die Kiellegung der ersten 3 Schlachtschiffe von 100 bis 120 000 t. Gleichzeitig damit erfolgte die Verhärtung der englischen Politik. Die Planung dieser Schiffe hatte Jahre beansprucht,England war überrumpelt,hatte keine so übermächtige Riesen haben wollen.Ist es zu weit hergeholt anzunehmen,dass das Erkennen dieser Riesenbauten die Appeasement-Politik Englands weggefegt hat? und dass hierdurch die Überrollung Polens,die doch immerhin eine gewisse Blankovollmacht erhielt,herbeigeführt worden ist?Natürlich konnte England einige Jahre warten,da diese Bauten 6-8 Jahre gedauert hätten.Aber war eine Aussicht vorhanden,nach einer Niederwerfung Polens den Bau dieser Schiffe zu stoppen?Wenn ein Staatsmann erkennt,dass ein Krieg unvermeidlich ist,so muss er sich nach einem Kriegsgrund umsehen,der das Volk mitreisst.Das war durch die Hilfe an das"arme unglückliche Polen"gegeben.War diese Hilfe der wirkliche Grund für die Stärkung des polnischen Widerstandes?Tatsächlich hat England weder während des Krieges noch danach geholfen.

Falls Sie mein Buch--wie Sie schreiben--rezensieren,darf ich Sie darauf hinweisen,dass die von mir auf St.37 u 38 gemachten Angaben über den Bau grosser Schiffe erstmalig veröffentlicht sind, und ich bin vielleicht der einzige Mensch,der die entsprechenden

01

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Unterlagen besitzt. Ich bin gern bereit, Ihnen ergänzende Auskünfte zu geben.

Meine Angaben hinsichtlich Tirpitz und der 100 000 t-Schiffe können Sie benützen und auch meinen Namen nennen, falls Sie dies wollen.

In manchen anderen Punkten stimme ich Ihnen ebenfalls zu und bin bereit, Ihnen eine längere Schrift zuzusenden, wenn Sie sich verpflichten, nicht die Quelle zu nennen. Ich bitte ferner um Rückgabe der Schrift, die Sie sicherlich sehr interessieren wird.

Mit besten Grüssen bin ich

sehr geehrter Herr Professor,

Ihr sehr ergebner

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte
ARCHIV
Akz. 3272/63 Best. ZS 1837
Rep. — Kat.

ZS-1837-2

Nicht Vertraulich

Institut für Zeitgeschichte
ARCHIV
Akz. 3272/63 Best. ZS 1837
Rep. – Kat.

A b s c h r i f t

P.W. Zieb.
ehem. Oberwerftdirektor von Wilhelmshaven.

54 Koblenz, den 21.8.63
Mainzerstr. 87a

Sehr geehrter Herr Professor!

Vielen Dank für Ihren Brief v.10.8.; den Zwischenbescheid meiner Schreibhilfe werden Sie wohl erhalten haben. Das trübe Wetter trieb mich einige Tage früher zurück.

Ich kenne Ihre Denkschrift ebenso, wie die Erwiderung von Gen.Adm.Marschall. Nun zunächst zu Ihren Fragen:

Standard-Deplacement ist ein auf Grund des Washington-Abkommens eingeführter Begriff, der die Wasserverdrängung eines Kriegsschiffes angibt in voll ausgerüstetem Zustande, also mit Besatzung, Munition, Wasser in den Kesseln usw., jedoch ohne Betriebsstoffe in den Bunkern (Speisewasser, Heizöl, Dieselöl, Schmieröle). Dieses Deplacement sollte für "Tirpitz" 35 000 t betragen. Die Wasserverdrängung einschl. der Betriebsstoffe in den Bunkern betrug 52 600 t (Tirpitz). Um das tatsächliche Standard-Deplacement von Tirpitz zu bestimmen, müssen von 52 600 t abgezogen werden: 8780 t Heizöl, 430 t Speisewasser und 240 t Schmieröle. Das ergibt 52 600-9450=43 150 t tatsächliches Standard-Deplacement. Die Überschreitung beträgt also 8150 t = etwa 23 %.

