

Inhalt

Vormort Seite 10

Weltkriegslehren und die heutige britische Lage

zur See Seite 13

Zur richtigen Beurteilung der U-Bootsgefahr müssen jetzt nach 15 Jahren alle Unterlagen veröffentlicht werden / Strategisch drei Möglichkeiten für ihre Bekämpfung / Folgerungen für die Zukunft / Kann man sich auf internationale Verträge verlassen? / Technische Möglichkeit des jederzeitigen Überganges zum Geleitzugzwang lebenswichtig / 1934 verfügbare Kriegsschiffszahlen / Schiffe für Handelschutz können nicht improvisiert werden.

Rückblick auf 1916 Seite 20

Schiffahrtslage wurde Ende 1916 ernst / Wiedergabe der Denkschrift vom 29. 10. 1916 / Folgen der verstärkten Geschützarmierung deutscher U-Boote / Technisch begabte Offiziere für Versuche / Größte Handlungsfreiheit dafür / Sigungen des Kabinetts und der Admiralität / Angebot des Postens als Erster Seelord.

Arbeitsweise der neugebildeten U-Bootsabwehr-

abteilung Seite 28

Bildung einer U-Bootsabwehrabteilung / Technisch 11 Angriffswege gegen die U-Bootsgefahr / Zahlen und Lieferzeiten neuer Kampfmittel / Minen / Viele Wasserbomben ebenso wichtig wie Geleitzugsystem / Versenkungsstatistik der bewaffneten Handelsschiffe / Strategische Defensivmaßnahmen und ihre organisatorische Durchführung.

Finden offensiver Lösungen Voraussetzung für

Enderfolg Seite 36

Aufzählung der offensiven Möglichkeiten / Endgültiger Erfolg nur durch angriffsweises Vorgehen / Einziges mögliches deutsches Kampfziel: Vernichtung der britischen Großen Flotte! / „Fleet in being“ nur denkbar für Verteidiger der Seeherrschaft / Geringe Bedrohung der britischen Seeverbindungen durch deutsche Hilfskreuzer / Aber die U-Boote! / Ihre örtliche Seeherrschaft nimmt 1917 erheblichen Umfang an / Aufbieten Laufender kleiner Fahrzeuge dagegen / Deckung durch Große Flotte / Hochseeflotte und U-Boote / Gefährlichster Gegner in südlicher Nordsee: Deutsche Zerstörer und U-Boote / Stärkeverhältnis beider Gegner / Verlust der Seeherrschaft gleichbedeutend mit Verlust des Krieges.

Grundlagen der britischen See­strategie und der August 1914 nach Admiral Sturdee Seite 41

Veröffentlichung der geheimen Denkschrift von Admiral Sturdee / Ist die britische See­strategie richtig? / Angriffsgeist und Lehren der See­kriegs­geschichte / Warum kein Angriff auf die deutsche Küste? / Rück­wirkungen der Landmacht auf Möglichkeiten der Seemacht / An­gewandte See­kriegs­geschichte / Strategische Lage gegenüber Deutschland 1914 / Die britischen militärischen Aufgaben / Sollen die deutschen Küstenbefestigungen angegriffen werden? / Die deutsche Lage in der Ostsee ähnlich / Strom der Ablösungstruppen und Munitionszufuhr über Eng­lischen Kanal darf bis Kriegsende niemals unterbrochen werden / Nelsons Erfahrungen und die Neuzeit.

1917: Von der Defensive zur Offensive Seite 50

Defensive Maßnahmen genügen gegenüber deutscher U-Bootsgefahr nicht / Lloyd George und die Subalternoffiziere / Reklamevorschläge absoluter Laien / Füllung der ganzen Nordsee mit Enos Fruchtsalz / Suchen nach offensiven Möglichkeiten / Amtliches Material des britischen Nachrichten­dienstes / Der 32 000-Tonner „Justicia“, 5 deutsche Torpedos und 69 britische Wasserbomben / Gegenwirkung durch Minen / Enge Blockade der deutschen Flottenstützpunkte, um Hochseeflotte zum Kampf zu stellen? / Die Kenntnisse über deutsche U-Bootsarbeit / Eine sichere Agentenmeldung / Noch eine Nachricht aus „sicherer Quelle“ / Zwei typische U-Bootsjagden von 6 bzw. 7 Stunden / Luftstreitkräfte gegen U-Boote / Labelle der Hilfskriegsschiffe / Ihre Artillerieausrüstung.

Die durchgearbeiteten operativen Vorschläge Seite 72

Weitere offensive Vorschläge / Durchgearbeitete Pläne einer engen Blockade der Deutschen Bucht werden dem Kabinett unterbreitet / Vorbedin­gungen eines derartigen strategischen Entschlusses / Besitzergreifung eines vorgeschobenen Stützpunktes und seitliche Torpedowulste für Schlachtschiffe / Untersuchung der deutschen Nordseeinseln auf ihre Eignung / Wegnahme von Helgoland, Borkum oder Sylt? / Sperrung der Jade durch Blockschiffe? / Angriffsmöglichkeiten in Richtung Ostsee.

