

B 15207/III

66439

# Deutschen U-Boote

in ihrer Kriegsführung 1914–18

Von

**A. Gayer**

Korvettenkapitän,

im Kriege Chef der III. Unterseebootsflottilie,  
später im U-Bootamt des Reichsmarineamts

3. Heft

Der Winter 1915/16 und die  
Zeit bis zur Anordnung des  
reinen U-Kreuzerkrieges  
Oktober 1915 bis Ende April 1916

ESMITS

Berlin 1921 / E. S. Mittler & Sohn

**PFEIFFER & CO.**  
nemzeti könyvtárak számára  
minden könyv beszerzésénél  
Budapest, IV., Kosztich Lajos-u. 7.

B 15207 / III  
~~68439~~

# Die deutschen U-Boote in ihrer Kriegführung 1914—18

HÁDTUDOMÁNYI  
\* 9373 \*  
KÖNYVTÁR

Von  
A. Gayer  
Korvettenkapitän,  
im Kriege Chef der III. Unterseebootsflottille,  
später im U-Bootamt des Reichsmarineamts

3. Heft

Der Winter 1915/16 und die  
Zeit bis zur Anordnung des  
reinen U-Kreuzerkrieges  
Oktober 1915 bis Ende April 1916

---

Berlin 1921 / E. S. Mittler & Sohn



Dem Andenken  
der tapferen Flandernkämpfer gewidmet

139/1924

M. XIR.  HONVED  
LUDOVIKAI AKADEMIA  
KÖNYVTÁRA

U - 267

ZRINYI MIKLÓS MŰSORAI AKADÉMIAI  
KÖNYVTÁRA  
Lelt. nr. 4538h

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901 sowie das  
Übersetzungsrecht sind vorbehalten.  
Copyright 1921 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

---

## Vorwort.

Um die Schilderung nicht zu breit werden zu lassen, ist im allgemeinen auf genaue Aufzählung der einzelnen versenkten Fahrzeuge verzichtet worden. Wo Versenkungen auf Tonnen genau angegeben sind, handelt es sich um historisch einwandfreie Ergebnisse, die aus den Weißbüchern der betreffenden Staaten, denen die versenkten Schiffe gehörten, gewonnen sind.

Leider standen solche Weißbücher von Frankreich, den Vereinigten Staaten, Griechenland, Japan und Rußland noch nicht zur Verfügung, so daß manche Versenkungen historisch noch nicht einwandfrei bestätigt sind.

Herrn Korvettenkapitän Otto Groos vom Kriegsarchiv der Marine, der sowohl dieses wie das 2. Heft einer kritischen Durchsicht unterzogen und die Darstellung von verschiedenen Mängeln befreit hat, sowie den Herren Kapitanleutnants Wafner und Steinbrinck, die die Ausführungen über Flandern nachprüften, schließlich Herrn Hauptmann im Generalstabe Geyer, der mir verschiedene wertvolle Hinweise gab, sage ich hiermit meinen verbindlichsten Dank für die gewährte Unterstützung.

Berlin, Februar 1921.

Der Verfasser.

---

---

## Inhalt des dritten Heftes.

|   | Seite |
|---|-------|
| Vorwort . . . . .   | 3     |
| Einleitung: Charakteristik der III. U-Kriegsperiode . . . . . | 5     |
| Nordsee . . . . .   | 9     |
| Flandern . . . . .  | 9     |
| Mittelmeer . . . . .  | 10    |
| Konstantinopel . . . . .                                      | 10    |
| Ostsee . . . . .  | 10    |
| Die Monate September und Oktober 1915 . . . . .               | 16    |
| Nordsee . . . . .   | 16    |
| Mittelmeer . . . . .  | 18    |
| Flandern . . . . .  | 20    |
| Der Monat November 1915 . . . . .                             | 22    |
| Nordsee . . . . .   | 22    |
| Flandern . . . . .  | 25    |
| Mittelmeer . . . . .  | 26    |
| Der Monat Dezember 1915 . . . . .                             | 29    |
| Nordsee . . . . .   | 29    |
| Flandern . . . . .  | 31    |
| Mittelmeer . . . . .  | 32    |
| Der Monat Januar 1916 . . . . .                               | 33    |
| Nordsee . . . . .   | 33    |
| Flandern . . . . .  | 35    |
| Mittelmeer . . . . .  | 36    |
| Der Monat Februar 1916 . . . . .                              | 39    |
| Nordsee . . . . .   | 39    |
| Flandern . . . . .  | 40    |
| Mittelmeer . . . . .  | 43    |
| Der Monat März 1916 . . . . .                                 | 44    |
| Nordsee . . . . .   | 44    |
| Flandern . . . . .  | 47    |
| Mittelmeer . . . . .  | 50    |
| Der Monat April 1916 . . . . .                                | 51    |
| Nordsee . . . . .   | 51    |
| Flandern . . . . .  | 57    |
| Mittelmeer . . . . .  | 60    |
| Rückblick auf die 3. Periode des U-Bootskriegs . . . . .      | 62    |
| Schlußwort . . . . .  | 67    |

---

---

---

## Einleitung.

### Charakteristik der III. U-Kriegsperiode.

**B**on der nun zu schildernden Periode war im Vorwort Hest 1 Seite 4 gesagt, daß in ihr kein scharf umrissener operativer Gedanke für die Gesamt-U-Kriegsführung zum Ausdruck gekommen sei:

Hierauf ist näher einzugehen, bevor mit der Schilderung der Einzelereignisse begonnen wird.

Auf den einzelnen Hauptkriegsschauplätzen: Nordsee, Flandern, Mittelmeer wurden verschiedene Ziele verfolgt:

Wir sahen, daß gemäß Allerhöchster Verfügung vom 18. September 1915 jede Art Handelskrieg an der Westküste Großbritanniens und im Kanal hatte eingestellt werden müssen.

In der Nordsee, Befehlsbereich des „Führers der U-Boote“, hielt man sich wörtlich an diesen Befehl und betrieb rein militärische Verwendung der Boote. Ähnlich war es in Flandern, nur daß dort die Minenboote ihre Tätigkeit weiter ausüben konnten, wodurch eine weitere Schädigung des feindlichen Handels sowie der militärischen Transporte über den Kanal erreicht wurde.

Um gegen letztere wirksam vorgehen zu können, wurde der U-Flottille Flandern schon durch Befehl vom 21. November 1915 wieder gestattet, daß Schiffe feindlicher Flagge, die offensichtlich die französischen Häfen zwischen Dünkirchen und Le Havre (beide Plätze e i n schließlich) ansteuerten oder verließen, ohne Warnung vernichtet werden dürften.

Lazarettsschiffe, Passagierdampfer und n e u t r a l e Dampfer waren davon ausgenommen.

Im Mittelmeer lief der U-Handelskrieg ungestört weiter. Er konnte dort um so weniger zu Kollisionen mit den Neutralen führen, als infolge der zunächst fast ganz fehlenden Bewaffnung der Dampfer und infolge fehlender Bewachung der Handelswege der U-Krieg ziemlich als legitimer Kreuzerrieg geführt werden konnte. Die erste Verwicklung erfolgte dort durch den Ancona-Fall

im November 1915, doch hat der sich daran anschließende Notenswechsel zwischen Österreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten den U-Handelskrieg im Mittelmeer operativ nicht nennenswert beeinflusst. Als Ende April 1916 von der Seekriegsleitung Führung des völkerrechtlich anerkannten Handelskriegs nach Priisenordnung gefordert wurde, hat ihn die Leitung der im Mittelmeer operierenden U-Boote widerspruchslös angenommen und als mit großem Erfolge ausführbar erklärt, während von seiten des Führers der Nordsee-U-Boote und der U-Flottille Flandern schärfster Widerspruch erhoben wurde. Schon daraus kann man den Unterschied zwischen den Operationsmöglichkeiten für die Boote auf den drei Hauptkriegsschauplätzen ermessen.

Aber auch in der Nordsee und in Flandern blieb es nicht während der ganzen, jetzt zu schildernden Periode bei dem Verzicht auf den U-Handelskrieg. Vielmehr nahmen die Dinge folgende Entwicklung: Anfang Dezember kam man im Admiralstab zu der Befürchtung, daß die bislang so erfolgreiche und für uns fast verlustlose U-Bootsarbeit im Mittelmeer bald einen Stoß bekommen würde durch von England nach dem Mittelmeer geschickte Gegenwirkung (Bewachungsfahrzeuge, U-Bootsfallen, feindliche U-Boote), wenn von seiten der Nordsee-U-Boote keine Tätigkeit an der britischen Küste mehr ausgeübt würde; nur die Arbeit der Flandern-U-Boote hielt ja einen Teil der Bewachung im Kanal fest.

Die Entsendung eines erfahrenen U-Boots nach der Westküste wurde daher beschlossen und „U 24“ — Kapitänleutnant Schneider — dafür vorgesehen. Am 16. Dezember 1915 lief das Boot von Helgoland aus, um nördlich um Großbritannien nach der Westküste zu gehen. Dem Boot war durch besonderen Befehl angeordnet worden, daß Passagier- und neutrale Dampfer nicht versenkt werden dürften, es sei denn, daß sie angriffsweise gegen „U 24“ vorgingen. Wir werden auf diese „Winterversuchsfahrt“ nach der Westküste noch zurückzukommen haben.

Eine weitere Etappe auf dem Wege zur Wiederaufnahme des U-Handelskriegs bildete der Eintritt Bulgariens in den Krieg

auf Seiten der Mittelmächte. Der Chef des Generalstabes des Feldheeres, General v. Falkenhayn, hielt nun den Augenblick für Wiederbeginn des U-Handelskriegs insofern für gekommen, als nach Eintritt Bulgariens die Gefahr der Intervention anderer Neutraler für geringer angesehen wurde. Der Chef des Admiralstabs, v. Holtendorff, unterstützte diese Bestrebungen auf das lebhafteste. v. Tirpitz setzte sich mit Macht dafür ein, indem er betonte, der Augenblick für den verschärften U-Krieg sei jetzt gekommen. Der Bootsbestand sei wieder aufgefüllt, längeres Zögern würde verderblich sein. Die Besprechungen darüber zwischen Heeres- und Marineleitung begannen bereits am 30. Dezember 1915 im Kriegsministerium.

Es folgten zwei Denkschriften des Admiralstabs vom 7. Januar bzw. 12. Februar. In diesen Denkschriften war die Erwartung ausgesprochen, daß bei rücksichtsloser Ausnutzung der U-Waffe der englische Widerstand in längstens einem halben Jahr gebrochen sein werde.

Der amerikanischen Gefahr wurde ins Auge gesehen, ihr gegenüber aber betont, daß der Krieg bis Herbst 1916, wenn irgend möglich, zu Ende gebracht werden müsse, da sonst die Hoffnung auf einen für Deutschland ersprießlichen Friedensschluß schwinde. Die zweite Denkschrift ging auch an eine größere Zahl wirtschaftlicher Sachverständiger, die sich sämtlich zustimmend äußerten und in sofortiger Aufnahme des unbeschränkten U-Bootskriegs die letzte günstige Aussicht für Deutschland erblickten. Schon am 24. Februar 1916 erging der Befehl, den Handelskrieg wieder zu beginnen, vorläufig nach Preisordnung, aber mit der Maßgabe, daß als Truppentransporte erkennbare und armierte Handelsschiffe ohne Warnung versenkt werden dürften. Dabei sollte es gleichgültig sein, ob der Dampfer als bewaffnet nach amtlichen Verzeichnissen usw. bekannt war oder die Bewaffnung vom U-Boot aus erkannt wurde.

Passagierdampfer sollten nirgends versenkt werden, auch wenn sie bewaffnet waren. Im März wurde dann noch die Verschärfung angeordnet, daß feindliche Handelsschiffe i n n e r h a l b

des Kriegsgebiets ohne weiteres zu vernichten seien. Diese Verschärfung sollte indes nicht von langer Dauer sein:

Am 24. April erging als Nachspiel zur Versenkung des Passagierdampfers „Sussex“ durch das Flandern-U-Boot „UB 29“ — der Kommandant hatte das Schiff bei seinem Anstrich, und da sich englische Truppen in Uniform an Deck befanden, für einen Truppentransporter gehalten (24. 3. 16.) — der Befehl, daß U-Boote bis auf weiteres nur Handelskrieg nach Preisordnung führen dürften.

Auf die eine neue Epoche einleitenden Folgen dieses Befehls kommen wir noch zu sprechen.

Der Kaiser selbst lehnte am 6. März 1916 bei dem entscheidenden Vortrag in Wilhelmshaven gegen das Botum des Generals v. Falkenhayn den unbeschränkten U-Bootskrieg — der sich gegen alle in näher bestimmtem Seegebiet angetroffenen Fahrzeuge, — auch neutrale, — warnungslos wenden und nur Lazaretttschiffe u. dgl. ausnehmen sollte, bis auf weiteres ab. v. Tirpitz, der selbst den verschärften U-Bootskrieg mit allen Mitteln anstrebte, wurde schon vor der entscheidenden Sitzung fallen gelassen, indem man ihn gar nicht zuzog. Im Anschluß daran erfolgte am 17. März Tirpitz' Entlassung. Die Geschichte hat ihm Recht gegeben. Im März 1916 war es zur Erklärung des unbeschränkten U-Bootskriegs höchste Zeit. Auch wenn Amerika uns damals sofort den Krieg erklärt hätte, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß England mit seiner ganzen U-Bootsabwehrentwicklung damals noch weit hinter dem Stand vom 1. Februar 1917, wo die Erklärung des unbeschränkten U-Bootskriegs erfolgte, zurück war. Armierte Dampfer gab es erst in geringer Zahl. Wieviel Zeit und Arbeit gehörte dazu, die 20 000 Geschütze zu schaffen, die nach unseren Berechnungen zur Armierung der größeren feindlichen Dampfer nötig waren!

Die Jellicoeschen, schon im Sommer 1915 gemachten Anstrengungen, eine starke Minenverseuchung der Deutschen Bucht herbeizuführen, scheiterten daran, daß ein brauchbarer Minentyp noch nicht vorhanden war; erst 1916 wurde er entwickelt, worauf

100 000 dieser neuen Minen bestellt wurden. Vor Ende 1917 konnten sie aber nach Jellicoes eigener Angabe nicht mit Erfolg zum Tragen kommen; bis dahin hätten wir einen im März 1916 begonnenen verschärften U-Krieg mit größter Wahrscheinlichkeit bereits gewonnen. Hunderte von bestellten feindlichen Beobachtungs- und Geleitfahrzeugen waren noch im ersten Bau- ↑  
stadium, 1917 waren sie fertig.

Eine weitere Frage ist die, ob wir selbst die genügende Bootszahl hatten, um im März 1916 den unbeschränkten U-Bootskrieg beginnen zu können. Führen wir uns zur Beantwortung der Frage den Bootsbestand auf den Hauptkriegsschauplätzen vom März 1916 vor Augen:

### Nordsee.

Es waren jetzt nach im Winter stattgehabter Überholung folgende Boot für alle Aufgaben voll verwendungsbereit:

„U 19“, „U 20“, „U 22“, „U 24“, „U 28“, „U 32“, „U 43“, „U 44“, „U 45“, „U 66“, „U 67“, „U 68“, „U 69“, „U 70“, „U 73“, „U 74“, im ganzen also 16 Boote.

Die Boote „U 46“ bis „U 50“, „U 71“, „U 72“ und „U 75“ bis „U 80“, „U 51“ bis „U 65“\*) waren bis Ende des Sommers in der Front zu erwarten, also 16 große Boote bereit und 28 große Boote unmittelbar vor ihrer Fertigstellung; außer diesen Booten traten die kleinen Boote „UB 21“, „UB 22“ und „UB 27“ im April zu den Nordsee-U-Booten hinzu.

### Flandern.

„UB 2“, „UB 6“, „UB 10“, „UB 12“, „UB 13“, „UB 16“, „UB 17“, „UB 18“, „UB 19“, „UB 26“, „UB 29“, „UC 1“, „UC 3“, „UC 4“, „UC 5“, „UC 6“, „UC 7“, „UC 10“, im ganzen also 18 Boote.

Als Reserve standen hier die gesamten Serien der B II- und

\*) Die schnelle Fertigstellung der der Germaniawerft erst Anfang 1915 aufgegebenen Boote „U 63“ bis „U 65“ ist besonders bemerkenswert; sie war möglich, weil für russische U-Boote fertige Motoren dazu verwandt werden konnten.

C II-Boote bis „UB 48“ und „UC 79“ dahinter, die fast restlos im Jahre 1916 fertig wurden und bei Durchführung des unbeschränkten U-Krieges, soweit sie nicht im Mittelmeer gebraucht wurden (siehe unter C.), nach Flandern hätten geschickt werden können.

Wenn tatsächlich sechs der für Flandern so hochwertigen B II-Boote und ein C II-Boot im Jahre 1916 in der Ostsee verwandt wurden, so lag eben der Grund darin, daß der unbeschränkte U-Krieg in diesem Jahre nicht zur Durchführung kam.

### Mittelmeer.

„U 21“, „U 33“, „U 34“, „U 35“, „U 38“, „U 39“, „UC 14“, 7 Boote.

Für Mittelmeer unmittelbar vor ihrer Fertigstellung: „UC 20“, „UC 22“, „UC 23“, „UC 24“, „UC 34“, „UC 35“, „UC 37“, „UC 38“, „UC 52“, „UC 53“, „UC 54“, „UC 67“, „UC 73“, „UC 74“, „UB 42“, „UB 43“, „UB 44“, „UB 45“, „UB 46“, „UB 47“, also 20 Boote.

### Konstantinopel.

„UB 7“, „UB 8“, „UB 14“, „UC 15“, „U 33“, d. h. 5 Boote.

### Ostsee.

„UA“, „U 9“, „U 10“, „UB 2“, „UB 5“, „UB 20“, d. h. 6 Boote.

Diese Aufrechnung zeigt, daß eine vollkommen ausreichende Bootsmenge für Führung des verschärften U-Krieges vorhanden und besonders die dichtaufstehenden Reserven sehr stark waren. Gewiß war am 1. Februar 1917 der Bootsbestand höher, dafür war aber der Wirkungsgrad des einzelnen U-Boots am Feinde im Jahre 1916 mindestens doppelt so groß wie im Jahresdurchschnitt 1917. Der Beweis für diese Behauptung wird später erbracht werden. Er gründet sich auf die erwähnte 1916 noch bedeutend geringere Entwicklung der feindlichen Abwehrmittel. Der Vergleich mit der Bootszahl zu Beginn der U-Bootsblockade 1915 ergibt:

## Februar 1915.

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| In der Front . . . . . | 26 große Boote    |
|                        | 1 kleines Boot    |
| im Bau . . . . .       | 42 große Boote    |
|                        | 127 kleine Boote. |

## März 1916.

|                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| In der Front . . . . .               | 25 große Boote   |
|                                      | 43 kleine Boote  |
| unmittelbar vor ihrer Fertigstellung | 52 große Boote   |
|                                      | 89 kleine Boote. |

Bei diesem Vergleich muß man berücksichtigen, daß unter den 26 großen Booten, mit denen wir Februar 1915 in die U-Bootsblockade eintraten, 7 noch Petroleumboote und daher wenig leistungsfähig waren. Die 25 im März 16 vorhandenen großen Boote waren mit 3 Ausnahmen moderne vollengefahrene Boote mit großer personeller Kriegserfahrung. Die 1915 „im Bau“ genannten Boote waren mit wenigen Ausnahmen noch sehr weit von ihrer Fertigstellung entfernt. 91 B II- und C II-Boote begannen erst von Februar 1916 ab in die Front zu kommen. Die im März 1916 als „unmittelbar vor ihrer Fertigstellung“ bezeichneten Boote kamen von April ab mit noch nie dagewesener Schnelligkeit. Die monatliche Quote neu in Dienst stellender Boote ist während des Krieges sogar nie wieder so günstig geworden wie vom 1. IV. 16 bis 1. I. 17.

