# ADOLF HITLERS REVANCHE

*Opgedragen aan mijn goede vriend captain Roger*

*en aan mijn grootvader Carolus Vanhixe*
*en overgrootvader Ludovicus Vanhixe,*
*die tijdens de Grote Oorlog beiden vrijwillig dienst deden*
*aan boord van Britse troepentransportschepen.*

2024 Luc Vanhixe
ISBN 978 94 037 5102 3
IUS VERITATIS

Luc Vanhixe

# Adolf Hitlers revanche

## De strijd van de oppervlakteschepen

*iv* IUS VERITATIS

Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden op welke wijze ook, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van de auteur.

# Inhoud

Deel 1: De eerste maritieme wapenwedloop

De Royal Navy 11

Het antwoord van de Duitse keizer 25

Hard tegen onzacht 31

Deel 2: De grootste zeeslag uit de geschiedenis

De eerste schermutselingen 49

De Slag bij de Doggersbank 55

Een valstrik met grote gevolgen 73

De strijd van de kruisers 97

De jacht naar het noorden 129

Scheer en Jellicoe 147

Nachtelijk vuur 175

Een nieuwe dag 193

De analyses 205

Deel 3: De rest van de Grote Oorlog

De onbeperkte U-bootoorlog 223

Muiterij 243

Scapa Flow 253

Het einde van Scheer, von Hipper en hun vloot 263

Deel 4: Intermezzo

Een nieuw tijdperk 273

De concurrentie 281

De strijd onder het wateroppervlak wordt beschreven in

‘Leven en dood op zee - De Duitse U-bootoorlogen’,

Luc Vanhixe, Ius Veritatis 2022, ISBN 978 94 036 6180 3

# Inhoud

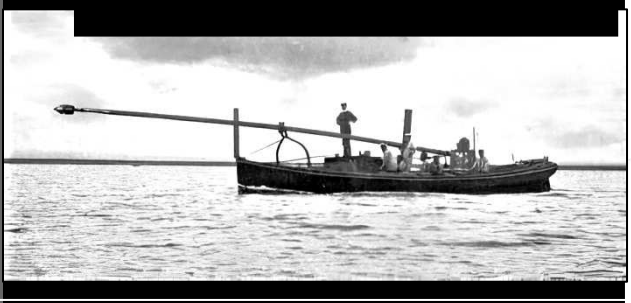
Deel 5: Adolf Hitler aan het roer
Strategische keuzes 293
Maritieme herbewapening 301
Deel 6: Auf Gefechtsstationen
Río de la Plata 315
Unternehmen Weserübung 335
Unternehmen Seelöwe 351
Het Mittelmeerplan 363
Sinck the Bismarck! 375
Deel 7: De eindstrijd
Voorzichtig 407
Nieuwe bezems… 437

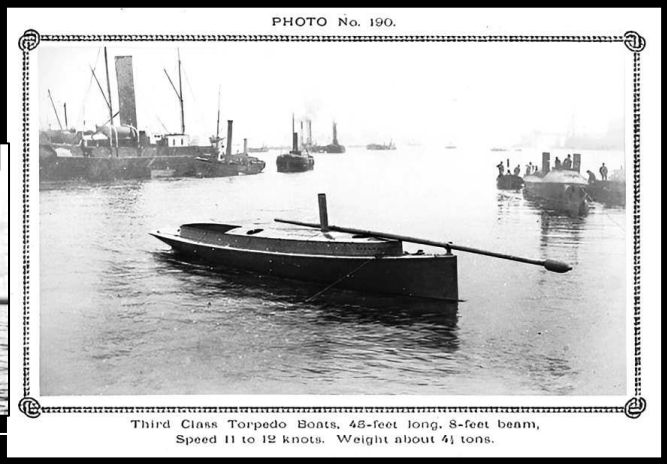
Afkortingen 457
Dramatis personae 458
Schepen in gebruik bij de Kaiserliche Marine tijdens de Grote Oorlog 464
Schepen in gebruik bij de Royal Navy tijdens de Grote Oorlog 465
De slagorde van de Hochseeflotte in de Slag bij Jutland 466
De slagorde van de Grand Fleet in de Slag bij Jutland 468
Bibliografie en foto's 473
Noten 477
Reeds verschenen 483