Unzutreffend ist der Satz von Marschall: "es war auch für Fachleute nicht möglich usw.". Dazu folgendes: In meinem Buch (Logistik) St. 96 habe ich erwähnt, dass mich der NOiC, Kapt.Condor triumphierend zu der Ordensverleihung an 4 "deutsche Arbeiter" der Kriegsmarine Werft Whaven, deren Oberwerftdirektor ich war, hinzuzog. Ich unterhielt mich mit den Leuten, die zweifellos keine einfachen Arbeiter, sondern hochwertige, intelligente Spione waren. Auf meine Frage sagte mir einer dieser Männer, dass er bereits 1937 die Verdrängung der Tirpitz auf etwa 50 000 t ermittelt und nach England gemeldet habe. Auf meine Frage an Condor, weshalb dann die engl.Regierung nicht eingegriffen habe, antwortete er: Das war die Politik meines Landes damals. Ich nehme an, dass er das Appeasement meinte, und ich glaube, dass die engl.Reg. die Heraufsetzung des Standard-Deplacements später herbeigeführt hat, um gegenüber der Überschreitung durch Tirpitz ihrem Volk und der Welt gegenüber das Gesicht zu wahren.

Die Heraufsetzung des Standard-Deplacement erfolgte im Juli 1939. Zu diesem Zeitpunkt erfolgten die Vorarbeiten für die Kiellegung der ersten 3 Schlachtschiffe von 100 bis 120 000 t. Gleichzeitig damit erfolgte die Verhärtung der englischen Politik. Die Planung dieser Schiffe hatte Jahre beansprucht, England war überrundet, auch wenn es nun ähnliche Riesen hätte bauen wollen. Ist es zu weitgehend anzunehmen, dass das Erkennen dieser Riesenbauten die Appeasement-Politik Englands weggefegt hat? und dass hierdurch die Unterstützung Polens, die doch immerhin eine gewisse Blankovollmacht enthielt, herbeigeführt worden ist? Natürlich konnte England einige Jahre warten, da diese Bauten 6-8 Jahre gedauert hätten. Aber war eine Aussicht vorhanden, nach einer Niederwerfung Polens den Bau dieser Schiffe zu stoppen? Wenn ein Staatsmann erkennt, dass ein Krieg unvermeidlich ist, so muss er sich nach einem Kriegsgrund umsehen, der das Volk mitreisst. Das war durch die Hilfe an das "arme unglückliche Polen" gegeben. War diese Hilfe der wirkliche Grund

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

25-1837-3

für die Stärkung des polnischen Widerstandes? Tatsächlich hat England weder während des Krieges noch danach geholfen.

Falls Sie mein Buch -- wie Sie schreiben -- rezensieren, darf ich Sie darauf hinweisen, dass die von mir auf St.37 u. 38 gemachten Angaben über den Bau grosser Schiffe erstmalig veröffentlicht sind, und ich bin vielleicht der einzige Mensch, der die entsprechenden Unterlagen besitzt. Ich bin gern bereit, Ihnen ergänzende Auskünfte zu geben.

Meine Angaben hinsichtlich Tirpitz und der 100 000 t-Schiffe können Sie benützen und auch meinen Namen nennen, falls Sie dies wollen.

In manchen anderen Punkten stimme ich Ihnen ebenfalls zu und bin bereit, Ihnen eine längere Schrift zuzusenden, wenn Sie sich verpflichten, nicht die Quelle zu nennen. Ich bitte ferner um Rückgabe der Schrift, die Sie sicherlich sehr interessieren wird.

Mit besten Grüssen bin ich
sehr geehrter Herr Professor,
Ihr sehr ergebener

gez. P.W. Zieb

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Institut für Zeitgeschichte
ARCHIV
Akz. 3272/63 Best. ZS 1837
Rep. — Kat.

ZS-1837-4

P.W.Zieb.

54 Koblenz,den 30.9.63
Mainzerstr.87a

Sehr geehrter Herr Professor!

Wahrscheinlich hatten Sie mich schon abgeschrieben,aber ich war mit Arbeit sehr ueberlastet.Bitte entschuldigen Sie die Verzoegerung.

Anbei die "Klarfahrerscene":1929 verfuegte Raeder die Wiedereinfuehrung von Kameradschaftsabenden,wie sie der Kaiser jaehrlich im Offizierkasino besuchte.Auf dem ersten derartigen Abend wurde die Klarfahrerscene vorgefuehrt.Raeder verliess den Abend kurz nach Schluss dieser Vorfuehrung und verbot am naechsten Tage eine Wiederholung solcher Abende.Text und Namen sprechen fuer sich und bedueften keiner Erlaeuterung.Die jungen Offiziere,die das Manuskript aufgesetzt hatten und die Scene vorfuehrten,hatten durchaus richtig erkannt, wie es im Offizierkorps der Marine zuging.