So betragen die Monatsindienststellungen 1916:

|               |         |   |
|---------------|---------|---|
| im März . . . | 9 Boote | } |
| : April . . . | 8       |   |
| : Mai . . .   | 9       |   |
| : Juni . . .  | 8       |   |
| : Juli . . .  | 9       |   |
| : August . .  | 10      |   |
| : September   | 10      |   |
| : Oktober . . | 11      |   |
| : November    | 11      |   |
| : Dezember    | 15      |   |

Ein so günstiger Zuwachs wäre durch die Anstrengungen des U-Bootsamts erst wieder von November 1918 ab zustande gekommen. Von November 1918 bis November 1919 würde der monatliche Zuwachs durchschnittlich etwa 27 Boote betragen haben, darunter große und größte.

Wenn vorstehend die Unterschiede für die Operationen auf den einzelnen Kriegsschauplätzen beleuchtet wurden, so kann man

sagen, daß die im 2. Heft Seite 6 bis 9 geschilderten operativen Grundsätze für das Arbeiten der Boote vor dem Feinde auch in der 3. Kriegsphase sich bewährten, sie wurden immer mehr zum Gemeingut aller U-Boote. Für die U-Flottillenchefs, die seiner Zeit die Grundsätze in der Zusammenarbeit mit den erfahrensten U-Kommandanten geschaffen hatten, war es sehr befriedigend, als bei Wiedereröffnung des Handelskriegs im März 1916 die englische Presse die Notiz brachte: Die deutschen U-Boote hätten viel zugelehrt, auf plumpe Fallen, wie Anno 1915 fielen sie nicht mehr so leicht herein. Besonders anerkannt als wichtige operative Maßnahme der Boote — der Engländer erkannte bei seiner bis zu einem gewissen Grade sportlichen Auffassung des Seekriegs positive Tüchtigkeit auch beim Feinde an — wurde in der feindlichen Presse, daß die U-Boote jetzt sich einem von der Besatzung auf Grund der Warnungsschüsse verlassenen Dampfer entweder getaucht oder unter laufender Artilleriebeschießung näherten, um evtl. an Bord gebliebene Geschützbedienungen zu zwingen, Farbe zu bekennen. Wenn letzteres Verfahren gelegentlich böswillig als „Feuern auf die Rettungsboote“ bezeichnet wurde, so war das Lüge, die englische Fachpresse hat dies auch weniger behauptet, sondern, wie gesagt, den militärischen Zweck des Verfahrens meist anerkannt.

Sowohl das Mitfahren von neuen Kommandanten auf wohlerfahrenen Booten zur Unterweisung wie das genannte System der Kriegslotsen\*) bewährten sich weiterhin sehr gut.

Die Bootsverluste blieben in der 3. Kriegsphase sehr gering. Sie bezifferten sich im Durchschnitt auf nur ein Boot monatlich. Das Prinzip, daß die großen Nordsee-U-Boote ihre Operationsgebiete an der Westküste nördlich um Großbritannien fahrend aufsuchten, wurde beibehalten, was die Verlustquote in günstigem Sinne beeinflusste. Das sorgfältige Einfahren der Boote vor Antritt der Unternehmungen wurde von der Leitung gutgeheißen; neue Boote wurden durch einfache Fahrten allmählich in ihre

\*) Siehe 2. Heft, Seite 10.

Kriegstätigkeit eingeführt. In der Nordsee ging nur „U 68“ (Kdt. Kplt. Ludwig Günzel) verloren.

In Flandern wurde vom Sommer 1915 ab die Tätigkeit der Boote dadurch erschwert, daß außer der früheren unzulänglichen und allmählich verbesserten Minenversperrung der Doverstraße (siehe Heft 2 Seite 21) der Feind eine große Netzsperrung quer über den Kanal (auf der Höhe von South Goodwin Fsch. beginnend und von da etwa  $110^\circ$  rechth. verlaufend) einrichtete. Diese Sperre hing an großen Auftriebskörpern, Bojen, und Flößen; man mußte sie aufgetaucht bei Nacht passieren; denn getaucht konnten sich die Boote sehr leicht im Netz verfangen. Da der Feind aber Vorsorge treffen mußte, selbst nicht mit dem Netz in unliebsame Berührung zu kommen, war er zum Auslegen verschiedener Leuchtbojen genötigt, die nicht nur am Netz selbst verteilt, sondern zum Teil auch in größerem Abstand von ihm liegend als Warn- und Navigationsbojen dienten. Diese Leuchtbojen wurden bald zu vertrauten Freunden der Flandernflottille. Sie erhielten von ihr besondere Nummern und waren für das Passieren der Doverstraße ein vorzüglicher navigatorischer Anhalt. Auch unbeleuchtete große Bojen, die der Feind zur Sicherung seiner eigenen Navigation hatte auslegen müssen, waren für uns sehr vorteilhaft; eine auf  $51^\circ 20,6' N$  und  $2^\circ 7,2' O$  liegende große Bittertonne wurde für lange Zeit der Ansteuerungspunkt für alle U-Boote, die von Norden kommend die Dover-Calais-Enge passieren wollten, sie trug die Bezeichnung 2501. In ihrer Nähe auf dem Grunde liegend, wurde meist die zum Passieren der Enge günstigste Tages- und Stromzeit abgewartet. Die Fahrten der kleinen Flandern-Boote wurden schon in der uns jetzt beschäftigenden Periode vielfach zu „schneidigen Husarenstücken“, die höchste Bewunderung für alle Zeiten verdienen. Der Flandern-Kriegsschauplatz wurde tatsächlich zu einer hohen Schule der Unterseebootkunst. Es war geradezu erstaunlich, welchen Fährlichkeiten die kleinen, sehr tauchhandlichen Boote unter sicherer Führung fast immer entgingen. In langer Selbst-

schulung und Anleitung hatten sich die Flandernkommandanten zu solchen Leistungen entwickelt. In der uns hier beschäftigenden Periode gingen in Flandern nur „UC 9“, „UC 5“ und „UB 26“ verloren, „UC 8“ wurde in Holland interniert, nachdem es bei Zerschelling festgenommen war. Anfang 1916 begann die feindliche Abwehr gegen die Flandernboote konsequenter und schärfer zu werden. Besonders bezog sich dies auf die Minenwurfgebiete der C-Boote, später auch auf die Anmarschwege aller Flandernboote, indem im April 1916 (am Ostersonntag) die ganze flandrische Küste entlang in etwa 15 sm Abstand von ihr ein großes, mit Minen versehenes U-Bootsnetz ausgelegt wurde. Flieger und Bewachung, die sich bei diesem Netz aufhielten, suchten die U-Boote unter Wasser zu drücken und dadurch ins Netz zu jagen. Die feindlichen Flieger wurden in Flandern eine immer größere Belästigung für unsere Boote.

Im Mittelmeer war Ende 1915 verhältnismäßig leichte Arbeit. Die Armierung der Dampfer war noch spärlich, desgleichen die Bewachung auf den Dampferwegen. Es gab bei der Entente eben einfach nicht so viele kleine Fahrzeuge, um im Mittelmeer eine ähnlich starke Bewachung wie um England herum aufzumachen. Schwierig war dagegen das Arbeiten vor den Dardanellen und vor Saloniki; dort hatte der Feind die in der Heimat übliche Bewachung eingerichtet. Von Ende 1915 ab zeigte sich auch einige Bewachung aus Fischdampfern und Zerstörern in der Dtranto-Straße. Da sie aber nicht von Engländern geleitet war, erreichte sie vorläufig keine sonderliche Wirksamkeit. Die allgemeine Bewachung der Dampferwege, Sicherung wertvoller Fahrzeuge und die Armierung der im Mittelmeer verkehrenden Dampfer nahm während der dritten Kriegsphase langsam, aber stetig zu. Anfang 1916 erwies sie sich gelegentlich schon recht hinderlich (siehe Märzunternehmung „U 35“, Seite 50). Was die U-Bootsstätigkeit im Mittelmeer im Vergleich zu den nördlichen Operationsgebieten besonders erleichterte, war die meist sehr große Sichtigkeit und das Nachlassen des Seegangs alsbald nach Abflauen der Winde, kurz, das im Durchschnitt sehr viel bessere

Wetter. Jeder ins Mittelmeer gehende U-Bootskommandant wurde von den in der Heimat verbleibenden Kameraden wegen der außerordentlichen Operationsmöglichkeiten im Mittelmeer sehr beneidet. Die Leistungen der Mittelmeerboote in dieser Periode sollten durch diese Ausführungen in keiner Weise herabgesetzt werden. Im Gegenteil verdient die Tätigkeit der dort arbeitenden, fast durchweg hervorragenden U-Bootskommandanten für alle Zeiten höchste Bewunderung.

Im Mittelmeer ging während der 3. Kriegssphase nur „UC 12“ (Kommandant Oberleutnant z. S. Fröhner) verloren.

Die weitere technische Vervollkommnung der Boote, ihrer Waffen und für die Kriegführung wichtigen Einrichtungen blieb gut im Fluß, das Weitere werden wir im Verlauf der Schilderung sehen.

In die 3. Kriegssphase fällt im Nordseebereich der zweite Wechsel in der Person des Flottenchefs; Admiral v. Pohl erkrankte Anfang Januar 1916 lebensgefährlich. Admiral Scheer wurde mit seiner Vertretung beauftragt und am 15. Januar 1916 zu seinem Nachfolger ernannt. Als Feind halber Maßnahmen und — seiner Meinung nach — zwecklosen Einjages der Boote lehnte Scheer Ende April 1916 den U-Handelskrieg nach Prißenordnung ab und richtete das starke Botum an den Admiralstab: entweder unbeschränkter U-Krieg oder eine militärische Verwendung der Boote gegen Kriegsschiffe. Da ersterer vom Admiralstab auf Grund Allerhöchster Entscheidung abgelehnt wurde, kam es tatsächlich in der 4. Kriegssphase von Mai bis September 1916\*) in der Nordsee zur vollständigen Einstellung des Handelskrieges. Wir kommen am Schlusse dieses Heftes noch zur eingehenden Besprechung dieses folgenschweren Entschlusses.

\*) Der Befehl, daß 3 Boote im nördlichen Eismeer Handelskrieg nach P. D. führen sollten, erging am 15. September 1916; daß der Handelskrieg nach Prißenordnung als großer Schlag am 15. Oktober 1916 überall beginnen solle, wurde unter dem 6. Oktober an Flotte und Marinekorps befohlen; gleichzeitig wurde dabei Entsendung von „U 32“, „U 63“, „U 64“, „U 65“ nach dem Mittelmeer angeordnet.

## Die Monate September und Oktober 1915.

### Nordsee.

Wenn vom 20. September 1915 keine Boote zum Handelskrieg mehr entsandt wurden, so bedeutete dies keineswegs, daß auf den Nordseestützpunkten nun eine Ruhepause eintrat; im Gegenteil, die einsetzende, rein militärische Tätigkeit der Boote brachte regen Betrieb mit sich.

Am 24. 9. wurden „U 28“ und „U 43“ auf Wartestellung vor dem Firth of Forth bzw. Pentland Firth geschickt, um dort auf feindliche Kriegsschiffe zu pirschen. Beide Boote hatten kein Glück. „U 28“ wurde auf der Fahrt nach Norden schon vor Erreichen der norwegischen Küste beim Tauchen sehr stark vorlastig, so daß die Unversehrtheit der Batterie nicht mehr gewährleistet schien. Es mußte zurückgehen nach Wilhelmshaven. „U 43“ erlitt einen Bruch des vorderen Tiefenruders und mußte deshalb wieder in die Ems einlaufen. Man sieht die Richtigkeit der in Heft 2 auf Seite 56 aufgestellten Behauptung, daß bei weitem nicht alle großen Nordseeboote zu einer Verwendung an der britischen Westküste bei den Wetterverhältnissen des Winters geeignet gewesen wären.

Wegen der beabsichtigten Verwendung der Boote gegen Kriegsschiffe wurde ihre Ausbildung im Torpedoweitschießen möglichst gefördert. Auf Vorkum-Reede wurden entsprechende Übungen abgehalten.

Bei dem für feindliche Operationen sehr günstigen Wetter in den mittleren Oktobertagen wurde stets rege Bereitschaft vor der Ems und auf Vorkum-Reede durch ein oder mehrere U-Boote gehalten. „U 44“ und „U 19“ waren in dieser Zeit auf Vorkosten bei Horns Riff.

Am 20. Oktober lief „U 38“ (Kapitänleutnant Valentiner) nach dem Mittelmeer aus. Mit Valentiner ging wieder ein Kommandant in dieses Operationsgebiet, dem dort außerordentliche Erfolge beschieden sein sollten. Gleich nach dem Eintritt ins Mittelmeer wurden von ihm auf dem Wege zwischen Gibraltar

und Malta 2 Truppentransportdampfer, 11 Dampfer und 1 Segelschiff versenkt (3. bis 9. 11.). Der Signalstation beim Leuchtturm von Cap de Fer in Algier bekam es übel, daß sie herannahende Dampfer vor dem U-Boot warnen wollte. Sie wurde unter heftiges Artilleriefener genommen. Welch frisches Interesse stellte diese Fahrt dar im Vergleich zu der ermüdenden, feinen positiven Erfolg bringenden „militärischen Tätigkeit“ der Nordsee-U-Boote in dieser Zeit!

Am 20. 10. liefen gleichzeitig „U 19“ und „U 32“ von der Ems aus. „U 19“ sollte vor Scapa Flow, „U 32“ vor Peterhead auf feindliche Kriegsschiffe pirschen. Die beiden Boote liefen indessen wegen aufkommenden schlechten Wetters noch am gleichen Abend ins Rister Tief ein, wo sie dann von der Flotte wegen einer von dieser beabsichtigten Unternehmung noch festgehalten wurden. Am nächsten Tage lief auch „U 44“ wegen aufgekommener Disturms nach dem Rister Tief.

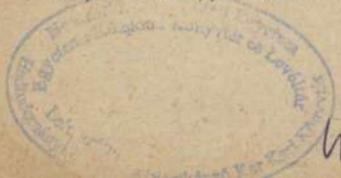
Am 22. Oktober 1915 kam „U 67“ als erstes der neuen Germania-Boote (Österreicher) auf die Ems. Kommandant war Kapitänleutnant v. Rosenberg-Gruszczyński, den wir früher als Kommandanten von „U 30“ kennen lernten.

Am 23. Oktober erhielten „U 32“ und „U 44“ Befehl für eine am 24. Oktober beabsichtigte Unternehmung der Flotte, bestimmte Positionen nördlich von Horns Riff zu besetzen. Da wegen aufkommenden schlechten Wetters und verschiedener anderer ungünstiger Umstände die Flotte schon wieder sehr früh kehrt machte, kamen die U-Boote aber gar nicht mehr zum Auslaufen.

„U 19“, das am 23. 10. zu seiner Fahrt nach Scapa Flow ausgelaufen war, erlitt am 24. Oktober eine Störung an einer E-Maschine und ging deshalb nach Wilhelmshaven zurück.

Auch aus der Fahrt von „U 32“ nach Peterhead, zu der das Boot am 24. auslief, sollte nichts werden. Wegen orkanartigen Sturmes lief das Boot am 26. 10. wieder ein. „U 44“, das die Vorpostenstellung nördlich Horns Riff am 26. 10. einnehmen wollte, kehrte aus gleichem Grund am 27. wieder um.

Der Oktober endete so in der Nordsee mit dem Fehlschlagen



45384

vieler Absichten, wobei die Verkettung verschiedener ungünstiger Umstände eine Rolle spielte.

### Mittelmeer.

Dort brachte der Oktober eine Reihe großer Erfolge, die insgesamt 75 000 Tonnen feindlichen Schiffsraums ausmachten, während die Nordsee und Flandern überhaupt kein Versenkungsergebnis mit Torpedo aufwiesen.

Ende September sahen wir bereits Kapitänleutnant Forstmann seine erste Mittelmeeroperation, die in der Gegend zwischen Kreta und der afrikanischen Küste bis nach Cypern führte, erfolgreich beginnen. Er versenkte im Oktober zu den bereits Ende September erledigten 3 noch 4 weitere Frachtdampfer. Das Arbeiten auf dem Dampferweg von Port-Said nach Westen erwies sich als äußerst ergiebig. Am 12. Oktober führte er noch einen Angriff auf eine montenegrinische Vorpostenlinie durch, die aus 5 Dampfern bestand; einer der Dampfer wurde versenkt, so daß sich das Gesamtergebnis auf 22 287 Tonnen belief.

„U 33“ unter Kapitänleutnant Gansser war vom 28. September bis 9. Oktober 1915 nach der Serigotto-Durchfahrt und Kreta unterwegs. Am 1. und 2. Oktober versenkte er die französischen Hilfschiffe „Provincia“ und „Ste. Marguérite“; außerdem während der Unternehmung 2 Truppentransportdampfer, 7 Dampfer und einen Segler, zusammen etwa 50 000 Tonnen. Gansser, ein Sohn württembergischer Erde, ging wie Kophamel, Forstmann und Valentiner mit gewaltigem Glanz in die Mittelmeertätigkeit hinein. Wenn ihm kein so großer Gesamterfolg wie z. B. Forstmann und Valentiner dort blühte, so lag das daran, daß er mit „U 33“ das ganze Jahr 1916 über von Konstantinopel aus im Schwarzen Meer operieren mußte, wo die Möglichkeit, große Erfolge zu erzielen, erheblich geringer war. Gansser mit seinem leistungsfähigen Boot aus der Hauptkriegsführung im Mittelmeer so lange Zeit dem Nebenkriegschauplatz im Schwarzen Meer zuzuteilen, war unzweckmäßig. B I- und B II-Boote hätten für die dortige Tätigkeit vollkommen ausgereicht. Im

ganzen Jahr 1916 hat Gansser im Schwarzen Meer außer erfolgreicher Beschießung einiger feindlicher Küstenplätze nur 4 Dampfer, 4 Segler und 2 Fischfutter zu versenken vermocht; im Mittelmeer hätte er in der gleichen Zeit ein mindestens zehnfaches Ergebnis erzielen können.

„U 35“ unter Korvettenkapitän Kophamel war auf langer Fahrt vom 12. Oktober bis 12. November 1915 unterwegs. Zunächst ging es nach dem Ägäischen Meer zur Störung der Truppentransporte auf den Zufahrtsstraßen nach Saloniki und Vernichtung von feindlichen Zufuhrschiffen. Vom 16. bis 27. 10. operierte Kophamel im Golf von Saloniki. Ein kleinerer Dampfer und der englische Transporter „Marquette“ von 7057 Br.-Reg.-T. wurden in dieser Zeit versenkt; auf letzterem befanden sich 1000 Mann weißer Truppen, die bis auf 29 gerettet wurden, außerdem eine große Munitionsladung an Bord. Nach dieser Versenkung fand Transporterverkehr von Saloniki fast nur noch nachts statt, und so begab sich Kophamel jetzt nach dem „Herfing-Stand“ im Golf von Saros, um Nachrichten und Befehle abzuholen. Außerdem mußten dort Verabredungen betreffend Umbordnahme einer türkischen Mission im Golf von Kos (Treffpunkt Dra) getroffen werden. Der weiteren abenteuerlichen und erfolgreichen Fahrt Kophamels folgen wir bei Schilderung der Ereignisse des nächsten Monats.