# Deel 1

# De eerste maritieme wapenwedloop

**Op zee hangt het overwicht niet altijd van de grootte en sterkte van de schepen af. Soms is het een kwestie van moed en vindingrijkheid, op de flinterdunne grens met waanzin.**





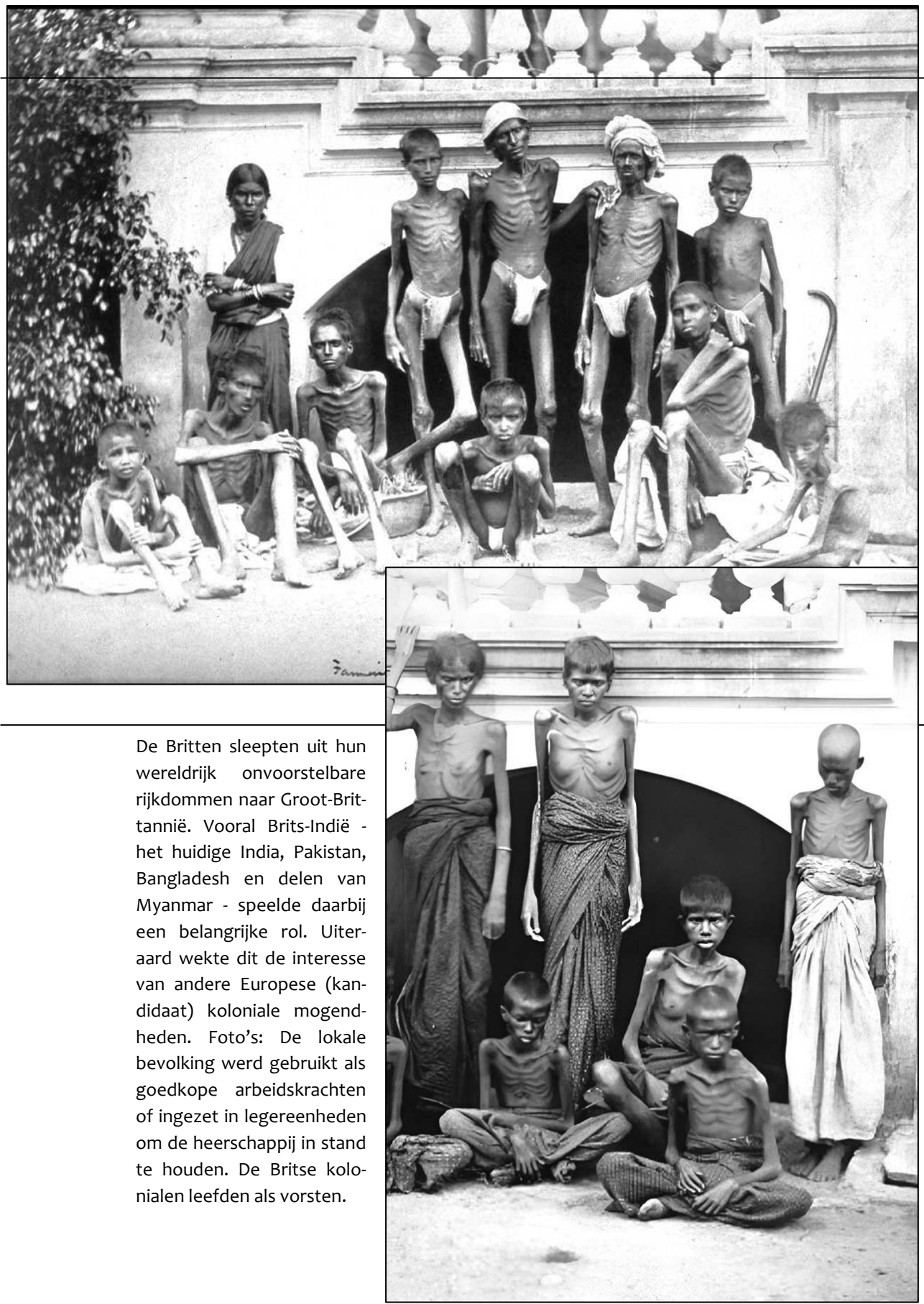

**Om torpedo's van onderzeeërs en oppervlakteschepen te 'vangen' gebruikte men reeds vanaf het einde van de 19e eeuw torpedonetten. Deze werden rond de oorlogsschepen opgehangen aan torpedonetstangen. (foto boven). Maar daar viel een mouw aan te passen met de *outrigger spar torpedoboat.* Met dit kleine bootje, voorzien van een stok van een twaalftal meter lang, naderde men het vijandelijke schip. Aan de punt hing vijftien kg springstof. (foto's onder). Met de boeg van de torpedoboot tegen de netten werd de granaat met een kantelmechanisme onder water tegen het vijandelijke