

Inhalt

Vorwort Seite 10

Die britische Admiralität und ihre organisatorischen Veränderungen im Jahre 1917 Seite 13

Der U-Bootskrieg die größte Krisis in der englischen Geschichte / Großbritannien besaß damals die halbe Welthandelstonnage / 45 Millionen vom Hunger bedroht / Zwei Seekriege gleichzeitig / Die britischen Lonnageverluste in den einzelnen Monaten 1916 / Mr. Balfour will durchgreifen / Jellicoe Erster Seelord / Sir Edward Carson Marineminister / Der organisatorische Neubau der Admiralität / Grundzüge der Vorgeschichte seit 1909 / Erst 1917 ein Admiralstab als Kommandostelle / Die neue Organisation und ihre Ergänzungen / Schwierigkeiten der Front infolge Offiziermangels / Sir Eric Geddes wird Marineminister / Untersuchungen über Organisationsunterschiede zwischen Kriegsmarine und Admiralität / Die oberste britische Armeearganisation / Die endgültige Neuordnung der britischen Admiralität.

Die Bekämpfung der U-Boote zu Beginn 1917 Seite 33

Die technischen Eigenschaften der deutschen U-Boote / U-Kreuzer, U-Boote, UB-Boote, UC-Boote / Die deutsche Angriffstaktik / 1915: 21 %; 1916: 29 %; 1917: 64 % der britischen Dampferverluste ohne Warnung erfolgt / Überschätzung der deutschen Ausbildungsschwierigkeiten und des deutschen U-Bootsmaterials / Großer Geschützbedarf für einzeln fahrende Dampfer / Vorgeschrriebene Dampferwege / Der Kurs von New York nach Liverpool / Die befohlenen Ansteuerungskurse für die englische Küste / Umleitung des Seeverkehrs bei U-Bootsmeldungen / Die Vorteile des Fahrens längs der Küste / Sicherheit innerhalb der 15 Meter-Linie / Nachtkurse / Durchschnittliche Monatsablieferung an Zerstörer und U-Booten / Mr. Schwab von der Bethlehem Steel will große Zerstörer in 6 Wochen bauen / Ford Company bietet U-Bootsjäger mit noch schnellerer Lieferzeit an / Minentypen und Minenvorräte / Britische Monatsverluste an Lonnage für 1917.

Die technischen Mittel der U-Bootabwehr Seite 53

Genaue Beschreibung aller technischen Einzelheiten / Die ersten Erfindervorschläge / Die Versuchsanstalt in Harlockraig / Die 10 wichtigsten Vorschläge / 19 cm-Haubitzen, deren Geschosse 18 m unter Wasser detonieren / Lieferzeiten und Abnahmezahlen / Spezialmunition für

Geschütze bis 12 cm / Modellschießversuche ergeben unwirksame Granat- und Zündertypen der 7,6 cm-Kanonen / Verschiedene Nebelapparate / Die 136-kg-Wasserbombe / Anlieferungen ermöglichen Anbordgabe von 40 Stück je Zerstörer / Zündvorrichtung für größere Tiefen / Schießverfahren für Wasserbomben / Entwicklung verschiedener Hörgeräte ermöglicht Richtungsempfang / Board of Invention and Research / Die Erfahrungen von Mr. Nash mit seiner Erfindung des „Fisch“-Hörgerätes / Jagdflottillen mit „Fisch“-Geräten und Richtungsempfängern / Der U-Bootsjäger Nr. 135 / 6547 Hörhempfänger von vier verschiedenen Modellen / Küstenhorchstationen auch in Malta, Dtranto und Gallipoli / Das „Otter“-Minenschneidegerät für Dampfer / Kriegsschiffsmodell hat in über 50 Fällen deutsche Minenanfertause geschnitten / Zunächst Ausrüstung von 900 britischen Dampfern damit / Die Beschaffung von Geschützen für britische Dampfer / 400 französische 9-cm-Kanonen / 7200 Geschütze von 7,6 cm und darüber für Handelsschiffe in Fertigung / 2026 neue Haubizen dafür / Luftwaffe gegen U-Boote / 91 000 Seemeilen monatliche Flugstrecke / Luftschiffe: 83 000 Seemeilen / Zahlen der U-Bootsichtmeldungen / Das Bombenabwerfen auf die flandrischen Seehäfen / U-Bootsfallen verschiedenster Art und einige Gefechtsberichte / Das Viktoriakreuz für Kapitänleutnant Sanders, aber „U 93“ kommt ohne Kommandanten nach Hause / Das Viktoriakreuz für Kapitän Campbell und sein dramatisches Gefecht mit einem deutschen U-Boot / Neue Vorpostenboote / Torpedoschuhneße für Dampfer und eine kostenlose Reklame für den Erfinder / Wasserbombenwerfer / Schnellboote von über 36 Knoten / Der große Minenkrieg gegen die U-Boote / Technische Schwierigkeiten / Die einzelnen Minenzahlen / Die Minenleger / Leuchtbomben / Der U-Bootsdetektorapparat / U-Boote gegen U-Boote und ein Sondertyp dafür / Schulung der Handelsschiffs-offiziere / Eine Prophezeiung Jellicoes.