„UC 14“ führte Anfang Oktober eine Fahrt von Konstantinopel nach Varna aus.

Als am 27. Oktober der bulgarische Hafen Varna von russischen Streitkräften und Fliegern angegriffen wurde, ging „UB 7“ unter Oberleutnant z. S. Werner zum Angriff über. Ein Treffer gegen ein feindliches Kriegsschiff wurde erzielt. An der Abwehr dieses Angriffs beteiligte sich auch „UB 8“, ohne indessen einen Erfolg erzielen zu können.

Erfolgreich wie immer war „UB 14“ unter Oberleutnant z. S. v. Heimburg. Vom 3. bis 19. Oktober war das Boot im westlichen Teil des Schwarzen Meeres unterwegs. Am 7. Oktober wurde ein russischer Dampfer versenkt, am 8. Oktober ein weiterer,

der vorher einen vergeblichen Rammversuch gegen „UB 14“ unternommen hatte.

### Flandern.

In Flandern brachte der Befehl zur Einstellung des U-Bootskrieges genau wie in der Nordsee eine Zeit der Stagnation besonders für die UB-Boote (Torpedo-U-Boote). Mit um so größerem Eifer waren die Minenboote tätig.

„UC 1“ (Oberleutnant z. S. v. Werner), „UC 3“ (Oberleutnant z. S. Waffner), „UC 5“ (Oberleutnant z. S. Pustkuchen), „UC 6“ (Oberleutnant z. S. Graf v. Schmettow), „UC 7“ (Oberleutnant z. S. Wäger), „UC 9“ (Oberleutnant z. S. Schürmann) waren die Träger dieser Tätigkeit im Oktober. Soweit die Boote nicht durch eine gelegentlich erforderliche längere Werftüberholung daran verhindert waren, trugen sie unermüdet eine Minenladung nach der andern nach der feindlichen Küste. Besonders viel waren Pustkuchen und Graf Schmettow unterwegs; letzterer führte z. B. 5 Fahrten in diesem Monat aus; ersterer stieß bis nach Portsmouth vor und versuchte dort beide Zufahrtsstraßen\*).

Bei diesen Fahrten, die meist bis dicht an die feindlichen Ansteuerungspunkte heransführten, war manche Fährlichkeit zu überwinden. So wurde „UC 6“ Anfang Oktober von einem feindlichen Torpedoboot gerammt, kam aber mit leichten Beschädigungen davon, Mitte Oktober geriet das Boot nordwestlich Calais in ein Netz und mußte wegen unklarer Schraube die Fahrt abbrechen.

„UC 7“ geriet am 20. 10. vor dem Humber in ein Fischnetz, aus dem es sich aber zu befreien vermochte.

„UC 9“ unter Oberleutnant z. S. Schürmann, das kurz zuvor in Flandern eingetroffen war, lief am 20. Oktober 1915 zum Minenlegen südlich Longsand-Feuerschiff aus, kehrte nicht zurück; über die Ursache des Verlustes wurde nie etwas bekannt.

\*) Die Erfolge all dieser einzelnen Fahrten sind noch nicht genau festzulegen, da von seiten der Feinde das Material noch nicht gesammelt vorliegt. Die Feststellung wird eine historisch höchst lohnende Aufgabe für den Forscher werden.

Als Minenerfolge im Oktober, die mit Sicherheit der Tätigkeit der Flandernminenboote zuzuschreiben sind, nennen die vorbandenen Weißbücher: 6 Handelsdampfer von zusammen 12 546 Tonnen gesunken. Zum Teil erfolgten die Verluste dicht vor der feindlichen Küste, z. B. vor der Folkestone Pier und unter South Foreland. Außerdem liefen 3 englische Dampfer von 6561 Tonnen auf Minen, konnten aber geborgen werden.

An neutralen Dampfern gingen 3 Norweger und 1 Holländer verloren; außerdem sanken ein englischer Zerstörer („Belog“), eine Admiraltätsjacht und 6 Minensucher.

Diese Erfolge sind, wie erwähnt, nicht aus den U-Boots-erfolgsmeldungen herausgegriffen, sondern den seit Kriegsende erschienenen Weißbüchern entnommen. Sie geben noch kein vollständiges Bild, da nur englische, skandinavische und holländische Quellen bei der Zusammenstellung zur Verfügung standen; sie genügen aber, um zu zeigen, welche Störungen die 6 primitiven Bootchen in der Gegend ihres Wirkungskreises herbeiführten. Ein Ergebnis von etwa 20 000 Tonnen in diesem Monat dürfte ihnen zuzuschreiben sein.

Nicht weniger unermüdet waren die kleinen B-Boote in Flandern tätig, wenn sie auch bei der ihnen auferlegten Beschränkung Versenkungserfolge nicht zu erzielen vermochten.

„UB 17“ unter Oberleutnant z. S. Wenninger lag vom 2. bis 4. Oktober auf Wartstellung bei Middellerte-Bank. In der Nacht vom 2. auf 3. Oktober sichtete das Boot 8 schlachgehende feindliche Fahrzeuge, die sich zur Beschießung von Zeebrügge der Küste näherten. Wenninger meldete rechtzeitig, so daß die ganze Küste alarmiert werden konnte und der anmarschierende Feind daraufhin abdrehte; er lief dann in der Frühe ein, nachdem er seine beiden Torpedos verschossen hatte, die infolge des geringen Tiefgangs der Fahrzeuge unter diesen hindurchgegangen waren.

Der verstärkte Vorpostendienst durch die B-Boote hielt dann den ganzen Monat über an, da feindliche Landungsversuche im Zusammenhang mit den Durchbruchversuchen bei Loos auch weiterhin zu befürchten waren.

„UB 5“ unter Oberleutnant z. S. Smiths wurde am 6. Ok-

tober nach der Ostsee entsandt, nachdem der Befehl des Admiralstabs eingegangen war, dem Ostseebefehlshaber ein U-Boot zu Verfügung zu stellen.

„UC 11“ unter Oberleutnant z. S. Walter Schmidt ging am 17. Oktober nach Kiel, um gegen das zur Unterseebootsschule gehörige „UC 8“ ausgetauscht zu werden.

## Der Monat November 1915.

### Nordsee.

Bei den Aufgaben dieses Monats machten in der Nordsee die Wetterverhältnisse große Schwierigkeiten. Die meisten damals in der Nordsee befindlichen Boote waren gegen Seeschlag am Bootskörper und besonders an den Tiefenrudern sehr empfindlich. Man durfte sie daher nicht gleich beim Auslaufen schwerem Wetter aussetzen.

Ein richtiger Wetterdienst wurde damals auf Betreiben der U-Flottille eingerichtet. Bislang gab es noch kaum eine Möglichkeit, irgendwie eine Übersicht über das Wetter in der Nordsee zu gewinnen, geschweige denn aus dem für die U-Boote in Frage kommenden Operationsgebiet Wetternachrichten zu erhalten. Barometerstände von der feindlichen Küste zu bekommen (etwa durch Agentenmeldungen), erwies sich leider als unmöglich. Die U-Flottille drückte nun darauf, daß wenigstens von Dänemark und Norwegen täglich durch die Seewarte Hamburg Wettermeldungen übermittelt wurden. Wußte man Barometerstand und Wind aus der Gegend von Bergen (Norwegen)\*), aus Skagen, List, Helgoland und Vorkum, so konnte man sich wenigstens annähernd ein Bild von den Wetterverhältnissen in der Nordsee machen und den Booten den günstigsten Ausmarschweg empfehlen, d. h. je nach der Druckverteilung den Weg unter der norwegischen oder den unter der englischen Küste\*\*). Man gewann weiterhin einen Anhalt für

\*) Das Bestreben, auch aus Island laufende Wetternachrichten zu bekommen, führte leider nicht zum Erfolg.

\*\*\*) Der Wetterdienst wurde noch wertvoll ergänzt durch Wettermeldungen, die die U-Boote selbst in der nördlichen Nordsee auf dem Wege von und nach der Westküste abzugeben hatten.

die Wahl der richtigen Auslaufzeit. Erkannte man an Hand der Wetternachrichten, daß z. B. nur in der Deutschen Bucht schlechtes Wetter war, bei Norwegen aber höherer Druck lag, so war es zu verantworten, die Boote durch das schlechte Wetter der Deutschen Bucht hindurchstoßen zu lassen; andererseits gab die Wetternachricht gelegentlich Grund, Boote trotz günstigen Wetters in der Deutschen Bucht zurückzuhalten, weil in der nördlichen Nordsee schweres Wetter war. Letzterer Fall ist besonders bei südlichen und südwestlichen Winden häufig. Diese Winde haben in der südlichen Nordsee im Winter gewöhnlich geringere Stärke, während nördlich der Dogger-Bank ihre Gewalt außerordentlich anwächst.

In der Möglichkeit richtiger Wetterbeurteilung in der Nordsee war uns der Brite naturgemäß gewaltig überlegen. Die Telegraphenstationen aller an die Nordsee grenzenden Länder (außer Deutschland) standen ihm zu jederzeitigem Einholen von Wetternachrichten zur Verfügung. Daraus erklärt sich auch die außerordentliche Präzision, mit der englische Streikkräfte — auch feindliche U-Boote — sofort mit Eintritt guten Wetters in der Deutschen Bucht zu stehen vermochten. Sie waren eben schon ausgelaufen, als das gute Wetter nach den Nachrichten zu erwarten war. (Auslaufen erst nach Eintritt guten Wetters ist in der Nordsee meist schon ein zu später Termin, wenn man im Winter beabsichtigt, eine Operation durchzuführen).

Da infolge Minenverdachts in dem Seegebiet westlich der Ems unter der holländischen Küste die U-Boote sich angewöhnt hatten, über Helgoland, westlich der Amrum-Bank, Horns Riff, nach Norden auszulaufen, so wurde in der zweiten Novemberhälfte eine Sperrbrecher- und Minensuchfahrt vom Hubert-Gat der Ems aus ausgeführt, die folgenden Weg nahm: Von der Hubert-Gat-Ansteuerungstonne  $W \frac{1}{2} N 21$  sm weit, dann  $Nz W \frac{5}{8} W$  35 sm weit; dieser Weg wurde in einer Breite von 2 sm abgesucht. Wenn er in dieser Schilderung so genau erwähnt wird, so geschieht dies deshalb, weil dieser Weg von nun an fast ein Jahr lang von den Ems-U-Booten ein- und auslaufend ohne irgendwelche Störung durch den Feind benutzt werden konnte. Der

Leuchtturm von Ameland, der der Ausgangspunkt des Nz W=lichen Kurses war, bot für einlaufende Boote eine sehr gute Möglichkeit der Ansteuerung. Erst im Dezember 1916 fand eine den Weg störende Minenverseuchung durch den Feind statt.

Im November fand die Erprobung der Unterwasser-Signalanlage statt, die dem Führerboot der 3. U=Flottille, „T 137“, eingebaut worden war. Hierbei wurden wichtige Erfahrungen für den Signalverkehr getauchter U=Boote mit Überwasserfahrzeugen gewonnen. Für Zwecke von Unterwasserübungen der Boote wurde dieses Signalmittel bald unentbehrlich.

Ende des Monats kam das Hebeschiff „Oberelbe“ vom „Nordischen Bergungsverein“ für dauernd nach der Ems, zusammen mit den Schleppern „Möwe“ und „Seeadler“. Bei der jetzt wieder stark anwachsenden Zahl der U=Boote hielt man es für wichtig, ein leistungsfähiges Hebefahrzeug zur Stelle zu haben, das bei Unglücksfällen s o f o r t eingreifen konnte. Glücklicherweise ergab sich für „Oberelbe“ im ganzen weiteren Kriegsverlauf keine Notwendigkeit mehr, auf der Ems helfend einzugreifen, während die beiden Schlepper für Transportfahrten, Schleppen von Scheiben und U=Booten, sowie im Winter als Eisbrecher alsbald ganz unentbehrlich wurden. Die wackeren Kapitäne Giese und Käselau dieser Fahrzeuge wurden auf der Ems allbekannte Förderer des U=Bootsbetriebs.

An bedeutenderen Unternehmungen fanden statt:

„U 19“ war vom 15. bis 27. 11. nach der Ostseite der Orkneys unterwegs, um dort die östlichen Zugänge zur Bucht von Scapa Flow aufzuklären. Die ausliegende Vorpostenkette der Bewachungsdampfer durchbrechend, begab es sich zwischen Pentland Skerries und Copinsay Insel bis dicht unter Land.

„U 20“ bereitete eine Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Möwe“ vom 16. bis 23. November dadurch vor, daß es das Gebiet an der schottischen Nordküste westlich der Orkneys, den Nordeingang der Minch, insbesondere die Gegend bei Cape Wrath, aufklärte bzgl. Brennen der Feuer, Bewachung, Anwesenheit feindlicher Streitkräfte sowie sonstigen Verkehrs in diesem Gebiet. Der

Kriegslose Badewitz, der mitfuhr, hatte somit Gelegenheit, sich eingehend mit den Verhältnissen vertraut zu machen. Er ging nach seiner Rückkehr alsbald auf den Hilfskreuzer „Möwe“ (Kommandant Korvettenkapitän Graf zu Dohna) über und hat dort wertvolle Dienste geleistet.

„U 28“, Freiherr v. Forstner, und „U 67“, v. Rosenberg-Gruszczyński, waren vom 16. bis 24. November nach dem Skagerrak zum Angriff auf feindliche Kriegsschiffe unterwegs. Eine Begegnung mit dem Feind fand nicht statt.

„U 43“ (Zürst) beobachtete vom 17. bis 26. November den englischen Kriegsschiffsverkehr südlich Peterhead. Vom Feind wurde nichts gesehen.

Zwischen den einzelnen Unternehmungen wurden die Boote in Vorpostenstellungen westlich der Ems und nördlich Horns Rev verwandt.

Vom 9. November ab wurden Chef, Stab und Führerboot der 1. U-(Halb-)Flottille bis auf weiteres beim Befehlshaber der Ostjееfreitkräfte verwandt, die Boote wurden anderweitig verteilt.

Kapitänleutnant Pasquay, der Flottillenchef, nahm seine Tätigkeit dort alsbald auf.

### Flandern.

Das operative Bild war im allgemeinen dasselbe wie im Oktober: Starke Tätigkeit der Minenboote, die B-Boote zum Vorpostendienst, der gemäß Entschluß vom 5. November eingeschränkt werden konnte, da eine beabsichtigte Landung der Engländer an der flandrischen Küste an Wahrscheinlichkeit verlor. Hierdurch wurden wieder einige B-Boote für Fernfahrten frei. Der in der Einleitung erwähnte Befehl der Kriegsleitung, daß französische Häfen zwischen Dünkirchen und Le Havre ansteuernde Schiffe wieder ohne Warnung torpediert werden dürften, eröffnete den B-Booten ein neues Feld der Tätigkeit.

„UC 1“ (v. Werner) legte 3 mal, „UC 3“ (Wafner) 2 mal, „UC 5“ (Pustkuchen) 3 mal, „UC 6“ (Graf v. Schmettow)

1 mal, „UC 7“ (Wäger) 3 mal die gesamte Minenladung des Boots.

Mit Ausnahme zweier Fahrten trugen alle die Minen nach der englischen Küste (Themsemündung): Pustkuchen ging Ende des Monats wieder durch die Calais-Enge und warf seine Minen bei Bassure de Bas; Graf Schmettow warf am 7. 11. eine Sperre vor Le Havre, am 8. 11. eine solche vor Boulogne.

„UC 8“, das gegen „UC 11“ in Kiel ausgetauscht war, kam auf der Ausreise nach Flandern leider vor Zerschelling fest und wurde in Holland interniert. Durch Kauf ging es später in den Besitz der holländischen Marine über.

Nach den Weißbüchern wurden durch die Flandern-Minen im November folgende Ergebnisse erzielt: Von Kriegsschiffen sanken 1 englischer Minenleger und 2 Minensucher, außerdem 9 englische Handelsdampfer von zusammen 9676 t und 3 norwegische Dampfer von insgesamt 4559 t.

Von den B-Booten vermochte in diesem Monat nur Oberleutnant z. S. Wenninger mit „UB 17“ einen Erfolg zu erzielen. Er versenkte am 9. November früh bei Vergues-Bank ein französisches Torpedoboot.

### Mittelmeer.

„U 33“ (Gansser) war vom 15. 11. bis 6. 12. im Mittelmeer bis westlich Korsika unterwegs. Seine Gesamtbeute waren 14 Frachtdampfer und 2 Truppentransportdampfer; eine Rieserbeute von wiederum über 50 000 t. Daß Gansser mit dieser Unternehmung seine Mittelmeertätigkeit beschloß, war ein großer Verlust für die Mittelmeerkriegführung. Den großen Novembererfolg erreichte er trotz erheblicher Störung durch schweres Wetter.

„U 34“ (Rücker) arbeitete vom 3. bis 22. November zwischen Kreta und der afrikanischen Küste. Ein Transportdampfer wurde angeschossen, 4 Frachtdampfer (zusammen 20 000 t) versenkt. Rücker stellte erstmals in der Dtranto-Strasse eine Fischdampferbewachung fest, die U-Bootsnetze schleppte. Da diese Netze indes noch keine Sprengkörper trugen, waren sie ungefährlich; auch in

der Cerigo-Straße (Durchfahrt zwischen Südgriechenland und Kreta) traten Vorpostenschiffe in Erscheinung.

Der Fahrt von „U 35“ (Kophamel) folgten wir in der Oktobershildering über Saloniki zum Herings-Stand. Nachdem dort alles verabredet war, ging es nach dem Golf von Kos (Treffpunkt Draf). Hier lag das Boot vom 31. 10. bis 1. 11. Eine türkische Mission, bestehend aus 10 Offizieren, und eine Ladung von 13½ Tonnen wurden übernommen. Am Abend des 1. 11. wurden auf Budrum Keede noch zwei mit Munition und türkischen Truppen beladene Segler in Schlepp genommen und der Marsch nach Afrika angetreten. Während der Überfahrt wurde der englische Dampfer „Woolwich“ (2963 t) versenkt. Am 4. 11. erfolgte die Ankunft im Hafen von Bardija (Nordafrika), wo beschleunigt die Ladung gelöscht wurde. Am 5. 11. wurde vor Solum der englische Hilfskreuzer „Tara“ (1862 t) versenkt. 14 gerettete Offiziere und Deckoffiziere und 79 Mann wurden dem in Afrika kommandierenden General Dury Pascha übergeben. Am Nachmittag desselben Tages wurden noch zwei im Hafen von Solum liegende englische Kanonenboote durch Geschützfeuer unbrauchbar gemacht. Dadurch, daß in der Zeit vom 6. 11. bis 10. 11. im Seegebiet südlich Kreta noch 8 weitere große Frachtdampfer versenkt wurden, wurde das Ergebnis der Unternehmung auf nahezu 50 000 t gebracht. Es war eine hervorragende, die Leistungsfähigkeit der tapferen Besatzung allerdings bis zum äußersten ausnutzende Fernfahrt; beinahe 3100 sm wurden zurückgelegt, davon 410 unter Wasser. (Kophamel war einer der ersten Seeoffiziere, der im Jahre 1909 zu der damals „neuen“ U-Waffe getreten war. Als er „U 35“ am 3. 11. 1914 in Dienst stellte, war er dienstälter als die meisten Unterseebootsflottillenchefs; trotzdem stellte er seine äußerst zähe, keine Gefahr und Anstrengung achtende Persönlichkeit in den aufreibenden U-Frontdienst, den er so trefflich meistern sollte.)