schip geplaatst en tot ontploffing gebracht. Dat alles meestal onder vijandelijk vuur. Rechts onder: (Britse) *'Torpedoboten derde klasse, lengte 48 voet, breedte 8 voet, snelheid 11 tot 12 knopen.*[1] *Gewicht ongeveer 41 ton.'* (foto's cyberheritage)**

# De Royal Navy

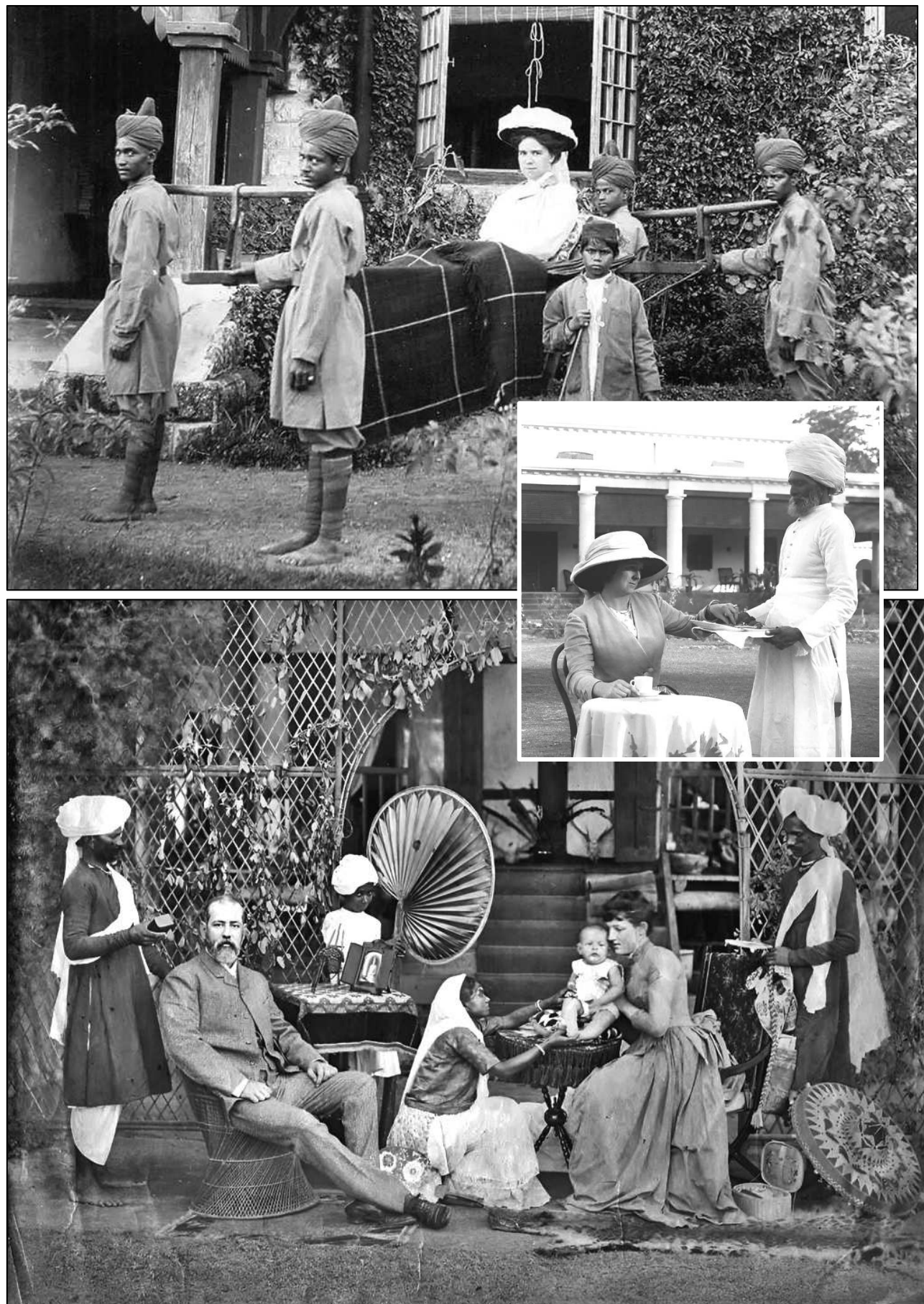
Op het einde van de negentiende eeuw stak het Britse Wereldrijk met kop en schouders boven alle andere keizerrijken en koninkrijken uit. Op één vierde van de planeet wapperde de Britse vlag. En een vierde van de wereldbevolking was onderdaan van de Britse *Queen* Victoria. Die leidende positie van de belangrijkste koloniale mogendheid steunde grotendeels op de sterkte van de *Royal Navy*. *Brittannia rules the waves* was niet zomaar een holle slogan. De dominantie van de Britse vloot was over het Kanaal zelfs wettelijk vastgelegd.