Die Einführung von Geleitzügen Seite 100

Nachteile eines Konvoisystems in moderner Zeit / Gefahr deutscher Handelszerstörer im Nordatlantik gering / Handelskrieg mit U-Booten / Konvois zur Segelschiffszeit / Faktische Voraussetzungen für U-Bootsicherung von Geleitzügen / Besprechung mit Handelsschiffskapitänen in London Februar 1917 / Deutsche Erklärung des „uneingeschränkten“ U-Bootkrieges / Genaue Versenkungszahlen britischer Lonnage / Neue U-Bootsabwehrmittel noch nicht frontreif / Örtliche Kriegserfahrung mit Konvois im Kanal- und Skandinavienverkehr / Mangel an Zerstörern und „sloops“ für Handelsschutz / Vorbereitungen der Admiralität für allgemeine Einführung von Geleitzügen / Wirkung des Kriegseintritts der U. S. A. / Strenge Kontrolle der amerikanischen Ausfuhr und Abbau der Blockade durch das 10. Kreuzergeschwader / Amerikanischer Admiral Sims trifft in England ein / Sein Schnell-dampfer läuft vor Liverpool auf Minen / Amerikanische Mitarbeit eröffnet günstige Ausichten für Geleitzugsystem / Der „Versuchskonvoi“ von Gibraltar beweist Möglichkeit seemännischer Durchführung.

Das Konvoisystem im Kanal und im Verkehr mit Skandinavien Seite 115

Die Konvoistraßen des Englischen Kanals / Die Vorgeschichte der Norwegengeleitzüge bis zum Konvoizwang / Das Ergebnis der Besprechung von Longhope im April 1917 für den Skandinavienverkehr / Zusätzliche Sicherung durch Luftschiffe / Deckung des Konvoitweges durch eng-

lische U-Bootslinien / Verstärkung von Lertwick / Dampfer nach Weissem Meer dem Norwegengeleit angeschlossen / Das Konvoibüro eines englischen Seeoffiziers in Bergen / 6000 skandinavische Geleitzugdampfer bis Dezember 1917 und 70 Totalverluste / Angriffsmöglichkeit dieses Verkehrs durch leichte und schwere Kampfschiffe der Hochseeflotte / Der spätere Vorstoß der deutschen Hochseeflotte unter Admiral Scheer im April 1918 / Der erste deutsche Angriff durch U-Boote auf Geleitzüge am 17. Oktober 1917 / S. M. S. „Brummer“ und „Bremse“ überfallen den Norwegenkönvoi / Zerstörer „Strongbow“ außer Gefecht / Zerstörer „Mary Rose“ sinkt / Kein Funkpruch / Schwierige Verhinderung des Ausbrechens von Handelszerstörern aus der Nordsee / Erwägungen über Abhilfe / Die Sitzung vom 10. Dezember / Vier deutsche Zerstörer überfallen und vernichten einen Norwegengeleitzug zwei Tage später / Zerstörer „Pellew“ und „Partige“ außer Gefecht gesetzt / Drahtloses Alarmsignal rettet 100 Überlebende, aber die Deutschen entkommen wieder / Entscheidung über neue Geleitzugregelung / Inkrafttreten erst am 20. Januar 1918 nach Jellicoes Rücktritt.