Die 14 von May Valentiner zwischen dem 3. und 9. 11. bei der Einfahrt ins Mittelmeer auf dem Wege von Gibraltar nach Malta versenkten Fahrzeuge sind schon in der Oktobershildering

erwähnt. Ihr Gesamttonnagehalt belief sich ebenfalls auf etwa 50 000 t.

„UC 14“, Oberleutnant z. S. Bauer, legte am 26. November eine Minensperre vor Balona, auf die am 5. 12. der italienische Hilfskreuzer „Citta di Messina“ aufließ und sank.

„UB 7“, Oberleutnant z. S. Werner, führte von Konstantinopel aus in der Zeit vom 19. bis 24. November einen Vorstoß nach den Donau-Mündungen aus.

„UB 14“, Oberleutnant z. S. v. Heimburg, der möglichst keinen Monat ohne Erfolg vorübergehen ließ, versenkte am 5. November das englische U-Boot „E 20“ durch Torpedoschuß im Marmarameer.

„UC 13“, Oberleutnant z. S. Kirchner, zwang am 22. 11. im nordöstlichen Schwarzen Meer einen russischen Dampfer durch Beschießung, auf Strand zu laufen. Weiterhin versenkte er 4 Segelschiffe. Als das schwache kleine Boot nun die Rückfahrt antreten wollte, bekam es schwersten Oststurm, so daß es nicht mehr über Wasser fahren konnte. Tagelang wurde versucht, den Sturm in Unterwasserfahrt abzuwarten, was zuerst gelang. Als schließlich doch aufgetaucht werden mußte, wurde das Boot durch eine schwere See bei Kirpen auf Strand geworfen, wodurch seiner kriegerischen Laufbahn ein Ziel gesetzt war. Die gesamte Besatzung wurde gerettet.

Das Mittelmeer allein wies im November ein Versenkungsergebnis von 176 393 Tonnen auf, also mehr, als bisher auf allen Kriegsschauplätzen zusammen monatlich geleistet war. Mit den Minenergebnissen der Flandernboote ergeben sich daher für November nahezu 200 000 Tonnen, und das in einer Zeit, wo in der Nordsee 9 große leistungsfähige U-Boote so gut wie brach lagen und auch die B-Boote in Flandern nur sehr beschränkt ausgenutzt werden konnten. Es fehlte damals denn auch nicht an Stimmen in der Front, die der Verschiebung aller dazu geeigneten Nordsee-U-Boote ins Mittelmeer das Wort redeten.

„U 20“, „U 24“, „U 28“, „U 32“, „U 67“, und nach einigen Verbesserungen „U 44“ wären dafür in Frage gekommen.

Allerdings hätten die Boote wegen der geringen Leistungsfähigkeit der Mittelmeerstützpunkte zurückgezogen werden müssen, bevor sie längere Reparatur nötig hatten. Aber zwei bis drei Fahrten hätten sie immerhin ausführen können. Der Kommandant von „U 20“, Kapitänleutnant Schwieger, vertrat diesen Gedanken sehr bestimmt. Das geschichtliche Urteil muß ihm recht geben, die genannten Boote hätten in einigen Mittelmeerunternehmungen außerordentliche Leistungen erzielen können. In der Nordsee lagen sie bis zum März 1916 brach. Zu einer abschreckenden Wirkung für den Feind hätten „U 19“, „U 22“, „U 43“ und die bald darauf neu in die Front tretenden Boote ausgereicht, zumal die Flandern-B-Boote im Bedarfsfall zu Operationen nach der Deutschen Bucht hätten gehen können und Verstärkungen aus der Ostsee leicht herangeholt werden konnten.

## Der Monat Dezember 1915.

### Nordsee.

Wenn auch in diesem Monat den Nordsee-U-Booten keine Tätigkeit wie den Booten im Mittelmeer gewährt werden konnte, so schloß doch wenigstens das alte Jahr mit der schon erwähnten Fahrt des Kapitänleutnants Schneider („U 24“) zum Handelskrieg nach der Westküste ab. Trotz schwerstem Wetter\*), in das Schneider verschiedenlich geriet, gelang es ihm, 3 englische und 1 belgischen Dampfer von insgesamt 15 000 Tonnen an der irischen Südküste und vor dem Bristol-Kanal zu versenken. Der Dampfer „Huronian“ von 8766 t, den Schneider mit einem Torpedo traf, vermochte noch die schützende Bantrey Bay zu erreichen.

„U 20“ war vom 17. bis 24. auf Vorposten im Skagerrak, „U 44“ vom 14. bis 25. vor der Tynemündung und dem Pentland Firth. Auf letzterer Stellung sichtete es am 18. 12. 4 Linien-

\*) Der U-Steuermann Heinrich, der Schneider auf allen Fahrten vorzüglich unterstützt hatte, erlitt am 17. Dezember durch überkommenden Brecher schwere Verletzungen.

schiffe und kam am 20. 12. mit 2 Torpedos zu Schuß auf einen englischen Kleinen Kreuzer mit vier Schornsteinen; da das Boot infolge zu hoher Fahrt und wechselnder Kurse des Kreuzers nicht nahe genug herankommen konnte, verfehlten die Torpedos ihr Ziel. Der Kreuzer lief nach Scapa Flow ein.

Vor der Tyne-Mündung wurden neuartige Minen geworfen, die „U 44“ aus den Torpedorohren schoß. Das Einarbeiten des Boots mit dieser neuen Waffe war in der ersten Dezemberhälfte auf der Ems geschehen.

Kapitänleutnant Wagenführ, einer unserer ältesten U-Bootsfahrer, war somit in die offensive Tätigkeit auf dem Kriegsschauplatz eingetreten. Zu Kriegsbeginn war er noch I. Offizier an Bord des Kanonenbootes „Luchs“ in Ostasien. Später Wachoffizier auf dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“. Unter großen Mühen hatte er sich als Heizer auf einem norwegischen Dampfer nach Deutschland durchgeschlagen, um den Dienst bei der U-Waffe aufzunehmen.

„U 67“ war vom 18. bis 27. Dezember vor Peterhead; vom Feind wurde nichts gesichtet.

Außer dem Einarbeiten von „U 43“ und „U 44“ mit aus den Torpedorohren zu schießenden Minen wurde im Dezember auf Vorkum Neede eine neue Ausstoßeinrichtung für Torpedos erprobt, die den starken Wasserschwall beim Schuß vermeiden sollte. Durch die Neueinrichtung wurde der verräterische Schwall erheblich gemindert. Das Verlangen, die Schußspur an der Wasseroberfläche ganz verschwinden zu lassen, wurde an die Technik gerichtet.

Durch die Bemühungen des Korvettenkapitäns Windseil vom Stabe der Hochseestreitkräfte waren die Richtungs-Funkenstationen in List und Vorkum nun so weit gefördert, daß die Boote sich beim Ansteuern der Deutschen Bucht peilen lassen konnten, um ihren Schiffsort festzustellen. Diese Möglichkeit gewann für die sichere Navigierung der Boote — namentlich bei der später zunehmenden Minenverseuchung der Bucht — immer größere Bedeutung.

Anfang Dezember traf das neue Boot „U 68“ unter Führung des Kapitänleutnants Ludwig Günzel auf der Ems ein.

Das Boot ging am 27. Dezember in See, um für den auslaufenden Hilfskreuzer „Möwe“ (Kommandant Korvettenkapitän Graf zu Dohna-Schlodien) Aufklärungsdienste zu leisten. So half dieses Boot am Ende des alten Jahres eine Unternehmung einzuleiten, die von großem Erfolg begleitet sein sollte und die Achtung vor Deutschlands Leistungen zur See von neuem steigerte.

### Flandern.

Die Tätigkeit der dortigen Boote zeigt im Dezember etwa das gleiche Bild wie in den Vormonaten. „UC 1“ — v. Werner — warf eine Minensperre bei South Goodwin Feuerschiff und drei vor der Themse-Mündung.

„UC 3“ — Wafner — warf eine Sperre vor Boulogne, eine im Black Deep, eine östlich Shipwash-Feuerschiff.

„UC 5“ — Pustkuchen — warf eine Sperre im Fahrwasser nach Harwich,

„UC 6“ — Graf v. Schmettow — eine Sperre vor dem Humber, eine vor Calais, eine vor Dover; das Arbeiten vor dem Humber bedeutete für das kleine Boot in dieser Jahreszeit eine ganz besondere Leistung.

„UC 7“ — Oblt. z. S. Haag — warf 3 Sperren\*) vor der Themse-Mündung, 1 vor dem Stanfort und Hewett-Channel.

Das Ergebnis an Handelsschiffen war:

5 englische Dampfer von zirka 9500 t gesunken,  
1 englischer Dampfer von 4844 t auf Mine gelaufen,  
aber geborgen.

4 norwegische Dampfer von 4176 t gesunken,  
2 schwedische Dampfer von 2936 t gesunken,  
1 holländischer Dampfer von 2229 t gesunken.

An Kriegsfahrzeugen: Minensucher „Lady Ismay“ (495 t)  
21. 12. 15.

Außerdem 4 Trawler von zirka 1000 t.

\*) Jede Sperre bedeutete zur Zeit eine besondere Unternehmung. Von den 5 Booten wurden im ganzen im Dezember 180 Minen geworfen. Wochenlanges stürmisches Wetter behinderte die Tätigkeit der Flandernboote sehr stark.

Die B-Boote führten Vorposten- und Patrouillenfahrten vor der Themse-Mündung, Flandrischen Küste und in den Hoofden aus. „UB 10“ unter Steinbrinck passierte die Dover—Calais-Enge und versenkte am 20. 12. zwei Transportdampfer vor Boulogne. (Dampfer „Huntly“ 1153 t und „Welford“ 516 t.)

Die U-Flottille Flandern buchte diese Versenkung als ersten Erfolg eines Torpedo-U-Bootes jenseit der Linie Dover—Calais.

### Mittelmeer.

Eine Unternehmung von Kapitänleutnant Forstmann („U 39“), Kptlt. Valentiner („U 38“) und eine solche von Rucker („U 34“) brachten hier das Hauptergebnis.

Forstmann versenkte auf dem Dampferweg Port Said—Malta 5 englische, 2 unbekannte und 1 griechischen Dampfer und 1 Bark, zusammen rund 25 000 t. Außerdem vernichtete er bei Rückkehr durch die Dtranto-Straße ein Wachboot. Während der Unternehmung hatte Forstmann das kleine Boot „UC 12“, Oblt. z. S. Palis, von der Höhe von Südgriechenland aus nach Port Bardia an der tripolitanischen Küste geschleppt. „UC 12“ hatte einen Materialtransport dorthin zu überführen.

Rucker war vom 21. Dezember 1915 bis 10. Januar 1916 in See. Er überführte zuerst einen Kriegsmaterialtransport für die Senussi nach Port Bardia. Als bei Löschung der Ladung ein älterer Kleiner Kreuzer vor dem Hafen erschien, wurde die Arbeit abgebrochen, um den Kreuzer anzugreifen. Der Angriff mißlang indes. Auf der Hinfahrt nach Afrika wurden 2, auf der Rückfahrt 4 Dampfer versenkt. Gesamttonnengehalt 31 610 Tonnen.

Valentiner war auf langer Fahrt vom 9. 12. 15 bis 10. 1. 16 unterwegs. Noch im Jahre 1915 versenkte er 3 Dampfer von zusammen 25 297 t, darunter den großen japanischen Dampfer „Tosaku Maru“ und einen großen englischen Dampfer. Außerdem brachte er Kriegsmaterial nach Port Bardia und schleppte „UC 12“ einen Teil des Wegs eben dahin\*). Auch Zaffa, Beirut

\*) Als er es beim Tauchen vor feindlicher Bewachung in der Dtrantostraße verloren hatte, wurde es von „U 39“ wiedergefunden und von diesem Boot dann endgültig nach Bardia gebracht (siehe oben).

und Alexandrette wurden aufgesucht. Überall wurde das Boot von den türkischen Behörden sowie den Vertretern Deutschlands und Österreichs begeistert empfangen und mit Weihnachtsgaben überhäuft. Am 2. Januar wurde in der Bucht von Marmarisa erneut Kriegsmaterial und wiederum eine türkische Mission an Bord genommen. Die in Port Bardia abermals beabsichtigte Abgabe der Mission und Ladung war indes nicht mehr möglich, da der Feind inzwischen zu starke Bewachung eingesetzt hatte. „U 38“ trat den Rückmarsch nach Cattaro an, wo es am 10. 1. 1916 anlangte. Natürlich trat durch die Transporttätigkeit und den Dienst für die „türkischen Missionen“ eine erhebliche Behinderung des Handelskriegs ein. Auf Vorschlag des Korvettenkapitäns Kophamel, der inzwischen Chef der U-Flottille Pola geworden war, beschloß daher der Admiralstab, die Missionstätigkeit der Boote in den Hintergrund treten zu lassen.

Im Marmara-Meer bemühte sich „UB 8“ (v. Voigt) im Dezember, feindliche U-Boote zu fassen, dgl. „UB 14“, das jetzt von Oblt. z. S. v. Dewig geführt wurde.

Der Gesamterfolg des Mittelmeers belief sich im Dezember auf etwa 80 000 Tonnen.

Die Erfolge im Mittelmeer und in Flandern und der erneute Anlauf zum Handelskrieg, den „U 24“ von der Nordsee aus hatte unternehmen dürfen, hob am Ausgang des Jahres 1915 die Stimmung an der U-Front wieder und ließ sie vom Jahre 1916 gesteigerte Tätigkeit und Erfolge erhoffen.

## Der Monat Januar 1916.

### Nordsee.

Als am 10. Januar der Dampfer „Marie“ unter Führung des wackeren Kapitäns Sörensen von Helgoland aus in See ging, um unsern Ostafrika-Kämpfern Vorräte, Waffen und Munition zu bringen, wurde er von „U 20“ geführt. Leider verhinderte schwerer Weststurm die Durchführung des Geleits in der vorgesehenen Weise. Der Dampfer kam aber trotzdem glücklich durch

die englische Nordseebewachung hindurch und löste später restlos seine Aufgabe.

Am 2. Januar kehrte Kptlt. Spiegel Frhr. v. Pockelsheim mit „U 32“ von einer Erkundungsfahrt zurück, die durch das Silver Pit nach Flamborough Head zu geführt hatte. Die Fahrt sollte eine Aufklärung für erneutes Minenlegen der Kreuzer der Hochseestreitkräfte bezwecken. Als Spiegel am 2. 1. bei der Flotte in Wilhelmshaven vortrug, daß das für die Minenaufgabe in Frage kommende Gebiet von Fischerfahrzeugen dicht bevölkert und ein unbemerktes Minenlegen deshalb nicht möglich sei, nahm der Flottenchef von seinem Vorhaben Abstand.

„U 44“ — Wagenführ — lief am 17. Januar zu einer ähnlichen Minenunternehmung aus, wie das Boot sie im Dezember 1915 durchgeführt hatte, nur, daß jetzt die Tees-Bucht und die Gegend von Blyth das Ziel waren. Die Minen wurden in der Nähe der Coquet-Insel gelegt. Bei der Verfolgung von „U 44“ rammten sich zwei Torpedoboote, von denen eins (Nr. 13) am 26. 1. sank. Ein großer feindlicher Zerstörer entging am 24. 1. vor Blyth nur durch Zufall dem Torpedoschuß Wagenführs.

Im Januar wurde die I. U-Halbflottille, Kptlt. Pasquay, dem Führer der Nordsee-U-Boote wieder zurücküberwiesen; gleichzeitig damit das neue Boot „U 66“, Kptlt. v. Bothmer.

Ende Januar strandete — offenbar auf Wartstellung vor der Ems befindlich — ein feindliches U-Boot auf den Sanden vor Schiermonnikoog-Insel.

Da infolge des in dieser Zeit herrschenden schlechten Wetters die Bewachung durch Vorpostenboote vor der Ems eingegangen war, wurde das Ereignis von uns leider zu spät bemerkt, nämlich erst, als feindliche Kreuzer und Zerstörer sich bei der Strandungsstelle mit Abschleppversuchen betätigten. „U 32“, das am 23. 1. zur Angriff gegen diese Streitkräfte entsandt wurde, kam zu spät. Die Engländer hatten nach Aufgabe des U-Boots unter Mitnahme eines Teils seiner Besatzung bereits die Heimfahrt angetreten. Das englische Boot, es war „H 6“, wurde später von den Holländern geborgen und eingeschleppt.

## Flandern.

Die B-Boote waren im Januar durch Patrouillenfahrten stark in Anspruch genommen; außer 6 englischen Fischkuttern von 50—70 Tons Größe vermochten sie daher Versenkungserfolge nicht zu erzielen.

Die C-Boote übten wieder rege Minenwurfstätigkeit aus, der verschiedene Erfolge zufielen.

„UC 1“ — v. Werner — setzte viermal seine Minenladung vor den verschiedenen Ausläufen der Themse ab.

„UC 3“ — Oblt. z. S. Wafner — wurde für Boulogne und Dover spezialisiert und legte dreimal im Januar vor diesen Häfen seine Minenladung.

„UC 5“ — Oblt. z. S. Mohrbutter — legte einmal nördlich Shipwash und zweimal bei Sunk-Feuerschiff Minen.

„UC 6“ — Graf v. Schmettow — kollidierte bei der Absicht, bei South Goodwin-Feuerschiff Minen zu legen, nachts mit einem abgeblendeten Fischdampfer und mußte daher zu längerer Reparatur nach Zeebrügge zurückkehren.

„UC 7“ — Oblt. z. S. Haag —, das am 1. Januar vom Minenlegen vor dem Stanfort und Hewett-Channel zurückkehrte, warf im Januar noch eine Sperre nördlich der A=W Rocks-Tonne, eine solche vor der Einfahrt des Black Deep und eine dritte vor der Humber-Mündung.

„UC 10“ — Oblt. z. S. Rißsche — warf einmal bei Kentish Knock-Boje.

Opfer der Flandernminen wurden im Januar folgende Dampfer: Der englische Dampfer „Traquair“ 1067 t, sank am 12. 1. 1 sm südwestlich der Admiralty Pier (Dover). Der englische Dampfer „Algerian“ 3837 t, am gleichen Tage 2½ sm südwestlich Needles (Minen von „UC 5“, Puffstücken, im Oktober dort gelegt). Gleichfalls auf einer „UC“-Mine sank am 13. 1. der englische Fischdampfer „Albion II.“ 240 t, bei St. Catherine's Point.

Auf der Sperre, die „UC 6“ (Graf Schmettow) im Dezember

vor dem Humber gelegt hatte, sanken am 2. und 6. 1. die englischen Fischdampfer „Mediator“ (178 t) und „Courtier“ (181 t).

Weitere Opfer der Flandern-Minen wurden im Januar ein französischer, 3 holländische und ein norwegischer Dampfer von zusammen 13 538 Tonnen.

### Mittelmeer.

Außer den schon genannten Erfolgen von „U 34“ erzielte im Januar „U 35“ noch einige Versenkungen.