Schulter an Schulter mit der amerikanischen Marine Seite 82

Die Zusammenarbeit mit der amerikanischen Kriegsmarine / Die britischen Vorschläge / Es fehlt eingefahrenes Flottenpersonal / Technische Vorteile der größeren amerikanischen Zerstörer / Aufstellung der britischen An­griffs­maßnahmen gegen U-Boote / Genaue taktische Gliederung / Die technischen Einzelheiten / Weitere Pläne / Amerikanische Zustimmung / Einheitlicher Oberbefehl in britischen Gewässern.

Die entscheidende Bedeutung der Deutschen Flandernstellung Seite 93

Wie können die deutschen Stützpunkte in Flandern unschädlich gemacht werden? / Pläne, Vorschläge und Besprechungen / Der strategische Ent­schluß / Die Ausführung / 45,7 cm-Geschütze für Monitore / Vorteile

Künstlicher Einnebelung von Angriffszielen für die deutschen Verteidiger / Kombiniertes Nachtangriff von See und aus der Luft / Die vertrauliche Erklärung vom 6. 8. 1917 / Der deutsche U-Bootskrieg auf dem Höhepunkt / Die britische Achillesferse: Die Kanalverbindungen / Die deutschen Flandernzerstörer ein Damoklesschwert / Jederzeit Durchbruchsmöglichkeit für U-Bootsstreitkräfte / Außerordentlich ernste Schiffsfahrtslage.

Geschichtliche Darstellung des Konvoisystems . . . Seite 105

Ausführliche Entwicklungsgeschichte des Konvoisystems / Truppentransporte von Kanada, Australien und Südafrika / Schwierigkeiten und Bedenken der Handelsmarine / Schlechtes Positionshalten der britischen Dampfer / Der Beschwerdebrief der Admiralität an die Reeder / Die militärischen Probleme / Vor Kriegseintritt Amerikas überhaupt nicht lösbar / Ernste Gefährdung der Ozeangeleitzüge durch U-Bootsstreitkräfte / Unverständliches Verhalten der Deutschen / Eine überholte Denkschrift der Admiralität / Schlußbericht Beattys für den Übergang zum skandinavischen Konvoisystem / Erfahrungen von entscheidendem Einfluß auf die Seestrategie / Annahme einer Entscheidungsschlacht „nicht mehr wünschenswert“! / Folgen der Kriegserklärung der U. S. A. / Widerstände der französischen und amerikanischen Marine gegen Geleitzugzwang / Denkschrift des Kabinettssekretärs / Mitteilungen aus amtlichen Quellen / Truppentransporte von 20 Millionen Soldaten / 3 Millionen Nichtkämpfer / Rückwirkung des teilweise durchgeführten Konvoisystems auf den übrigen Seeverkehr.

Ungעהnte Rückwirkungen des uneingeschränkten

U-Boot-Krieges Seite 128

Erschreckende Steigerung der Verluste durch uneingeschränkten U-Bootskrieg / 869 000 Tonnen monatlich! / Übergang zum Geleitzugzwang muß und kann gewagt werden / Der organisatorische Vorschlag der U-Bootsabwehrabteilung / Ein Stichtag für die Dampferzahlen im Atlantik / Erster ausführlicher Entwurf eines atlantischen Konvoifahrplanes / Erfahrungen des Versuchskonvois / Vorkehrungen gegen erwartetes Ausbrechen deutscher U-Bootskriegsschiffe / Der Erste Minister besucht die Admiralität / Aufstellung der Durchführungspläne des Konvoisystems / Der ausführliche Bericht vom 11. 6. 1916.

Die ungeheure Organisationsaufgabe für die

Admiralität Seite 146

Aufzählung der Einzelheiten für die benötigte Organisation / 7 Unterabteilungen einer neugebildeten „Convoi-Section“ / Geschichte der Bildung des Schiffsfahrtsministeriums / Seine Kartothek der vertraulichen Nachrichten / Geheimhaltung der Einführung des Geleitzugsystems / Stärke der Konvois und ihrer Sicherung / Achtägiger Fahrplan und genaue Einzelheiten / Vorsichtsmaßnahmen bei Einfaß deutscher Schlachtkreuzer gegen die Riesentruppentransporte aus Amerika.

Schlagadern des britischen Seehandels

und die Olzufuhr Seite 159

Rabineit drückt auf Verbesserung des Konvoifahrplanes / 38 % der Flottenzersförer für Handelsfchugaufgaben / 29 % in Reparatur / Inhalt einer neuen Denkschrift vom September 1917 / Auswertung bisheriger Geleitzugserfahrungen / Septemberfahrplan der Atlantikkonvois / Auftreten eines deutschen U-Kreuzers führt zur Einrichtung westafrikanischer Geleitzüge / Schiffsverluste im Mittelmeer erfordern strategische Maßnahmen / Fahrplanentwurf für 10 Konvoivege im Mittelmeer / Septemberbericht über Skandinavienverkehr / Die 4 Konvoiftraßen nach Nordfrankreich / Monatlich 1,6 Millionen Tonnen Bunkerkohle für französische Marine / Das schwierige Problem der Olzufuhr für die britische Flotte / Hilfsöltransport in Doppelböden / Unzureichende Ölreserven.