Atlantische und Mittelmeerfahrt und die

Geleitzugfrage Seite 127

Das Geleitzugsystem für die atlantische Fahrt / 10. Kreuzergeschwader gibt bisherige Blockadelinie auf und wird zur Konvoiführung mit eingesetzt / Der Bedarf an großen Kriegsschiffen für diesen Zweck / Der Admiralitätsbericht vom 6. Juni 1917 / Konvoifommodores / Sammelhäfen und Fahrplan der atlantischen Geleitzüge / Die Sicherungsstreitkräfte / Ausgehende Konvois ab September 1917 / Ihr Fahrplan / „Langsame“ und „schnelle“ Geleitzüge / Netzsperrn für Versammlungshäfen / Aufreibende Tätigkeit der Geleitflottillen / Viele Zerstörer monatlang 60 % Seetage! / Leitung der Konvois unmittelbar durch Admiralität / Tabellen über Erfolg des Geleitzugsystems im Handelschutz / Kanalkonvois praktisch ohne Verluste / Verlustzahlen der einzelnen fahrenden britischen Dampfer / Genauer Bericht über alle Novemberverluste 1917 / Tankschiffmangel durch U-Booterfolge und seine Folgen / Das Mittelmeer und die U-Boote / Fragen des dortigen Oberbefehls / Britische Dampferverluste im Mittelmeer / Die Zentralstellen, welchen der Enderfolg zu danken war.

Der Kriegseintritt der Vereinigten Staaten und die

britische Marinepolitik Seite 146

Eine schöne Schlachtflotte, aber wenig leichte Fahrzeuge / Eine Parallele zum spanisch-amerikanischen Seekrieg 1898 / Die Aufgabe von Vizeadmiral Sims / Die britische Marinemission nach U. S. A. / Beschleunigter Handelsschiffsbau und Reparatur der internierten deutschen Dampfer / Getäuschte Hoffnungen auf Schnellbau von 100 „sloops“ / Drähtungen an die Marinemission über den Ernst der Schiffsfahrtsituation / Der schwere Lonnageverlust des April / Der große strategische Fehler Deutschlands nach dem Kriegseintritt / Der Oberbefehlshaber der amerikanischen Atlantikflotte besucht England / 55 Zerstörer, 41 Kreuzer und ältere Schlachtschiffe für atlantische Geleitdienste gefordert / Drei amerikanische Wasserflugzeugstationen für Irland / Vier kohlebrennende Großkampfschiffe für die „Große Flotte“ / 100 000 amerikanische Minen / Die Geschichte der „Großen Nordperre“ / Ge-

naue Inhaltsangabe der geheimen Admiralitäts-Denkschriften für U. S. A. / Sperrangriff auf deutsche Nordseehäfen? / Luftschiffe und Flugzeuge / Amerikanischer Flaggoffizier auf britischem Kriegsschiff im feindlichen Feuer / Einrichtung eines alliierten Marinekriegsrates / Eintritt amerikanischer Offiziere in die britische Admiralität.

Die englischen Vorposten- und Minensuchverbände Seite 172

Bei Kriegsausbruch 7 Kanonenboote und 14 Reserve-Fischdampfer / Verteilung und Zahlen der Schiffstypen Ende 1917 / 3084 Fahrzeuge / Riesenzahl der Bewacher durch großen Handelsverkehr bedingt / Tagesdurchschnitt des Küstenabschnitts von Lowestoft: 69 Dampfer / Bei Dover passieren etwa 90 am Tage / Das übliche englische Minensuchgerät / Kettengrundsleppgeräte / Beispiele der gefährlichen Arbeit der Vorpostenboote / Aufrollen der Bewachung in der Adria durch österreichische Kreuzer / Kommandant des Drifters „Goran Lea“ lehnt Übergabe ab und lüftet seinen Hut / Erfolgreiche Sprache seines 4,7-cm-Geschützes / Die britischen Minensucher / Zusammenstellung ihrer Minenräumerfolge / 800 deutsche Minen allein im Vorpostengebiet 10 geräumt / Der Minensucher „Grand Duke“ hat unwahrscheinliches Glück / Verlustzahlen an Vorposten- und Minensuchbooten / 197 Offiziere und 1782 Mann tot.