Dieses Boot war am 18. 11. 15 (während der Überholungszeit in Pola) durch Kptlt. v. Arnould de la Perière von Korvettenkapitän Kophamel übernommen worden. v. Arnould war erst im Sommer 1915 zur U-Waffe getreten und nach Beendigung seiner Ausbildung zur U-Flottille Pola kommandiert worden. Ein Offizier von höchstem Wagemut und hervorragendem Geschick, sollten ihm die größten Erfolge auf dem Mittelmeerkriegsschauplatz zufallen. Wie das Glück diesen trefflichen Kommandanten oft in erstaunlicher Weise unterstützte, werden wir später noch sehen\*).

Am 11. Januar trat Arnould seine erste Reise ins westliche Mittelmeer an. Am 17. 1. wurde 190 sm südöstlich von Malta der englische Dampfer „Sutherland“ (3542 t) durch Geschützfeuer versenkt. Am gleichen Tage entging „U 35“ den Nachstellungen der englischen U-Bootsfalle „Melanie“ dadurch, daß Arnould das ausgelegte Schiffsboot der „Melanie“ in geschickter Weise zwischen sich und der Falle zu halten wußte. Ein wirksames Feuer gegen „U 35“ war der „Melanie“ daher nicht möglich, und Arnould konnte sich rechtzeitig durch Tauchen dem feindlichen Feuer entziehen.

Am 18. 1. wurde der Transporter „Marere“ (544 t) 240 sm östlich von Malta versenkt. Ein englisches Lazarettsschiff hatte die

---

\*) Das Kriegsende schloß Arnoulds Kampfstätigkeit keineswegs ab. Als Führer des Sturmбатаillons der III. Marinebrigade (v. Löwenfeld) wurde er einer der Offiziere, die Deutschland in inneren Kämpfen vor dem vollständigen Zusammenbruch retteten.

Besatzung des „Marere“ vorher an Bord genommen. 3 U-Bootsjäger führten, während „Marere“ sank, ein wütendes Artilleriegefecht gegen in der Nähe des Dampfers treibende Wrackstücke in der Meinung, das U-Boot vor sich zu haben. v. Arnault sah diesem Schauspiel belustigt zu.

Nachdem am 20. 1. noch der englische Dampfer „Trematon“ 4198 t 180 sm östlich von Malta versenkt war, mußte „U 35“ den Rückmarsch nach Cattaro antreten, da erhebliche Maschinenstörungen aufgetreten waren.

Auf dem Dampfer „Marere“ vorgeschundene Geheimbefehle ließen keinen Zweifel, daß die englische Abwehr gegen U-Boote sich nun auch im Mittelmeer besser zu organisieren begann, sowohl durch Armierung der Dampfer wie durch Bewachung der Haupthandelswege. Das Bedürfnis nach einer 10,5 cm-Kanone auf dem U-Boot anstelle der beiden 8,8 cm begann sich fühlbar zu machen.

Forstmann begab sich mit seinem „U 39“ am 8. Januar Griechenland umsteuernd nach dem nordägäischen Meer mit dem Befehl feindliche Dampfer vor Saloniki anzugreifen. Nach vielen Mühen gelang dort am 22. Januar die Torpedierung des englischen Transportdampfers „Norseman“ von 9542 t. Während des Krieges hatten wir diesen Dampfer nach bestem Wissen als Versenkungserfolg gebucht, während jetzt aus den englischen Weißbüchern hervorgeht, daß er tatsächlich geborgen wurde. Hierbei müssen wir betrachtend verweisen. Das Ansetzen der Boote gegen ganz bestimmte Ziele war fast immer ein Mißgriff. Ziel des U-Handelskrieg war, so viel feindliche und Bannware führende Tonnage wie nur irgend möglich von der See herunterzuholen. Auf die fruchtbaren Handelswege Port-Said—Malta oder Malta—Gibraltar-Straße angesetzt, hätte „U 39“ seine 20—30 000 Tonnen mit fast mathematischer Sicherheit versenkt. So aber war sein Ergebnis fast Null. Aus dieser operativen Betrachtung ergibt sich auch für den Leser ohne weiteres die Beantwortung der Frage, weshalb wir in der zweiten Hälfte 1917 und 1918 unsere U-Boote nicht ausschließlich gegen die amerikanischen Trans-

porter ansetzten, sondern sie auf die Handelswege verteilten. Hätten wir anders gehandelt, so hätten wir noch viele Male das gleiche erlebt wie Forstmann im Januar 1916 mit dem Transporter „Norsemann“.

„U 21“ — Hersing — begab sich am 22. Januar von Pola aus wieder auf Fahrt. Da die Erfolge dieser Unternehmung in den Februar fallen, folgen wir ihr im nächsten Monat.

„UC 14“ — Oblt. z. S. Cäsar Bauer — legte von Cattaro aus operierend am 4. Januar vormittags bei Cap Linduetta vor Balona Minen. Auf ihnen sanken am 6. 1. der italienische Dampfer „Brindisi“ von 863 t und am 8. 1. der italienische Hilfskreuzer „Citta di Palermo“ von 3415 t, — also prompte Erfolge! — Auf Minen, die Bauer in der ersten Dezemberhälfte mit „UC 14“ vor Brindisi gelegt hatte, liefen am 8. 1. 16 die englischen Drifter (Minensucher) „Freuchny“ 84 t und „Morning Star“ 97 t.

Im Schwarzen Meer war Oberleutnant z. S. v. Dewiz mit „UC 15“ vom 21. bis 25. Januar 1916 vor der Sulina-Mündung und der rumänischen Küste tätig. Besondere Ereignisse waren nicht zu verzeichnen, am 25. Januar lief er in Barna ein.

Das historisch feststehende Versenkungsergebnis des Januar war an U-Bootstorpidoerfolgen: 28 477 t, an U-Bootsminenerfolgen: 26 022 t. Daß die Nordsee-U-Boote gänzlich brachlagen und die Flandern-B-Boote nur sehr beschränkte Schußerlaubnis hatten, ist dabei zu berücksichtigen. Vom allgemein operativen Standpunkt aus war es damals ein gewisser Trost, daß der Hilfskreuzer „Möwe“ zu jener Zeit gegen den feindlichen Handel energisch tätig war. Allein an englischen Fahrzeugen versenkte er im Januar 27 888 t. Warum die großen Nordsee-U-Boote nicht ebenso wie die „Möwe“ im Atlantik nach Preisordnung arbeiten durften, geht aus der Einleitung hervor. Auch diese Möglichkeit hatte man aus übertriebener Sorge vor Verwicklungen mit Amerika preisgegeben.

## Der Monat Februar 1916.

### Nordsee.

Nachdem schon am 11. dieses Monats eine Anweisung über die Behandlung bewaffneter Handelsschiffe ergangen war, nämlich, daß sie Kriegsschiffen gleichzuachten seien, brachte der 24. Februar, wie einleitend erwähnt, den Befehl zur Wiedereröffnung des Handelskrieges an der Westküste Englands, wobei in erster Linie die Stationen an der irischen Südküste besetzt werden sollten. Es ist bemerkenswert, daß in den 3 Jahren 1915, 16, 17 immer wieder der Februar es war, der die entscheidenden Wendungen für die U-Kriegführung brachte. Das ist kein Zufall; in diesem Monat wirkten sich die Hoffnungen, bei den eintretenden besseren Wetterverhältnissen des Frühjahrs die scharfe Waffe erneut zum Tragen bringen zu können, jedesmal wieder besonders stark aus.

In der Nordsee zeigte der Monat im allgemeinen noch das alte Gepräge: Zahlreiche Boote auf den Werften, die große Winterinstandsetzung beendend, einige Ansätze zum Vorpostendienst, bzw. gemeinsamer Tätigkeit mit der Flotte und zum Geleit ausreisender Hilfskreuzer. Letztere Aufgabe wurde von Kapitänleutnant Wünsche durchgeführt, der mit seinem neuen Boot „U 70“ am 9. 2. auf der Ems eingetroffen war. „U 70“ war zu dieser Aufgabe vom 25. Februar bis 2. März in See und fand bei seiner Aufklärungsarbeit bis zur norwegischen Küste keinen Grund, die Hilfskreuzer zu warnen\*).

Im Februar wurde das erste der Anfang 1915 (siehe Heft 1, Seite 26) in Bau gegebenen Minenboote frontbereit. Es wurde vom Admiralstab für das Mittelmeer bestimmt. Vom 16. bis 24. Februar führte es eine Übungs- und Probefahrt in der Nordsee bis zur norwegischen Südküste aus.

Die Tätigkeit auf den U-Stützpunkten war nach den langen

---

\*) Hilfskreuzer „Greif“ erlag bald darauf im Kampf mit dem englischen Hilfskreuzer „Alcantara“ und mehreren Zerstörern (29. Februar 1916).

Winterreparaturzeiten der Boote beträchtlich. Zahlreiche technische Neuerungen wurden erprobt; Schnelltaucheinrichtungen, die nun auch die älteren Boote erhalten hatten; Einrichtungen zur Verminderung des Wasserschwall bei Ausstoß der Torpedos aus dem Rohr, neue Erkennungssignale, die in einer vom U-Boot an der Wasseroberfläche verursachten Nebelsäule bestanden, Versuche mit neuen Brandbomben zum Anstecken von Holzladungen, Versuche mit Schießen von Minen aus den Torpedorohren der U-Boote. Da die feindlichen U-Boote erneut zahlreiche Angriffe gegen unsere aus- und einlaufenden U-Boote vor der Ems unternahmen, wurde die dortige Vorpostenflottille neu organisiert und erheblich verstärkt. Die Bemühungen des Führers der U-Boote, für die U-Flottilien moderne Zerstörer als Führerboote zu beschaffen, führten leider nicht zum Erfolg. Dies blieb für alle die Fälle ein Nachteil, in denen es später auf Zusammenarbeit von U-Booten mit den Hochseestreitkräften ankam. Bei den Schilderungen der 4. Phase des U-Bootskrieges, in der die U-Boote in der Nordsee zunächst nur militärisch verwendet wurden, werden wir auf diesen Punkt zurückzukommen haben.

Am 24. Februar gab der Führer der Nordsee-U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, in Emden selbst den U-Kommandanten die Befehle für den neuen Handelskrieg bekannt, der sich — nach dem in der Einleitung Gesagten — von einem Handelskrieg „nach Prisenordnung“ allerdings nur wenig unterschied. Neue Hoffnung belebte alle U-Bootsfahrer, daß es auf dem Wege über diese eingeschränkte Form nun doch zum wirkungsvollen Gebrauch der U-Waffe kommen werde; daß der neue Anlauf schon nach 2 Monaten wieder zusammenbrechen würde, blieb glücklicherweise vom Schleier der Zukunft verhüllt. Noch Ende des Monats gingen „U 22“ und „U 32“ nach der Westküste in See.

### Flandern.

Hier verwirklichten sich endlich die Hoffnungen, die man auf das Eintreffen der Boote vom B II-Typ gesetzt hatte. „UB 18“ bis „UB 47“ im April 1915 in Bau gegeben; sie besaßen gegen

die eine 60-pferdige Maschine der B I=Boote immerhin zwei 140-pferdige Dieselmotoren, die ihnen eine Geschwindigkeit von rund 9 sm über Wasser verliehen. Außerdem hatten sie zwei Torpedobugrohre mit vier 50-cm-Torpedos, eine wesentliche Steigerung der Kampfkraft gegen die zwei 45-cm-Torpedos der B I=Boote).

Als erstes dieser Boote traf „UB 18“ unter Steinbrincks bewährter Führung am 16. Februar in Flandern ein; am 24. ging er zur Störung des Transportverkehrs nach Le Havre, wo ihm am 26. und 27. 2. das französische Hilfskriegsschiff „Au Resoir“ (1058 t) und ein weiteres Hilfschiff von etwa 2000 t zum Opfer fielen. Hieran reihten sich an Erfolge der kleinen B=Boote am 1. 2. ein Bewachungsdampfer von 700 t bei Kentish Knock („UB 17“, Wenninger), ein belgisches Motorfischerboot und zwei englische Fischkutter von „UB 12“, Oberleutnant z. S. Kiel, am 21. 2. der englische Dampfer „Arbonne“ (672 t) von „UB 2“, Oberleutnant z. S. Werner Fürbringer.

Stark waren wiederum Tätigkeit und Erfolge der Flanderns-Minenboote, was dem Feind Anlaß gab, sich vor der Themse-Mündung nun energisch gegen die C=Boote zur Wehr zu setzen. So wurde „UC 1“ am 20. Februar beim Versuch, bei der Elbow-Boje seine Minen zu legen, von nicht weniger als 10 U=Bootsjägern und einem Zerstörer mit Suchgerät verfolgt. v. Werner mußte deshalb ausnahmsweise von seinem Vorhaben absteigen. Am 9. 2. entledigte er sich zwischen Tongue-Feuerschiff und Elbow-Boje seiner Minenladung.

Oberleutnant W a f f n e r („UC 3“) legte am 22. Februar seine Minen am Nordende von Bassure de Bas. Oberleutnant Moecke mit „UC 4“ warf am 10. Februar seine Minen an der Nordspitze von Aldborough Napes; am 12. 2. fiel ihnen der englische Dampfer „Cedarwood“ (654 t) und am 13. 2. der englische Dampfer „Tergesteu“ (4308 t) zum Opfer. Eine weitere Sperre warf Moecke am 27. 2. morgens im Dampferweg zwischen Goodwin und der englischen Küste. Ost wurde das Minenlegen durch schlechtes Wetter sehr erschwert und gestört.

Mohrbutter („UC 5“) warf am 9. 2. abends südlich Knock-Feuerschiff und am 20. 2. abends südöstlich Galloper-Feuerschiff seine Minen aus. Am 21. 2. sank dort der englische Dampfer „Dingell“ (580 t), am 24. 2. der englische Dampfer „Zummel“ (531 t). Der am 21. 2. dort gesunkene holländische Dampfer „La Flandre“ (2018 t) ist vermutlich dieser Operation zuzuschreiben. Am 27. 2. morgens legte Mohrbutter noch eine Sperre vor Calais. Dreimaliges Minenlegen von „UC 6“ (Graf Schmettow) in der Gegend von Dover und Folkestone am 10. 2., in der Nacht vom 20. auf 21. 2. und in der Frühe des 27. 2. brachte große Erfolge. Dort sanken am 12. 2. der englische Dampfer „Leicester“ (1001 t), am 21. 2. (man beachte die Daten) der Trawler „Carlton“ (266 t), am 28. 2. die Trawler „Angelus“ (304 t) und „Weigelia“ (262 t). Letztere beiden ganz offenbar beim Suchen nach den Minen, auf denen die englischen Dampfer „Maloja“ (12431 t) und an fast gleicher Stelle „Empress of Fort William“ (2181 t) ihren Untergang gefunden hatten; auch sie offenbarten sich deutlich als Erfolge des Grafen v. Schmettow, eines der Meister im Minenlegen unter schwierigsten Verhältnissen an feindlicher Küste. Oberleutnant Haag mit „UC 7“ warf am 10. 2. früh Minen in der Zufahrt nach Harwich; am 23. 2. abends südlich Galloper-Feuerschiff. Dort sank am 27. 2. der holländische Dampfer „Mecklenburg“ von 2885 t. Oberleutnant Nizsche mit „UC 10“ warf am 2. 2. abends bei Groß-Sand-Feuerschiff, am 22. 2. im Dampferweg bei Southwold, wo am 25. 2. der englische Dampfer „Southford“ (963 t) sank, und am 26. 2. abends bei Kentish Knock.

Die vorstehend der Tätigkeit der U-Boote zugeschriebenen Erfolge ergeben bereits 28 384 t. Außerdem sanken im Februar noch auf Flandern-UC-Minen 8 feindliche und 2 neutrale Dampfer von zusammen 17 856 t.

Dies erweist ein Gesamtergebnis von 46 240 t für die 7 kleinen Flandern-Minenboote im Februar, ein operativer Erfolg, der um so höher zu bewerten ist, als eine ganze Anzahl von Unternehmungen wegen schlechten Wetters ausfallen mußte.

### Mittelmeer.

„U 21“ sahen wir am 22. Januar nach langer Reparaturzeit aus Pola wieder auslaufen. Es sollte zum Handelskrieg ins östliche Mittelmeer gehen. Am 1. Februar versenkte Hersing 126 sm NWzW von Alexandria den englischen Dampfer „Velle of France“ (3876 t). Hersing hielt es aber nicht auf den Handelsdampferwegen, er witterte französische Kriegsschiffe, und sein in dieser Hinsicht unübertrefflicher Instinkt täuschte ihn nicht. Am 8. Februar sichtete er den französischen Panzerkreuzer „Amiral Charner“ und versenkte ihn wie früher „Pathfinder“, „Triumph“ und „Majestic“ mit einem Torpedo. Die operative Leitung war mit Hersings Abschweifen vom Hauptziel des U-Kriegs, der Tätigkeit auf den Handelsdampferwegen, nicht durchaus einverstanden.

Mag Valentiner mit „U 38“ ging am 5. Februar von Cattaro zunächst nach Port Bardia in Afrika mit einem Personal- und Materialtransport für die Senussen. Nach Erledigung dieser Aufgabe operierte er zunächst auf der Linie Malta—Gibraltar, vermochte dort aber wegen andauernd schweren Wetters keine Erfolge zu erzielen. Er entschloß sich daher zu einem Vorstoß nach dem Golf von Lyon; dort winkte ihm das Glück; vom 23. bis 27. 2. versenkte er 5 Dampfer und 2 Segler, wozu noch der Dampfer „Springwell“ (9. 2., 5593 t) und der Dampfer „Kilbride“ (1. 3., 3712 t) hinzukamen. Das Gesamtergebnis betrug 22 752 t.

Arnaud de la Perrière mit „U 35“ vollführte vom 19. Februar bis 6. März eine Fahrt in das Seegebiet zwischen Malta und der Cerigo-Straße. Am 23. 2., 6,20 nachmittags, entging ein großer 4-Schornsteindampfer („Mauretania“?, „Aquitania“?, „Britannic“?) noch eben seinem Angriff, da es bereits zu dunkel und die Passierentfernung zu groß war. Weiterhin erzielte er folgende Versenkungen: 26. 2. französischen Hilfskreuzer „La Provence“ (13 753 t), am 27. und 28. 2. je einen Frachtdampfer und am 29. 2. den englischen Geleitkreuzer „Primula“

(1250 t). Letzterer bewies ein außerordentlich zähes Leben; zuerst wurde durch einen Torpedo sein Vorschiff zerstört; die Besatzung brachte Lecksegel aus, so daß das Schiff, über den Achtersteven fahrend, sich zu halten vermochte. In dieser Verfassung wich es sogar 2 Torpedoschüssen Arnaulds aus.

Alle Achtung auch vor dem Feinde bei solch seemännischer Leistung! Erst einem weiteren Torpedotreffer (dem 4. Schuß im ganzen) erlag es. Das Gesamtergebnis von Arnaulds Fahrt belief sich auf 22 586 t.

## Der Monat März 1916.

### Nordsee.

Im Auftakt zu neuer Tätigkeit sahen wir „U 22“ und „U 32“ bereits Ende Februar von der Ems zum neueröffneten Handelskrieg auslaufen. „U 22“ mußte wegen Havarie am vorderen Tiefenruder und an der elektrischen Maschine ohne Erfolg zurückkehren, „U 32“ versenkte südwestlich von Fastnet bzw. Bishop-Rock die Dampfer „Teutonian“ (4824 t) und Rothesay (2007 t), einen französischen Segler von 250 t und die französische Biermastbarke „Bille du Havre“ (3109 t).