Minengefahr und Geleitzugsystem

. Seite 175

Geleitzugsystem und Minengefahr / Verlustziffern der britischen Minensucher und Handelsschiffe / 1917 werden 4000 deutsche Minen geräumt! / 726 Minensucher / Die Brennpunkte des deutschen U-Bootsminenlegens / Wechselnde deutsche Taktik.

Die Krisis

. Seite 180

Allgemeiner Rückblick / Kritische Situation bei Beginn des deutschen uneingeschränkten U-Bootskrieges / Seeherrschaft auf deutsche U-Boote übergegangen / Große materielle und personelle Verluste der britischen Handelsflotte / Überseeische militärische Transporte müssen außerdem noch durchgehalten werden / Situation 7 Monate lang auf des Messers Schneide! / Langsames Wirksamwerden der Gegenmaßnahmen / Aufzählung der gegen U-Boote eingesetzten Seestreitkräfte / Bedrohung der Skandinavienkonvois durch deutsche Überwasserstreitkräfte und Ernst der Lage führen zur Änderung des Operationsbefehls für die Große Flotte!

Eine technische Geschichte des Geleitzugwesens.

. . . Seite 186

Weitere Einzelheiten aus amtlicher Quelle / Die von der Admiralität geschriebene technische Geschichte des Geleitzugwesens / Einfuhr und Militärtransporte / Konvoiausfchüsse der Reederei / Einfaß von Befrachtungsspezialisten verbessert Schiffsraumausnutzung erheblich / Olzufuhr auch für normalen Flottenverbrauch unzureichend / Zuerst Geleitzugsystem ostwärts / Einföhrung auch beim Westverkehr / Das starre endgültige Programm.

Neue allgemeine Vorschriften

. Seite 194

Die allgemeinen Vorschriften für die eigentliche Handelsschiffahrt vom 15. 8. 1917 / Vermeidung von Kollisionsgefahren / Bis zu 8 Kiellinien / Tankdampfer und besonders wertvolle Ziele in die mittleren Kiellinien!

Schnelle atlantische Konvois und der Mittelmeerverkehr Seite 198

Bildung schneller transatlantischer Geleitzüge / Die deutsche U-Bootbedrohung im Mittelmeer / Schiffsfahrtsministerium verlangt Führung des ums Kap umgelenkten Asienverkehrs wieder durchs Mittelmeer / Tonnageersparnis 40 große Dampfer / Verstärkte Kohleneinfuhr nach Italien notwendig / Infolge schwerer Verluste der ersten beiden Geleitzüge beinahe Entschluß rückgängig gemacht / Die Verfilzung der starren Fahrpläne.

Das Problem des Ozeantransportes der amerikanischen Armee Seite 202

Die amerikanischen Truppentransporte 1918 / Ihre Erleichterung durch bereits eingespieltes Konvoisystem / Über 1 Million Mann in britischen Geleitzügen / Alle schnellen Dampfer nach dem Nordatlantik! / Dringender Truppenbedarf in Frankreich wegen der deutschen Frühjahrsoffensive / Auch rein amerikanische Transporte / Die „Monstertransporte“ der 4 größten Schnelldampfer der Welt / Genaue Zahlen über die monatlichen Truppenverschieffungen.

Eine Zusammenstellung sämtlicher gefahrener Konvois Seite 208

Die Geleitzüge von Rio de Janeiro / Dakar und Sierra Leone (Freetown) / Höchstziffern für die Stärke einzelner Konvois / Zusammenstellung aller bis Kriegsende abgelassenen atlantischen Geleitzüge.

Einzelheiten und Allgemeines Seite 210

Regelung der Marschwege für die nordatlantischen Konvois / Deutsche U-Boote klagen drahtlos, daß sie keine Handelsschiffe sichten / Nachrichten über alle Geleitzugsbewegungen an alle interessierten Dienststellen / Die telegrafische Klarmeldung / Bergungsdampferstationen / Das Problem der Löschhäfen / Abstoppen des Verkehrs nach Frankreich beim Einlaufen eines Atlantikkonvois nach englischer Ostküste / Genaue Zahlen über die günstige Auswirkung des Geleitzugsystems auf die Schiffsverluste / Verschiedene Organisationsänderungen in den Heimathäfen.

Die Zusammenarbeit mit Frankreich und U.S.A. bringt den Enderfolg Seite 225

Enge Zusammenarbeit mit amerikanischer und französischer Marinebehörde / Anteile der einzelnen Flotten an den gestellten Kreuzern und Zerstörern des Handelschutzes / Zusammenarbeit von Kriegs- und Handelsmarine sichert schließlich den Enderfolg / Der Dank der britischen Admiralität an die Keeder.