Die Doverflottille und die Harwichstreitkräfte . . . Seite 186

Strategische Aufgaben / Deutsche Zerstörerbasis in Flandern eine größere Gefahr als die U-Boote / Fernbeschießungen von Ostende und Zeebrügge durch Monitore / Feuerleitung von Flugzeugen / Der Lidenhub / Die Minenriegssperren / Deutsche Fernlenkboote gegen Monitor „Lerror“ / Rauchschleier und Küstenbeschießungen / Bomber und Kampfflieger / Schnellboote und U-Boote gegen deutsche Zerstörer / Die Schwäche der britischen Doverstellung / Durchschnittszahl von 20 militärischen Transportschiffen täglich / Nachts nur sechs Zerstörer als Wachboote für 55 km verfügbar / Nächtlche deutsche Feuerüberfälle auf Küstenstädte / Aufzählung der Angriffsziele von wirklichem militärischen Wert / „Broke“ und „Cwift“ im Gefecht mit überlegenen deutschen Zerstörerstreitkräften / Liefliegende Minen quer über den Kanal / Umfassende Vorbereitungen zu einer Überraschungslandung / 14000 Mann in 20 Minuten! / Alles ist bereit, aber die einleitende englische Flandernschlacht bleibt in Schlamm und Dreck stecken / Rückeroberung der belgischen Küste muß aufgegeben werden / Sechs strategische Aufgaben für die Harwichflottille / Der Holland-Konvoi und seine außerordentlich geringen Verluste.

Die Ergebnisse der britischen U-Bootsabwehrmaßnahmen Seite 213

Der technische Stand vor Kriegsausbruch / Vom primitiven Rammen zu komplizierten Erfindungen / Tabellen über deutsche U-Bootverluste / Wettlauf des deutschen Ersatzbaues mit den Ausfällen / Die ausführlichen Zahlen über Abnahme der Dampferverluste zeigen markant das Wirksamwerden der neuen Maßnahmen / Im zweiten Vierteljahr 1918 übertrifft auch Weltschiffbau die Verluste der Welttonnage / Angenommene Verlustursachen der deutschen U-Boote .

Die Materialbeschaffung der englischen Admiralität im Jahre 1917 Seite 218

Beschaffungsaufgaben für U-Bootabwehrmittel zwingen zu organisatorischem Weiterausbau / Einführung der neuen Panzersprenggranaten / Unbeabsichtigter Erfolg einer deutschen Küstenbeschießung / Schnellster genauer Nachbau deutscher Leuchtgranaten / Neuer organisatorischer Vorschlag des Premierministers / Sir Eric Geddes übernimmt Dachorganisation für Kriegs- und Handelsschiffsbau / Der englische Kriegsschiffsbau ab 1917 / Tabellen über Bauverzögerungen / Das neue Bauprogramm Jellicoes / Wettkampf zwischen Handelsschiffsbau und U-Bootkrieg / Rüstungsindustrie.

Der Seekrieg auf Nebenkriegschauplätzen Seite 235

Flügelumfassung durch Landung an der Palästinaküste? / Saloniki und Adria / Kreuzer „Breslau“ sinkt, Schlachtkreuzer „Goeben“ läuft vor Gallipoli auf Minen / Rotes und Weißes Meer / Die Seekriegslage in der Ostsee / Überlegungen über Hilfeleistung bei deutschem Vorgehen zur See gegen Rußland / Strategische und taktische Schwierigkeiten eines Durchbruches in die Ostsee / Die äußerst gefährdete Rückzugslinie / Bunkerschwierigkeiten / Das Ende der englischen U-Boote in der Ostsee.

Ausblick in die Zukunft. Seite 240

Der Völkerbund / Freiheit der Meere für England ist Grundlage des politischen Zusammenhaltes von 400 Millionen / Seeschiffahrt auch für nächste Generation als Massentransportmittel ohne Wettbewerb / Einbau der Dominions in die Marineorganisation des Empire / Überlegenheit in allen Waffen und Schiffsklassen! / Sparzwang und neue politische Verhältnisse / Ungeschwächte Erhaltung des Personalfaktors, der Seekriegsorganisation und des technischen Versuchsetats / Luftwaffe / Rolle von Wissenschaft und Technik im Zukunftskrieg / Der See-Seeoffizier der Zukunft / Das letzte Ziel: Schlagfertigkeit!