Von Nordsee-U-Booten gelangten im März noch zur Tätigkeit „U 43“, Kapitänleutnant Zürlst, „U 70“, Kapitänleutnant Wünsche, „U 44“, Kapitänleutnant Wagenführ, und „U 28“, Kapitänleutnant Frhr. v. Forstner. „U 43“ lief am 9. 3. von der Ems nach dem Nordkanal aus, „U 70“ am 10. 3. von Wilhelmshaven nach der Westküste. Entsprechend der frühen Jahreszeit gab es viel schlechtes Wetter im Norden und Westen Englands, das die Boote stark beanspruchte; trotzdem wurden Erfolge erzielt. Von „U 70“ wurden versenkt: 3 englische und 1 norwegischer Dampfer, eine norwegische und eine französische Barke, ein Ergebnis von 19 788 t mit einem neuen Boot unter ungünstigen Wetterverhältnissen und bei stark eingeschränkter Handlungsfreiheit. Der Dampfer „Berwindvale“ (5242 t), der am 16. 3. von Wünsche torpediert war, entging mit knapper Not

dem Untergang. Am 24. 3. wurde außerdem ein 5000 t-Dampfer einwandfrei versenkt, dessen Name sich bisher nicht hat feststellen lassen. Am 25. 3. wurde der Dampfer „Duendes“ (4602 t) durch Geschüßfeuer schwer beschädigt, er vermochte jedoch noch den Hafen zu erreichen.

„U 43“, das die operativ undankbare Aufgabe vor dem irischen Nordkanal hatte, gelang am 21. 3. die Versenkung des englischen Dampfers „Aranmore“ (1050 t) 24 sm ONO von Eagle Island und am 24. 3. die Versenkung des englischen Dampfers „Englishman“ (5257 t) 30 sm NOLich von Malin Head. Es war Fürsts erste Fahrt nach der Westküste mit einem neuen, technisch noch nicht auf der Höhe befindlichen Boot.

Am 16. 3. lief „U 68“, Kapitänleutnant Günzel, Otto Ludwig, von der Ems zum Handelskrieg nach der Westküste aus. Erfolge des Bootes sind nicht bekannt geworden; seine Vernichtung erfolgte wahrscheinlich durch die U-Bootsfalle „Farnborough“ bei den Scilly-Inseln.

Frhr. v. Forstner mit „U 28“ ging am 18. 3. von Helgoland nach der Westküste in See. An Versenkungserfolgen des Bootes in der Zeit vom 26. 3. bis 1. 4. wurden bekannt: 3 feindliche und 1 neutraler Dampfer, 1 englischer und 1 französischer Segler von zusammen 17 694 t.

Ein am 27. 3. von Frhr. v. Forstner torpedierter Dampfer hat sich nach den Listen nicht näher ermitteln lassen.

Am 19. 3. ging Wagenführ mit „U 44“ zu seiner ersten Fahrt nach der Westküste. In dichtem Nebel verließ er an diesem Tage zusammen mit „U 45“, Kaplt. Sittensfeld, und „U 69“, Kaplt. Wilhelms, die Ems-Mündung. (Die beiden letzteren neu in die Front getretenen Boote gingen zu kürzeren Fahrten in die Nordsee.) Wagenführs Erstlingsfahrt nach der Westküste sollte zu einem großen Erfolg werden. Er erzielte ein Versenkungsergebnis von 29 439 t, eine Zahl, die noch gewaltig größer geworden wäre, wenn Wagenführ nicht am 23. 3. den großen Passagierdampfer „Mauretania“ vor dem Nordkanal gemäß den einschränkenden Bestimmungen unbehelligt hätte passieren lassen

müssen. Der Dampfer ging auf wenige 100 m Entfernung schußgerecht durch Wagenführs Ziellinie, 4 Bugtorpedos waren schußklar in den Rohren, die Mündungsclappen waren geöffnet, der Zeigefinger des Kommandanten lag am Druckknopf der elektrischen Abfeuerung; ein Ergebnis von über 30 000 t war dem Schützen sicher. Wagenführ widerstand, gehorsam den Befehlen; heute wissen wir aus einer englischen Preisarbeit, daß unsere Feinde den rücksichtslosen Kampf gegen feindliche Handelsschiffe durch U-Boote als ein vollberechtigtes Mittel der Seekriegsführung betrachten — als Kampf gegen die feindliche Kommunikationslinien! — Lernen wir daraus für die Zukunft!

Während so diese Boote weit ab von der Heimat tätig waren, bestrebte sich Admiral Scheer, die neuen Boote, die zur Einführung in die Kriegstätigkeit in der Nordsee fahren mußten, zusammen mit der Flotte zum Schlagen zu bringen. Insbesondere sollte das neue Minenboot „U 74“ in Verbindung mit einem Vorstoß der Flotte seine Minen vor dem Firth of Forth absetzen. Ungünstige Witterung verhinderte das Vorhaben der Flotte. „U 74“ legte seine Minen allein am 31. 3. auf der Linie May-Insel, St. Abb's Head. Auf diese Sperre lief am 20. April der englische Dampfer „Sabbia“ (2802 t).

Gegen Mitte des Monats unternahm der Feind eine Minenversenkung des Gebiets westlich der Ems-Mündung. Der Sperrbrecher „Ottenfens“ lief in der Nacht vom 16. auf 17. 3. 17 sm WNWlich der Westerems-Ansteuerungstonne auf Minen. Glücklicherweise zeigte sich aber bald darauf, daß der bisher stets von den U-Booten benutzte Auslaufweg unter den holländischen Inseln bis Ameland und dann Kurs NNW minenfrei geblieben waren.

Am 25. 3. stieß der Engländer mit leichten Streitkräften in die Deutsche Bucht in der Absicht, die Luftschiffhalle in Tondern mit Fliegern anzugreifen. Bei Sylt wurden zuerst feindliche Streitkräfte gesichtet. Die Flotte setzte alsbald gegen den Feind an, „U 69“ wurde von der Ems nach Norden entsandt, vermochte aber den Gegner nicht zu finden. Im Verlauf der Operation ver-

loren wir die Torpedoboote „S 22“ und „G 194“, ersteres vermutlich durch Explosion eines eigenen Torpedos, letzteres durch Kammstoß des englischen Kreuzers „Cleopatra“. Auf englischer Seite ging der Zerstörer „Medusa“ verloren durch Kollision mit einem anderen englischen Zerstörer. Der englische Kreuzer „Undaunted“ kam in Kollision mit „Cleopatra“ im Anschluß an den Angriff von „G 194“. „Undaunted“ wurde schwer beschädigt, erreichte aber den Hafen.

„U 66“ ging unter Kptlt. v. Bothmer am 29. 3. 1916 auf seine erste Fernfahrt nach der Westküste; wir werden ihr im Monat April zu folgen haben.

### Flandern.

Der Bestand an leistungsfähigen Booten erfuhr eine weitere Verstärkung durch Hinzutritt von „UB 19“, Kdt. Oblt. z. S. Becker, am 1. März und „UB 29“, Kdt. Oblt. z. S. Pustuchen, am 8. März.

„UB 18“ und „UB 29“ gingen am 7. März in See. „UB 18“ sollte an der französischen, „UB 19“ an der englischen Küste operierend den Transportverkehr über den Kanal stören. „UB 18“, Steinbrind, versenkte am 8. 3. den englischen Dampfer „Harmatis“ (6387 t)  $\frac{1}{4}$  sm NOzN von der Boulogne-Mole, am 9. 3. den französischen Transportdampfer „Louisiane“ (5109 t) und ein weiteres Schiff vor Le Havre.

„UB 29“ lief am 19. 3. erstmalig zum Handelskrieg nördlich Doter Gabbard Sand aus und versenkte am 20. 3. den französischen Dampfer „Dominoe“ (3155 t) und 2 weitere Dampfer.

Auf Reede von Le Havre hatte Steinbrind am 23. 3. weitere Erfolge. Dort wurden der englische Dampfer „Kelvinbank“ (4209 t) und 2 unbekannte Dampfer versenkt.

Bald nachdem Steinbrind von dieser Fahrt zurückgekehrt war, feierte am 29. 3. 1916 die U-Flottille Flandern das einjährige Jubiläum ihres Bestehens. Steinbrind, der mit den kleinen schwachen Booten „UB 10“ und „UB 18“ so treffliche Leistungen erzielt hatte, erhielt dabei den wohlverdienten Orden pour le

mérite. Steinbrinds Leistungen stehen in der Geschichte des U-Bootskriegs als ganz überragend da. Meidlos ist dies von all seinen Kameraden, auch den bedeutendsten, stets in vollem Umfang anerkannt worden.

In jene Tage fällt die schicksalschwere Torpedierung des französischen Dampfers „Suffex“ (1351 t) durch „UB 29“, Oblt. z. S. Pustkuchen, am 24. 3. Bei ihrer Bemalung, der großen Zahl von Menschen, die sich an Deck befanden, mußte der U-Bootskommandant die „Suffex“ für ein Transportschiff halten. Da sie doch ein Passagierdampfer war und durch die Untersuchung nach dem gelungenen Einschleppen die Torpedierung einwandfrei festzustellen war, ergab sich für England erneut die Möglichkeit, Amerika zu Notizen gegen uns zu putzen. Wir werden noch darauf zurückkommen. Außer der Torpedierung der „Suffex“ gelang Pustkuchen am 24. 3. die Versenkung des englischen Dampfers „Salybia“ (3352 t) 4 sm SWZS von Dungeness.

Aber nicht nur die neueren Boote „UB 18“ und „UB 29“ sondern auch die älteren kleinen Boote hatten Erfolge aufzuweisen. So vernichtete „UB 13“, Oblt. z. S. Neumann, am 1. März 4 englische Fischkutter (je 76 t) in den Hoopden; „UB 17“, Oblt. z. S. Mez, am 6. 3. 2 englische Fischkutter auf der Höhe von Yarmouth.

„UB 6“, Oblt. z. S. Voigt, versenkte am 16. und 18. 3. beim Nordhinder-Feuerschiff und am 31. 3. bei der Nord-Gal- loper Boje je einen größeren Dampfer.

„UB 10“, Oblt. z. S. Salzwedel, vernichtete am 19. 3. den englischen Tankdampfer „Port Dalhousie“ (1744 t) 2 sm S $\frac{1}{2}$ W vom Kentish Knock-Feuerschiff.

„UB 13“, jetzt Oblt. z. S. Mez, am 16. und 31. 3. je einen Dampfer.

Aus der Zusammenstellung ergibt sich für Flandern ein reiner, historisch einwandfreier Torpedoerfolg im März von 56 191 t.

Erheblich waren auch wieder die Flandernminenerfolge:  
 Folgende Minenfahrten wurden ausgeführt:

| Boots-Nr. | Name des Kommandanten               | Datum der Fahrten  | Wo Minen gelegt   | Be-merkungen |
|-----------|-------------------------------------|--|---|--------------|
| „UC 1“    | Oblt. J. S.<br>v. Werner            | 17. bis 18. März<br>20. bis 22. März                                       | Nord Hinder-Feuerschiff . .<br>Südöstlich Kentish Knock . .   | 24 Minen     |
| „UC 3“    | Oblt. J. S.<br>Wagner               | 6. bis 7. März<br>16. bis 17. März   | Zugang zu Harwich . . . .<br>Östlich Kentish Knock . . .  |              |
| „UC 4“    | Oblt. J. S.<br>Möde                 | 3. bis 5. März<br>11. bis 12. März   | Bei Tongue-Feuerschiff im<br>Dampferweg zwischen<br>Goodwin Sand und<br>engl. Küste . . . . .   | 24 Minen     |
| „UC 5“    | Oblt. J. S.<br>Mohrbutter           | 6. bis 7. März<br>16. bis 17. März<br>24. bis 25. März<br>30. bis 31. März | Westlich Sun-Feuerschiff<br>Östlich Sun-Feuerschiff . .<br>Südlich Inner- und Outer<br>Sabbard Sände . . . . .<br>Südausgang des Hewett-<br>Channel . . . . . | 48 Minen     |
| „UC 6“    | Oblt. J. S.<br>Graf<br>v. Schmettow | 3. bis 5. März<br>9. bis 11. März<br>16. bis 17. März<br>22. bis 23. März  | Bei Dover . . . . .<br>Bei Dungeness . . . . .<br>Nördlich South Foreland<br>Bei Folkestone . . . . .   |              |
| „UC 7“    | Oblt. J. S.<br>Haag                 | 8. bis 9. März<br>14. bis 15. März<br>24. bis 25. März                     | Nördlich North Foreland<br>Leuchttonne . . . . .<br>Vor Themse-Mündung<br>nördlich Elbow Boje . . .<br>In der Ansteuerung von<br>Boulogne . . . . .           | 36 Minen     |
| „UC 10“   | Oblt. J. S.<br>Nischke              | 6. bis 7. März<br>12. bis 13. März<br>17. bis 18. März                     | Nordausgang des Black<br>Deep . . . . .<br>Nordwestlich Longsand<br>Feuerschiff . . . . .<br>Nördlich der Nord Gallo-<br>per Boje . . . . .                   |              |

Inn Ganzen . . . 240 Minen

Soweit bisher nach historisch sicheren Nachrichten hat fest-  
 gestellt werden können, sind dieser Minenwurstätigkeit 25 Fahr-  
 zeuge von zusammen 28 295 Tonnen zum Opfer gefallen.

Der Gesamterfolg der Flandern-Boote im März 1916 be-  
 trug daher 84 486 Tonnen.

### Mittelmeer.

Im Mittelmeer war das Märzergebnis verhältnismäßig gering, weil die dortigen Boote nach ihrer fast ununterbrochenen Tätigkeit seit ihrer Ankunft auf dem Mittelmeerkriegsschauplatz nunmehr zu längerer Überholung die Werft in Pola aufsuchen mußten.

An Erfolgen sind zu verzeichnen:

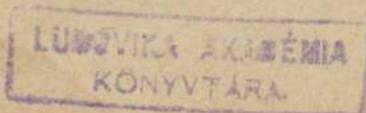
v. Arnauld de la Perière mit „U 35“ war vom 16. März bis 8. April im östlichen Mittelmeer. Auf dieser Fahrt gelang indes nur die Versenkung des englischen Dampfers „Minneapolis“ — 13 543 t 195 sm O $\frac{1}{2}$ N von Malta. Verschiedene Male behinderte gute Bewachung der Dampfer den Erfolg.

Im Schwarzen Meer operierte Oblt. z. S. v. Heimburg mit „UB 14“ vom 5. bis 27. März zum Schutze des bei Atina stehenden türkischen Flügels der Kaukasus-Armee, der von russischen Seestreitkräften bedroht schien. Die gemeldete Anwesenheit des Boote genügte, um die Russen fernzuhalten.

In der gleichen Gegend operierte Gansser mit „U 33“ vom 25. März bis 7. April; am 30. März wurde von ihm der russische Transporter „Portugal“ (5358 t) versenkt. Am 31. März zerstörte Gansser den Leuchtturm von Suthum durch Artillerie und beschoss nachmittags die Stadt Gradant. Am 3. April sicherte „U 33“ den Kreuzer „Breslau“, der die russischen Stellungen bei Kannaghiam beschoss. Ein Segler von etwa 70 Tonnen und ein Dampfer von etwa 1500 Tonnen waren Ganssers weitere Beute am 31. März.

Oblt. z. S. v. Dewig mit „UC 15“ lief am 27. März aus Barna aus und warf am 24. März vormittags eine Minensperre vor Sewastopol.

„UC 12“ unter Oblt. z. S. Fröhner warf am 2. März nachmittags eine Minensperre vor Brindisi und zwar vor der Durchfahrt Pedagne-Insel und Castello Mare. Am 12. März lief Fröhner zu einer weiteren Minenunternehmung vor Tarent von Cattaro aus. Von dieser Unternehmung sollte das Boot nicht zurückkehren; im Golf von Tarent lief es auf eine Mine und sank;



es wurde später gehoben und auf einer italienischen Werft wieder hergestellt. Das aufgefundenene Kriegstagebuch gab dem Feind Aufschluß über die bisherige Tätigkeit des Boots. Auf die vor Brindisi gelegten Minen lief am 8. März der englische Dampflocher „Enterprise II.“ (84 t).

Dblt. z. S. Franz Becker legte mit „UC 14“ am 18. März nachmittags Minen bei der Sivota-Insel (vor dem Südfanal von Korfu). Am 15. März war das Boot von einem feindlichen U-Boot mit 2 Torpedos beschossen worden. Ein Torpedo traf Hinterkaute Turm, kam aber infolge Versagens der Zündeinrichtung nicht zur Detonation. Auf die Minen von „UC 14“ lief am 29. März der französische Fischdampfer „Ginette“ von 272 t.

Mit dem von „U 38“ (Kptlt. Max Valentiner) am 1. März versenkten Dampfer „Kilbride“ belief sich somit das Märzergebnis im Mittel- und Schwarzen Meer auf 25 539 Tonnen Schiffsraum.

Das Gesamtergebnis der U-Boote durch Torpedos und Minen betrug sonach im März etwa 190 000 Tonnen.

## Der Monat April 1916.

Wenn somit der März mit dem in der Nordsee und in Flandern sich wieder verstärkenden U-Krieg schon einen erfreulichen Auftakt zum Erfolg zeigte, so wird die folgende Schilderung beweisen, daß sich alles aufs günstigste weiterentwickelt hätte, wäre man, anstatt der Suffex-Note zu weichen, allmählich zu immer schärferer Kriegsführung übergegangen.

### Nordsee.

Hier traten folgende Boote neu auf den Plan. „U 66“ unter Kaptlt. v. Bothmer, „UB 21“ unter Dblt. z. S. Hashagen, „U 69“ unter Kaptlt. Wilhelms, „UB 22“ unter Dblt. z. S. Puzier, „U 45“ unter Kaptlt. Sittensfeld, „UB 27“ unter Dblt. z. S. Diekmann, „U 73“ unter Kaptlt. Sieß.

v. Bothmer, der, wie erwähnt, am 29. 3. die Ems verlassen

hatte, versenkte vom 5. bis 10. April 6 feindliche und 1 neutralen Dampfer von zusammen 19 502 Tonnen.

Ein englischer Kreuzer der Argyll-Klasse entging mit knapper Not am 15. 4. Bothmers Angriff. Mit großer Frische und Tatkraft war v. Bothmer, wie der Erfolg zeigt, in die U-Kriegstätigkeit eingetreten.

„U 22“, Kptlt. Hoppe, ging am 1. 4. nach dem Nordkanal. Am 6. 4. torpedierte er den englischen Dampfer „Bennacher“ (4700 t) 28 sm WNWlich von Skerryvore; der Dampfer konnte indes noch nach Lough Swilly eingebracht werden; am 8. 4. wurde der englische Dampfer „Adamton“ (2304 t) 15 sm südlich von Skerryvore durch Geschützfeuer versenkt. Hierzu kam am 13. 4. noch die Versenkung des englischen Dampfers „Ehic“ (3037 t) 45 sm südwestlich von Fastnet (zusammen 5341 t). Bei den Ergebnissen von „U 22“ ist zu berücksichtigen, daß dies ein unter Wasser ziemlich unhandliches Boot war.