Jhren Artikel habe ich zuerst in der Beilage zu "Das Parlament"gelesen und war--und bin es noch heute--sehr angetan von Jhren Ausfuehrungen.Haben Sie vielen Dank fuer Jhr Manuskript,wie fuer den Artikel ueber Canaris.Er war einer der Wenigen ,der in der Marine einen eignen Kurs steuerte,und das war eben beinahe ein Staatsverbrechen.Die Auffassungen im Offizierkorps der Marine wurden genormt.

Zu Jhrem Artikel darf ich Jhnen noch kurz einige Ausfuehrungen machen:

Ich war auf dem Kreuzer "Koeln" waehrend der von Jhnen erwaehnten Auslandsreise.Im Maerz 33 wurde auf Anordnung der Mar.Leitung die schwarz-rot-goldne Goesch aus der Kriegsflagge entfernt.Am darauf folgenden Sonntage hielt der an Bord kommandierte Mar.Pfarrer Hemmelgarn eine Predigt auf der Schanze vor versammelter Besatzung. Dabei fuehrte er aus,dass nun endlich der "Schmutzfleck" aus der Kriegsflagge entfernt worden sei,was wir dem "Fuehrer" verdankten. Ich schickte ihm am folgenden Tage einen Vermittler mit der Forderung diese Beschimpfung der von mir und allen Soldaten beeideten Flagge zurueckzunehmen.Die Sache verlief im Sande,da Ehrenhaendel waehrend der Auslandsreise nicht gewuenscht wurden.Der wirkliche Grund fuer dieses Vorgehen war aber wohl die Furcht vor der Partei.Schniewind schrieb in der Qualifikation am Schluss der Reise,dass Hemmelgarn zum Mar.Pfarrer ungeeignet sei.Wenige Monate spaeter wurde er zum Mar.Oberpfarrer befoedert!

Ich habe mich fuer 2 Offiziere eingesetzt,die Freimaurer waren(Lippmann und Grube) und von der Partei verfolgt wurden. Beide gehoerten zu meinem Ressort.Grube erhielt darauf vom Mar.Pers.

Institut für Zeitgeschichte - Archiv

Amt-- er stammte aus dem Mannschaftsstande--die 14-taegige Kuendigung!Das war an sich moeglich,weil er"z.V-Offizier"war.Ich ging sofort dagegen an und erreichte die 3-monatige Kuendigung.

Kurz vor der Kapitulation verlangte die Partei die fristlose Entlassung des angeblich juedischen Oberbaurats Dr.Galetschki Lippmann und Dr Galetschki leben heute noch in Whaven.Als ich dies ablehnte,obwohl von Dr.G.kein Ariernachweis vorlag,schickte Generaladmiral Warzecha den Gen.Direktor Merker-- Chef des Schiffbauamtes, dem die K.Mar.Werft Whaven,deren Chef ich war,unterstand,jedoch nur technisch--zu mir mit dem Befehl,Dr.G.zu entlassen.Es war mir klar, wohin er dann gekommen waere.Ich weigerte mich also,ihn zu entlassen, da er aktiver Beamter sei.So kam ich in die Schusslinie und sollte am Tage vor der Kapitulation vor dem Werfttor gehaengt werden.

Ich kann nicht sagen,dass ich gegen die Partei gekaempft haette,sondern ich war einfach unpolitischer Offizier und habe stets so zu handeln versucht,wie es mein Gefuehl fuer Ehre und Anstand mir vorschrieb.

Hinsichtlich der Klarfahrerscene bitte ich darum,dass die Herkunft des Manuskripts nicht bekannt wird,hinsichtlich der uebrigen Ausfuehrungen stelle ich Jhnen anheim,davon Gebrauch zu machen.

Ich hoffe,dass ich mit meinen Ausfuehrungen nicht zu spät komme.Die Ruecksendung der Klarfahrerscene hat Zeit.

Mit freundlichen Gruessen bin ich,

sehr geehrter Herr Professor,

Jhr sehr ergebner

Institut für Zeitgeschichte - Archiv