Am 1. April lief „U 73“ unter Kapitanleutnant Sieß von Cuxhaven aus, um nördlich England den Weg nehmend ins Mittelmeer zu gehen. Das Boot war mit 34 Minen ausgerüstet. Am 11. 4. versenkte Sieß 108 sm WNWlich von Fastnet die englische Bark „Inverlyon“ (1827 t) durch Artilleriefeuer. Am 17. April wurden vor Lissabon (die portugiesische Schifffahrt war seit 9. 3. als feindlich zu betrachten) planmäßig vor der Nord- und Südeinfahrt Minen gelegt. Die erste Sperre vermochte das Boot sogar über Wasser fahrend zu legen. Noch am gleichen Tage sank auf diesen Minen der norwegische Dampfer „Terje Viken“ (3579 t). Am 19. April wurde die vor Gibraltar beabsichtigte Minenunternehmung aufgegeben, da „U 73“ westlich der Straße schon gesehen worden war, und helle Mondnacht das Unternehmen erschwerte. Am 27. April, kurz nach Mitternacht, wurde in etwa 1 sm Abstand von Valetta (Malta) eine Sperre von 22 Minen geworfen, zunächst über, dann, als Zerstörer in Sicht kamen, unter Wasser. Beim Ablaufen vom Wurfplatz wurde in der Morgendämmerung ein mit Rückzackkursen nach Malta laufendes englisches Linien Schiff gesichtet. Prompt lief es

auf die eben von Sieß gelegten Minen, sank und entpuppte sich dabei als „Russell“ (14 000 t). Am gleichen Tage lief noch die Sloop (Kriegsfahrzeug) „Masturtium“ (1250 t) auf die Minen und sank ebenso wie die bewaffnete Yacht „Aegusa“ (1242 t) die am 28. 4. auf die Sperre stieß. Als Sieß am 30. 4. morgens in Cattaro einlief, konnte er somit auf einen großen Erfolg zurückblicken; seine Unternehmung ist das typische Beispiel für den Erfolg, den man sich von dem Feinde unerwarteten Operationen im Seekrieg erhoffen kann. Je stärker die Mittel, deren man sich in solchem Falle bedienen kann, desto größer die Wirkung. Im U-Krieg haben wir leider so unerwartete Schläge fast immer nur mit je e i n e m Boot geführt, bzw. zu führen vermocht.

Am 4. April meldete „U 44“, dessen erfolgreiche Fahrt unter Monat März geschildert war, seinen Standort über Schottland hinweg auf eine Entfernung von 600 sm. Es bedeutete dies eine Rekordleistung des schon genannten F. T. Ob. Maaten Degen unter Leitung des Oblt. z. S. Günther Krause.

Am gleichen Tage lief „U 69“ unter Kaplt. Wilhelms nach der Westküste aus. Dieser treffliche U-Kommandant war bisher in der Ostsee als Kommandant von „UA“ tätig gewesen (siehe Heft 2, Seite 61, Fußnote). Auch er eröffnete seine Tätigkeit in der Nordsee mit einem schönen Erfolg. Bis im Juli 1917 ein noch heute ungeklärtes Geschick seiner Tätigkeit ein Ziel setzte, hat Wilhelms n u r erfolgreiche Fahrten ausgeführt.

Auf dieser Fahrt versenkte er in der Zeit vom 15. bis 20. 4. 4 Dampfer und 4 Segler von zusammen 21 051 t. Die Versenkungen erfolgten in dem Gebiet südlich Irland bis zu den Scilly-Inseln.

Am 7. April gingen „U 67“ und „U 20“ von Vorkum-Reede aus in See. Auf „U 67“ hatte sich der Führer der U-Boote, Fregatten-Kapitän Bauer, eingeschifft, um ein Bild über die Verhältnisse im Operationsgebiet der U-Boote an der Westküste persönlich zu gewinnen. Leider erzielte „U 67“ auf dieser Fahrt als Erfolg nur die Versenkung eines Dampfers und zweier Segelfahrzeuge von zusammen 8989 t im Seegebiet südlich Faßnet

Kock und bei Dueffant und stieß auf 2 sehr geschickt arbeitende Fallen, von denen das Boot durch Artilleriefener beschädigt wurde. Es ist verständlich, daß der Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer, dadurch ein ungünstiges Urteil über die Möglichkeit der Durchführung jeglicher U-Kriegsführung gewann, bei der war = nung s I o s e s Abschießen von Dampfern nicht gestattet war. Daß im Durchschnitt die Bedingungen bei weitem nicht so un = günstig lagen, wie Fregatten-Kapitän Bauer sie auf „U 67“ antraf, geht daraus hervor, daß die meisten andern Boote sehr viel günstigere Ergebnisse erzielten. Wir werden auf diesen Punkt noch zurückzukommen haben.

„U 20“, das immer noch unter Führung des bewährten Kapitänleutnants Schwieger stand, wurde am 13. 4. von einem Mißgeschick ereilt, indem die vorderen Tiefenruder durch den See = gang losgeschlagen wurden. In der Nacht vom 13. auf 14. machte Schwieger davon Meldung, worauf „U 19“, das jetzt von Kapitänleutnant Raimund Weisbach geführt wurde, an seine Stelle trat. (Die Maschinen von „U 19“ waren in dreimonatiger Reparaturzeit auf der Kaiserlichen Werst in Wilhelmshaven ins = stand gesetzt und modernisiert worden, so daß man es jetzt wagen konnte, das Boot nach der Westküste zu schicken.) Am 15. früh ver = ließ Weisbach die Ems und ging noch am gleichen Tage nach Norden. Weisbach zeigte gleich auf dieser seiner ersten Fahrt großes Geschick. Eine Sonderaufgabe löste er glatt, außerdem ver = senkte er 5 feindliche Dampfer und 1 norwegischen Segler von zu = sammen 19 280 t. Schon am 1. Mai lief Weisbach nach dieser prompten Erledigung wieder in Emden ein. Das alte „U 19“ hatte sich trefflich bewährt. Der Umbau der Maschinen war voll = gelungen.

Als letztes der neuen großen Boote ging im April „U 45“ unter Kapitänleutnant Sittensfeld nach dem Operationsgebiet südlich Irland in See. Sittensfeld gelang die Versenkung zweier Dampfer und zweier Segler von zusammen 8031 t im Seegebiet westlich Dueffant. Das schon am 25. 4. vom Flottenchef abgegebene Signal: „Alle U-Boote einschließlich Westküste Heimat zurück =

lehren; Handelskrieg führen nur nach Preisenordnung“ hatte Sittensfeld bei der großen Entfernung nicht bekommen. Vom 25. 4. ab liefen in der Nordsee keine U-Boote zum Handelskrieg mehr aus. In den Tagen, in denen diese Entscheidung, auf die wir im Rückblick näher zu sprechen kommen, in Wilhelmshaven vorbereitet wurde, fehlte der Führer der U-Boote, Fregattenkapitän Bauer. Erst am 30. April lief er mit „U 67“ in Wilhelmshaven ein.

„U 20“ (Schwieger), das am 24. April früh die Ems verlassen hatte, nahm das Signal, das zur Rückkehr aufforderte, ebenfalls nicht ab und wurde so das Boot, das diese Handelskriegperiode im Westen Englands zum Abschluß brachte. Drei Dampfer und 3 Segler von zusammen 23 162 t (darunter „Cymric“ = 13 370 t) wurden noch seine Beute\*). Am 1. Mai erreichte „U 20“ eine Funkenrekordreichweite von 770 sm, indem es ein Signal über Standort und Wetter aus dem Golf von Biskaya abgab. Dies war eine hervorragende Leistung des Ob.-F.-L.-Gasten Heinke vom Stab der 3. U-Flottille. Auf dieser Fahrt versenkte das Boot verschiedene neutrale Fahrzeuge und sogar ein russisches deshalb nicht, weil die Rettung der Besatzungen nicht mit Sicherheit möglich gewesen wäre. Dies sei bemerkt für alle, die sich mit Kapiteln der feindlichen Presse über „Barbareien deutscher U-Boote“ abgeben.

Gegen Ende April betätigten sich die neuen Boote „UB 21“, „UB 22“ und „UB 27“ in der Nordsee. „UB 27“ unter Oberleutnant z. S. Diekmann versenkte während einer Fahrt vom 22. April bis 5. Mai in der Nordsee neutrale und englische Fahrzeuge von zusammen 5964 t. Diekmann brachte es später noch zu großen Erfolgen; besonders im Arbeiten dicht unter der feindlichen Küste sowie in engen, stark bewachten Fahrstraßen wurde er Meister; im Jahre 1918 blieb er auf fühner Fahrt in der Irischen See.

\*) Diese Ergebnisse zeigen, wie sich beim Entschluß zum verschärften U-Krieg damals alles weiter entwickelt haben würde. 20000 t konnte man damals als Durchschnittsleistung eines großen U-Boots an der Westküste betrachten.

Während dieser handelskriegerischen Tätigkeit der U-Boote hielt Admiral Scheer auch die Flotte in Bewegung. Scheers Bestreben, dem Feind einen Schlag zu versetzen, war unverkennbar. Beabsichtigtes Minenlegen durch „U 71“, Kapitänleutnant Hugo Schmidt, im Firth of Moray und „U 72“, Kapitänleutnant Krafft, im Firth of Forth sollte die Absichten der Flotte unterstützen. Leider kehrten beide Boote am 21. April unverrichteter Dinge zurück; wegen Havarien an den Motoren und Leckagen an den Elbunkern hatten sie nicht zu den befohlenen Minenwurfplätzen vorzudringen vermocht. Der Vorstoß der Flotte wurde schließlich am 24. ausgeführt. Der Raum dieser Schilderung gestattet nicht, näher auf ihn einzugehen. Am 25. früh beschossen unsere Schlachtkreuzer Lowestoft und Yarmouth. Einige U-Boote der Nordsee lagen im Grenzgebiet der deutschen Bucht zur Aufnahmestellung für die zurückkehrende Flotte. Die U-Flottille Flandern unterstützte das Unternehmen, indem sie Boote auslegte, die durch Sezen von roten Lichtern die Ansteuerung der feindlichen Küste bei Lowestoft erleichterten.

In technischer Hinsicht ist noch zu erwähnen: Die älteren Boote kamen jetzt alle mit neu eingebauten Schnelltaucheinrichtungen allmählich in die Front. Diese Einbauten bedingten eine Menge Versuche mit den auf Vorkum-Reede und vor Helgoland übenden Booten. Dazu kamen die Versuche, mit der Unterwasser-Signaleinrichtung einwandfreie Verbindung zwischen Überwasserfahrzeugen und getauchtem U-Boot bzw. zwischen getauchten U-Booten herzustellen. Gerade in dieser Zeit wurden verschiedene Fortschritte erzielt. „U 46“ erzielte Mitte April bei einer Übungsfahrt in die Nordsee auf dem jetzt als Funk-Antenne eingerichteten Negabweiser wechselseitige Verbindung mit Schiffs- und Landstationen auf 120 sm.

Die Tätigkeit der Nordsee-U-Boote brachte im April ein Versenkungsergebnis von 86 455 t, das noch größer geworden wäre, wäre nicht am 24. April der Einstellungsbefehl ergangen, als gerade alles im schönsten Zuge war.

### Flandern.

Was die Torpedeerfolge betrifft, so stand der April erneut unter dem Zeichen glänzender Leistungen der Oberleutnants z. S. Steinbrinck und Pustkuchen („UB 18“ und „UB 29“), denen sich einige glückliche Fahrten der kleinen B-Boote zugesellten. „UB 26“, Oberleutnant z. S. Smiths, geriet am 5. 4. vor der Einfahrt von Le Havre in ein U-Bootsnetz, aus dem es sich nicht zu befreien vermochte; es mußte von der Besatzung gesprengt werden; diese geriet vollzählig in französische Gefangenschaft. Von „UC 5“, Oberleutnant z. S. Mohrbutter, das am 26. April aus Zeebrügge zur Minenunternehmung ausgelaufen war, wurde am 27. 4. aus feindlichen F. I. Signalen bekannt, daß das Boot anscheinend beim Ansteuern des Shipwash-Sandes festgekommen und von der Besatzung gesprengt worden war; auch in diesem Falle geriet die Besatzung vollzählig in Gefangenschaft. „UB 26“ wurde später von den Franzosen, „UC 5“ von den Engländern geborgen.

Eine neue Maßnahme des Feindes begann in diesem Monat die Tätigkeit der Flandern-Boote zu erschweren. In der zweiten Aprilhälfte entdeckten die Flandern-Boote in der Gegend von Thornton-Bank und von da parallel zur Küste verlaufend Netzsperrren, in die U-Bootsminen eingeflochten waren. „UB 10“, Oberleutnant z. S. Nizsche, geriet am 24. in dieses Netz und brauchte 8 Stunden, um sich daraus zu befreien; dabei gab es zahlreiche Detonationen in der Nähe des Bootes, die offenbar von den Netzminen herrührten. Nach dem Einlaufen mußte das Boot docken, da noch Netzteile mit Minen in den Schrauben hingen. Ob diese Netze nur als Abwehr gegen die aus Flandern auslaufenden U-Boote gedacht waren oder gleichzeitig einen Angriff auf die flandrische Küste vorbereiten sollten, war damals noch unklar; später zeigte sich, daß es der Beginn einer großzügig angelegten U-Bootsabwehr war.

16 Fahrzeuge von 23 324 t sanken im April von Torpedos der Flandernboote getroffen, darunter das englische Unterseeboot „E 22“, das Steinbrinck am 25. 4. bei Braune-Bank versenkte.

Für die Unternehmung der Flotte gegen die englische Küste am 25. April waren von Flandern aus „UB 10“, 12, 13, 18 und 29, „UC 6“ und „UC 7“ entsandt worden. Außer der Vernichtung von „E 22“ durch „UB 18“ vermochten die Boote keine Erfolge zu erzielen, da unsere Flotte mit der feindlichen nicht in nennenswertem Maße handgemein wurde.

Die folgende Übersicht zeigt die von Flandern aus im April unternommenen Minensfahrten:

| Boots-Nr. | Name des Kommandanten                       | Datum der Fahrten | Wo Minen gelegt   | Bemerkungen   |
|-----------|---|-------------------|---|---|
| „UC 1“    | Obst. J. S. v. Werner<br>Obst. J. S. Ramien | 4. bis 5. April   | Shipsway bei Orfordness   | Starke Gegenwirkung durch feindliche Bewachung                |
|           |   | 10. bis 11. April | Südlich Kentish Knock   |   |
|           |   | 20. bis 21. April | Bei Galloper Nord-Lonne   |   |
|           |   | 24. bis 26. April | Ostlich Kentish Knock   |   |
| „UC 5“    | Obst. J. S. Mohrbutter                      | 28. bis 30. April | Bei Galloper Nord-Lonne   | 5 × 12 = 60 Minen   |
|           |   | 9. bis 10. April  | Nördlich d. N. Galloper Boje  | Von Flieger mit zwei Bomben angegriffen                       |
|           |   | 21. bis 22. April | Bei Sunk-Feuerschiff  | 2 × 12 = 24 Minen   |
|           |   | 24. April         | zu einer Unternehmung nach Shipwash ausgelaufen, die wegen feindlicher Gegenwirkung aufgegeben wird.  |   |
|           |   | 26. April         | ausgelaufen wie 24. April, auf Shipwash-Sand festgekommen. Boot gesprengt; später vom Feind geborgen. |   |
| „UC 6“    | Obst. J. S. Graf v. Schmettow               | 3. bis 4. April   | Vor Calais  | Im Fahrwasser nach Düntirchen<br>Gegenwirkung durch Zerstörer |
|           |   | 6. bis 7. April   | Westlich Folkestone Gate  |   |
|           |   | 20. bis 21. April | Beim Dyck-Feuerschiff   |   |
|           |   | 24. bis 25. April | Vor dem Nordausgang des Shipway auf Linie Orfordness—Shipway-Feuerschiff                              |   |
| „UC 7“    | Obst. J. S. Haag                            | 1. bis 2. April   | Bei Sunk-Feuerschiff  |   |
|           |   | 8. bis 9. April   | Nordwestlich und südwestlich Tongue-Feuerschiff   |   |
|           |   | 20. bis 21. April | Südlich der Themse-Mündung  |   |

Übertrag: 132 Minen

| Boots-Nr. | Name des Kommandanten | Datum der Fahrten  | Wo Minen gelegt  | Bemerkungen  |
|-----------|-----------------------|--|--|--|
| „UC 7“    | Oblt. J. S. Haag      | 24. bis 27. April  | Ostlich Shipwash und über das Nordende der Bawdsey-Want  | Übertrag: 132 Minen<br>Am 24. April vor der flandrischen Küste zahlreiche Minenleger und Zerstörer gesichtet; Küste alarmiert<br>Am 27. April von französischem Flieger mit Bomben beworfen<br>4 × 12 = 48 Minen |
| „UC 10“   | Oblt. J. S. Nische    | 1. bis 3. April<br>7. bis 8. April<br>21. bis 22. April<br>28. bis 30. April | Südöstlich Kentish Knod<br>Südlich South-Inner Gabbard-Boje<br>Südlich Longsand-Feuerschiff<br>Im Dampferweg bei Southwold | 4 × 12 = 48 Minen<br>Zusammen 228 Minen  |

Auf Flandern-Minen sanken im April 1916 18 Fahrzeuge von zusammen 23 662 t, darunter 4 Admiralitätstrawler.

Das Flandern-Aprilergebnis betrug somit 46 686 t, ein immerhin erheblicher Rückgang gegen die 84 486 t des März, wobei natürlich der Einstellungsbefehl vom 25. 4. schon ins Gewicht fällt. Bei der Verminderung des Minenergebnisses spielt aber auch die endlich vom Feinde konsequenter entwickelte Abwehr sowohl auf den Dampferwegen wie auf den Anmarschwegen der C-Boote eine nicht zu unterschätzende Rolle. Tatsächlich war die Blütezeit des Flandern-U-Minenerfolges damals schon vorbei; eine gewisse Auffrischung erreichte diese Tätigkeit erst wieder durch Eingreifen der C II-Boote (vergrößerte Minenboote) Ende 1916; aber auch dann wurden im Vergleich zum Einsatz nicht wieder so günstige operative Bedingungen erreicht wie in den ersten Monaten der Minenoffensive der Flandern-C-Boote.

### Mittelmeer.

Das Mittelmeer steht im April unter dem Zeichen zweier erfolgreicher Unternehmungen von Kapitänleutnant Rucker („U 34“) und Kapitänleutnant Forstmann (Walter, „U 39“).

Rucker war vom 27. März bis 18. April im westlichen Mittelmeer unterwegs. Am 29. März hatte er beim Passieren der Dtranto-Straße mit 4 feindlichen Fischdampfern zu tun (auch hier wurde die feindliche Bewachung allmählich konsequenter). Bis zum 18. April, an welchem Tage er wieder in Cattaro einlief, versenkte er 7 englische, 1 französischen Dampfer und 1 russischen Segler von zusammen 28 707 t.

Forstmann lief von Pola am 29. 3. aus, suchte zunächst im Golf von Tarent nach dem verlorenen „UC 12“, ging dann zwischen Tunis und Malta hindurch, hier besonders starke Spuren seiner Tätigkeit hinterlassend, steuerte dann Cap Spartivento (Sardinien) an und ging nun nach dem Golf von Genua, insbesondere vor Toulon. Der Rückweg führte südlich Sizilien wieder durch die Dtranto-Straße nach Cattaro, wo Forstmann am 15. April eintraf. 5 feindliche, 2 neutrale Dampfer und 2 feindliche Segler von zusammen 19 850 t wurden versenkt.

„U 21“ (Hersing) ging am 10. April von Brioni (bei Pola) aus in See, um eine Mission von deutschen Armeeeoffizieren und Türken nach der nordafrikanischen Küste zu befördern. Vom 15. 4. bis 20. 4. wurde an 3 Plätzen der großen Syrte (Gahndie, Zuitana und Marsa Brega) versucht, den Transport abzugeben. Erst am dritten Platz am 16. 4. war einigermaßen sicheres Liegen und Verbindung mit Land möglich. Am 19. wurde der Waffen- und Munitionstransport ausgeladen. Die türkischen Offiziere sowie die deutschen Armeeeoffiziere konnten nicht abgesetzt werden, da die Verhältnisse an Land zu unsicher und ungeklärt schienen, sie mußten daher wieder mit nach Pola zurückgenommen werden. Am 30. April versenkte Hersing 60 sm östlich von Malta den englischen Dampfer „City of Lucknow“ (3677 t); am 4. Mai lief „U 21“ wieder in Cattaro ein. Durch den Transport sowie

durch zahlreiche Maschinenstörungen war die sonstige Tätigkeit des Boots sehr ungünstig beeinflusst worden\*). „UC 14“ (Oberleutnant z. S. Franz Beder) warf zweimal im April, von Cattaro aus operierend, seine Minenladung, und zwar am 6. April östlich Bari in der Dampferlinie und 16. April im Dampferweg zwischen der Insel Korfu und Insel Pago. Wahrscheinlich ist der französische Dampfer „Jean Bart“ (475 t) auf den Minen von „UC 14“ gesunken.

„U 33“ (Ganßer), der im Mittelmeer fehlte, war vom 18. April bis 4. Mai von Konstantinopel aus im östlichen Schwarzen Meer unterwegs zur Schädigung der russischen Unternehmungen gegen Trapezunt. Abgesehen von verschiedenen Gefechten mit Landstellungen, die Ganßer glücklich bestand, versenkte er am 24. 4. den russischen Dampfer „Kiew“ (3000 t) und drei Segelsfahrzeuge; am 4. Mai lief er wieder im Bosporus ein.

„UB 7“ (Oberleutnant z. S. Werner) versenkte auf einer Fahrt von Barna aus, die zur Erkundung des russischen Schiffsverkehrs zwischen Sewastopol und Odessa-Nikolajewsk diente (2. bis 11. 4. 1916), 2 Segler; unter seinem neuen Kommandanten (Oberleutnant z. S. Lütjohann) unternahm das Boot vom 23. 4. bis 4. 5. eine weitere Fahrt nach der südlichen Krimküste zum Angriff auf feindliche Streitkräfte. Es kam aber nur zum Artilleriegefecht mit einem Segler; am 4. 5. war das Boot wieder in Barna.

„UC 15“ (Oberleutnant z. S. v. Dewig) warf, ebenfalls von Barna aus operierend, am 1. und 30. April je eine Minensperre vor Sewastopol, am 25. April eine solche im Dampferweg nordöstlich Kap Eherones. Auf dieser Fahrt wurde außerdem ein Segelsfahrzeug versenkt\*\*).

\*) Es wurde daher beschlossen, künftig solche Transporte abzulehnen, wenn ihre vollkommene Vorbereitung, d. h. schnellste Ausschiffung der Transporte, nicht sichergestellt schien.

\*\*) Das Gesamtversenkungsergebnis im Mittel- und Schwarzen Meer im April betrug somit etwa 55 980 t.

## Rückblick auf die 3. Periode des U-Bootskriegs.

Würden wir die Ereignisse im Mittel- und Schwarzen Meer einfach monatsweise weiter schildern, so würde der Leser keinen grundlegenden Unterschied in der dortigen weiteren Kriegsführung gegen die bisherige erkennen. Dies rührt daher, daß von dem damaligen Leiter des U-Bootskrieges im Mittelmeer, Korvettenkapitän Kophamel, die Forderung des Admiralstabs, nur Handelskrieg nach Prißenordnung zu führen, als durchaus annehmbar bezeichnet wurde, wenn auch der verschärfte U-Krieg größere Erfolge verspräche. Die Folgezeit hat Korvettenkapitän Kophamel Recht gegeben. Der Ausfall der ungewarnten Torpedierung hat der Mittelmeertätigkeit keine Einbuße gebracht; im Gegenteil stieg die Erfolgsquote dort von Monat zu Monat und erreichte im August 1916 mit etwa 140 000 t nahezu den Durchschnitt dessen, was später mit erheblich höherer Bootszahl während des verschärften U-Bootskrieges im Mittelmeer versenkt wurde.

Das Botum des Flottenchefs, Admiral Scheer, an den Admiralstab, entweder verschärften U-Bootskrieg oder nur rein militärische Verwendung der Boote, keinesfalls aber Handelskrieg nach Prißenordnung!, fand in der Heimat zunächst die Billigung aller kriegserfahrenen U-Bootsleute, da es als ein Mittel aufgefaßt wurde, um dem ewigen Schwanken der Obersten Leitung energisch zu steuern. Der Chef der U-Flottille Flandern, Korvettenkapitän Bartenbach, schloß sich der Auffassung des Flottenchefs an, Kapitänleutnant Schwieger (Kommandant von „U 20“), der als besonders erfahrener U-Bootskommandant zu einem Bericht aufgefordert wurde, äußerte sich sehr pessimistisch über die Möglichkeiten der Führung des U-Handelskrieges nach Prißenordnung. Solange man also hoffen konnte, noch die Zurücknahme des Befehls vom 25. 4. („nur Handelskrieg nach Prißenordnung“) und das Weiterbestehen der bisherigen Erleichterungen (feindliche Handelsschiffe im Kriegsgebiet

ohne weiteres vernichten, desgl. Truppentransporter und armierte Handelsschiffe überall zu erreichen, war man mit der Ablehnung des Handelskriegs nach Preisordnung einverstanden. Als sich nun aber zeigte, daß wir vor Wilsons „Niederboycottsnote“ vom 20. April\*) tatsächlich zusammenbrachen, änderte sich bei der Mehrzahl der Nordsee-U-Bootskommandanten und bald darauf auch beim Chef der U-Flottille Flandern die Meinung. „Rein militärisch“ die bald 30 großen Nordsee-U-Boote verwenden, hieß, sie praktisch brach liegen lassen; denn wie wenig — außer beim engen Anschluß an die in den Kampf ziehende Hochseeflotte — bei „rein militärischer Verwendung“ der Boote herauskam, darüber bestanden nun nach bald zwei Kriegsjahren reiche Erfahrungen. Flottillenchefs und Kommandanten der Ems\*\*)-U-Boote waren daher lebhaft bemüht, beim Führer der U-Boote und Flottenkommando in Wilhelmshaven eine Änderung des Entschlusses herbeizuführen. Es wurde ausgeführt, daß namentlich in den kommenden Sommermonaten der Handelskrieg nach Preisordnung außerhalb der feindlichen Bewachung geführt, auch aussichtsvoll sei und die Gefährdung der Boote durch ein geeignetes Verfahren Anhalten der Dampfer auf große Entfernungen, getauchte Annäherung an die gestoppten Dampfer evtl. Mitnahme eines gekaperten Dampfers zum Zweck der Dampferuntersuchung sehr herabgemindert werden könne. Die Vorstellungen blieben in Wilhelmshaven nicht ohne Eindruck, der Führer der U-Boote fehlte aber in den entscheidenden Tagen (er war noch mit „U 67“ in See), als er zurückkam, hatte sich das Flottenkommando dem Admiralstab gegenüber schon zu sehr festgelegt, außerdem war Fregattenkapitän Bauer infolge der ungünstigen Erfahrungen auf „U 67“ (siehe Seite 53) bezüglich der Möglichkeiten des Handelskrieges nach Preisordnung momentan

\*) Siehe Tirpitz Seite 367.

\*\*) Dort waren zu jener Zeit fast alle kriegserfahrenen Boote stationiert.

peffimistisch gestimmt, der Bericht des Kapitänleutnants Schwieger\*) tat das übrige. Es blieb tatsächlich bei der Ablehnung des Handelskrieges nach Prißenordnung entgegen dem Rat erfahrener Kommandanten und U-Führer, die eher als zu vorsichtig denn als zu leichtfertig bei Beurteilung operativer Möglichkeiten bekannt waren und die besonders darauf hinwiesen, daß der nun entstehende Ausfall an versenkter Tonnage später gar nicht mehr wettzumachen sei. Es war auch die Überzeugung aller, die dem Handelskrieg nach Prißenordnung das Wort redeten, daß es dabei doch nicht bleiben werde und schon nach einigen Monaten wieder Erleichterungen für die U-Kommandanten, d. h. Verschärfungen der Kriegführung, eingeführt werden würden. Nun hätte trotz der Ablehnung des Flottenchefs von der Kriegsführung (Admiralstab) der Handelskrieg nach Prißenordnung befohlen werden können; das geschah aber nicht; Mai, Juni, Juli, August und September 1916 fielen in der Nordsee für Handelskriegführung aus. In Flandern begann Korvettenkapitän Bartenbach Anfang September mit dem Handelskrieg nach Prißenordnung auf eigene Verantwortung, weil er das Brachliegen der Boote nicht länger mehr mit ansehen konnte. Der Ausfall an Tonnage durch Aufgabe des U-Handelskriegs muß nach vorsichtiger Schätzung in der Nordsee auf 1 200 000 t, in Flandern auf 400 000 t angenommen werden. Erst am 6. 10. 1916 erging der Befehl des Admiralstabes zur allgemeinen Eröffnung des Handelskrieges nach Prißenordnung. Wie gut dieser möglich war, ergibt sich aus der Feststellung, daß ein neues Boot wie „U 49“ auf der ersten Fahrt nach der Westküste

\*) Besonders ungünstig war, daß Schwieger am 24. April bereits wieder ausgelaufen war, er also zu den Besprechungen nicht zugezogen werden konnte. Er würde sonst auch Selbstverleugnung genug besessen haben, um nun doch zu empfehlen, lieber Handelskrieg nach Prißenordnung zu führen, als die Boote brachliegen zu lassen.

in der Biskaya im November 1916 über 40 000 t Schiffsraum versenkte. Es gibt Stimmen bei uns, die geltend machen, daß der Ausfall von 1 600 000 t durch Nichtführung des Handelskrieges nach Priorienordnung das Schicksal des U-Krieges mitbestimmt habe. Man muß sich diesem Urteil anschließen, denn seit Kriegsende haben verschiedentlich auch feindliche Stimmen die Unterbrechung des Handelskrieges Anno 1916 als Rettung für England bezeichnet\*).

Englands Rettung lag aber jedenfalls nicht nur in der Unterbrechung des Handelskrieges, sondern in hohem Maße auch darin, daß bei solch schwankenden operativen Grundsätzen, wie sie die Periode Oktober 1915 bis Ende April 1916 und die Folgezeit zeigt, der Impuls zu einem großzügigen U-Boots-Bauprogramm naturgemäß fehlte. Es hätte schon ein *erganzend* vorausschauendes *Persönlichkeit* unter den für den U-Bootsbau Verantwortlichen bedurft, um zu erkennen, daß aus allen Irrungen und Wirrungen Februar 1917 doch der verschärfte U-Bootskrieg entstehen werde, und dementsprechend etwa im März 1916, wo doch Ansätze zu kräftiger Aufnahme des Handelskrieges vorhanden waren, ein großzügiges Bauprogramm zu entwerfen. An dieser *Persönlichkeit* hat es gefehlt, und so kam es, daß in der ganzen jetzt geschilderten Periode nur die letzten 31 CII-Boote, deren Bau schon Frühjahr 1915 ins Auge gefaßt war (Hest I, S. 26) im Januar 1916 endgültig in Auftrag gegeben wurden. Der nächste Bauauftrag, der aber auch keineswegs ein „großes Programm“ darstellte, erfolgte im Mai 1916. (22 große Torpedo-U-Boote, 24 kleine Torpedo-U-Boote, 10 große Minenboote.)

Es bleibt noch in kurzer Übersicht der Boote zu gedenken, die in der Ostsee, weitab vom eigentlichen Kriegstheater der U-Boote, in treuer Pflichterfüllung tätig waren.

\*) Die Schätzung „1,6 Mill. Tonnen Verlust“ ist die niedrigste aller vorliegenden Schätzungen. Während des Krieges sprach man in der U-Waffe von 2 bis 3 Mill. Tonnen Verlust.

Die Boote „U 1“ bis „U 4“ waren nun endgültig aus der Kriegstätigkeit herausgezogen und taten Dienst bei der Unterseebootschule.

„U 9“ war unter Oblt. z. S. Scherb noch bis April 1916 von Libau aus tätig. Die Fahrten dienten meist dem Absuchen auf feindliche U-Boote, der Beobachtung des Westausgangs des Rigaischen Meerbusens (Februar 1916) und der Unterstützung eigener Streitkräfte beim Legen von Minensperren im Finnischen Meerbusen (März und April 1916).

„UC 4“ (Oblt. z. S. Vesper) warf am 2. November 1915 noch eine Minensperre bei Vidskär und Utö, dann trat das Boot zur U-Flottille Flandern, wo wir seinen Taten (unter Führung des Oblts. z. S. Moecke) bereits gefolgt sind.

„U 9“ (Oblt. z. S. Spieß) war auf je einer Fahrt im Oktober, November, Dezember 1915 im Finnischen Meerbusen tätig.

Am 5. November führte Spieß einen Torpedoangriff auf einen russischen Minenverband vor Odensholm aus; ein Minenfahrzeug wurde versenkt. Im März und April war das Boot zu einer Versuchsfahrt in der Nordsee, dann trat es endgültig zur Unterseebootschule.

„U 10“, Kaplt. Stuhr, war vom 30. Oktober bis 8. November in der Mandssee, um festzustellen, woher die feindlichen U-Boote kamen. Am 6. November wurde ein finnischer Dampfer versenkt. Vom 30. Dezember 1915 bis 3. Januar 1916 wurde eine Sonderunternehmung zur Bewachung des Rigaer Meerbusens bei Zerel ausgeführt. Am 27. Mai 1916 fuhr Stuhr zum Besetzen einer Wartestellung nordwestlich Gotsta Sandö aus. Von dieser Unternehmung kehrte „U 10“ nicht mehr zurück.

„U 17“ unter Kptlt. Hans Walter führte vom 19. bis 20. Oktober 1915 eine Fahrt nach der Mandssee zur Ausbringung des schwedischen Dampfers „Bally“ und Bewachung des Gebietes zwischen Bogskär und Svendskär Högarne aus; 2 Dampfer wurden nach Libau aufgebracht. Vom 27. November 1915 bis 8. Dezember 1915 Sonderunternehmung nach der Mandssee zur Pirsch auf feindliche U-Boote. Vom 1. Januar 1916 ab tat „U 17“ Dienst bei der U-Schule.

„UB 2“ ging unter Oblt. z. S. Hamm Mitte März 1916 von Flandern nach der Ostsee, kam aber bis Ende April nicht mehr zum Sperieren.

„UB 5“ unter Oblt. z. S. Smiths ging Anfang Oktober 1915 von Flandern nach der Ostsee; vom 30. Oktober bis 2. November, vom 21. bis 25. Dezember 1915 und am 1. Januar 1916 war das Boot auf Wartestellung vor Libau.

Das neue Boot „UB 20“ ging unter Oblt. z. S. Wiebeg (eines nachmals hervorragenden Flandernkämpfers) gleich nach seiner Fertigstellung nach dem Ostseefriegeschauplatz. Vom 16. bis 22. April war Wiebeg von Libau aus auf Wartestellung nördlich von Kopparsfenarne.

Irgend welche besonderen Ereignisse waren auf diesem Kriegsschauplatz somit nicht zu verzeichnen.

### Schlußwort.

Es ist festzustellen, daß in der 3. Phase des U-Kriegs, an deren Ende wir jetzt stehen, sehr viel Tragik liegt. Dies ist der Fall nicht nur wegen der außerordentlichen Einschränkungen, denen die U-Kriegstätigkeit in dieser Epoche unterworfen war, sondern besonders wegen der Entschlüsse, die in dieser Zeit gefaßt wurden. Es ist nochmals historisch festzustellen, daß ein absolut sicherer Erfolg in Aussicht stand, wenn man den verschärften, uneingeschränkten U-Bootskrieg im März 1916 eröffnet und gleichzeitig ein „großes Programm des U-Bootsbaus“ unter höchster Ausnutzung der deutschen Gesamtindustrie in Angriff genommen hätte. Später begangene Fehler wären durch solch rechtzeitiges Beginnen wettgemacht worden. Ob die allgemeine Führung des Handelskriegs nach Priorisierungsordnung in den Monaten Mai bis Oktober 1916 ausgereicht hätte, um (bei gleichzeitigem „großem U-Bauprogramm“) einem später beginnenden verschärften U-Krieg zum Erfolg zu verhelfen, muß dahingestellt bleiben; daß die Möglichkeit vorliegt, ist nicht zu bestreiten, wenn man in

Betracht zieht, wie nahe wir im Juni 1917 dem entscheidenden Erfolg (auch nach englischer Angabe) kamen; die in den genannten Monaten veräußerten 1 600 000 Tonnen Handelschiffraum konnte n tatsächlich ausschlaggebend sein.

Tragisch war weiterhin, daß, nachdem man sich in der Nordsee Ende April 1916 für die rein militärische Verwendung der U-Boote entschieden hatte, diese einen entscheidenden Einfluß bei den Operationen der Flotte unter Admiral Scheer — insbesondere bei der Skagerrak-Schlacht — doch nicht zu gewinnen vermochten. Die Gründe hierfür werden wir beim Studium der 4. Phase des U-Krieges kennen lernen.

LUBJKA AKADEMIA  
KÖNYVTÁRA

41/lk. — 1924.



**ZMNE**

Egyetemi Központi Könyvtár



**84725336**



Das

# Admiralstabswerk

über den Krieg zur See 1914-1918

Herausg. im Marine-Archiv unter Leitung von Vizeadmiral v. Mantey

## I. Der Krieg in der Nordsee

Von Kriegsbeginn bis Anfang September 1914

Bearbeitet von Korvettenkapitän O. Groos

Mit 61 Karten, Tabellenu. Anlagen \* Preis M 35,-, gebunden M 50,-

Vorzugsausgabe auf holzfreiem Papier in Halbleder M 125,-

## II. Der Krieg in der Ostsee

Von Kriegsbeginn bis Mitte März 1915

Bearbeitet von Korvettenkapitän Rudolph Firtle

Mit 12 Karten u. Tabellen \* Preis etwa wie vom I. Band

Wohl keines der zahlreichen Werke aus der Kriegserklärungsliteratur ist mit größerer Spannung erwartet worden als diese monumentale amtliche Darstellung des Krieges zur See 1914 bis 1918. Kapitän z. S. a. D. v. Waldeyer-Hartz in „Neue Preuss. (Kreuz-)Zeitung“: Das Werk schildert nicht nur die Zusammenhänge und den Verlauf der kriegerischen Ereignisse, es übt vielmehr bereits Kritik, und zwar in einer Form, die jede Härte vermeidet, dafür aber von wissenschaftlichem Geist durchdrungen ist. Die neuesten englischen Quellen sind bei der Bearbeitung berücksichtigt worden, so daß die Gefahr einseitig gefärbter Schilderung vermieden ist.

Nach langer Kriegspause erscheint wieder:

# Marine-Kundschau

Monatschrift für Seeweise

Herausgegeben von der Nachrichtenstelle des Reichswehrminis

Jahrgang 1921 \* Bezugspreis halbjährlich M 22,-

Die Marine-Kundschau will die Augen unseres Volkes, die sich enttäuscht von der See abgewendet hinlenken auf den Ozean, ohne den wir nicht leben können, und Auszug halten. Wegen, um die Freiheit der Meere wieder zu gewinnen, die versunken ist. Sie will hochsteht in die Kunde schauen zu können, über den Parteien, nur dem Wohle des Vaterland.