In de 16e eeuw begon Henry VIII met de uitbouw van de Engelse *Tudor Navy*, die rond 1540 reeds een vijftigtal schepen telde. In de 17e eeuw werden de Engelse en Schotse vloten samengevoegd tot de Britse *Royal Navy*. En doorheen een aantal oorlogen met Spanje, Frankrijk en de Verenigde Staten groeide deze *Royal Navy* zonder grote weerstand midden de 19e eeuw tot de sterkste vloot ter wereld uit. Maar in de tweede helft van de 19e eeuw kwamen er andere kapers op de kust: het nieuwe Duitse Keizerrijk (vanaf 1871), Frankrijk (dat na de ondergang van Napoleon opnieuw aan kracht won), Rusland (waar de Tsaar ook een imperium wilde uitbouwen) en verder Japan en Italië.

Indien de Britten hun absolute hegemonie op zee wilden behouden moesten ze dringend maatregelen nemen. In 1889 werd in het parlement daarom de *Naval Defence Act 1889* gestemd. In deze wet werd de *two-power standard* vastgelegd. Die bepaalde dat Groot-Brittannië over een marine moest beschikken die even sterk was als de nummers twee en drie samen, op dat ogenblik Frankrijk en Rusland. En vermits die voorwaarde bij het van kracht worden van de nieuwe wet niet vervuld was, plande men meteen de bouw van een hele reeks nieuwe schepen.



De Britten sleepten uit hun wereldrijk onvoorstelbare rijkdommen naar Groot-Brittannië. Vooral Brits-Indië - het huidige India, Pakistan, Bangladesh en delen van Myanmar - speelde daarbij een belangrijke rol. Uiteraard wekte dit de interesse van andere Europese (kandidaat) koloniale mogendheden. Foto's: De lokale bevolking werd gebruikt als goedkope arbeidskrachten of ingezet in legereenheden om de heerschappij in stand te houden. De Britse kolonialen leefden als vorsten.

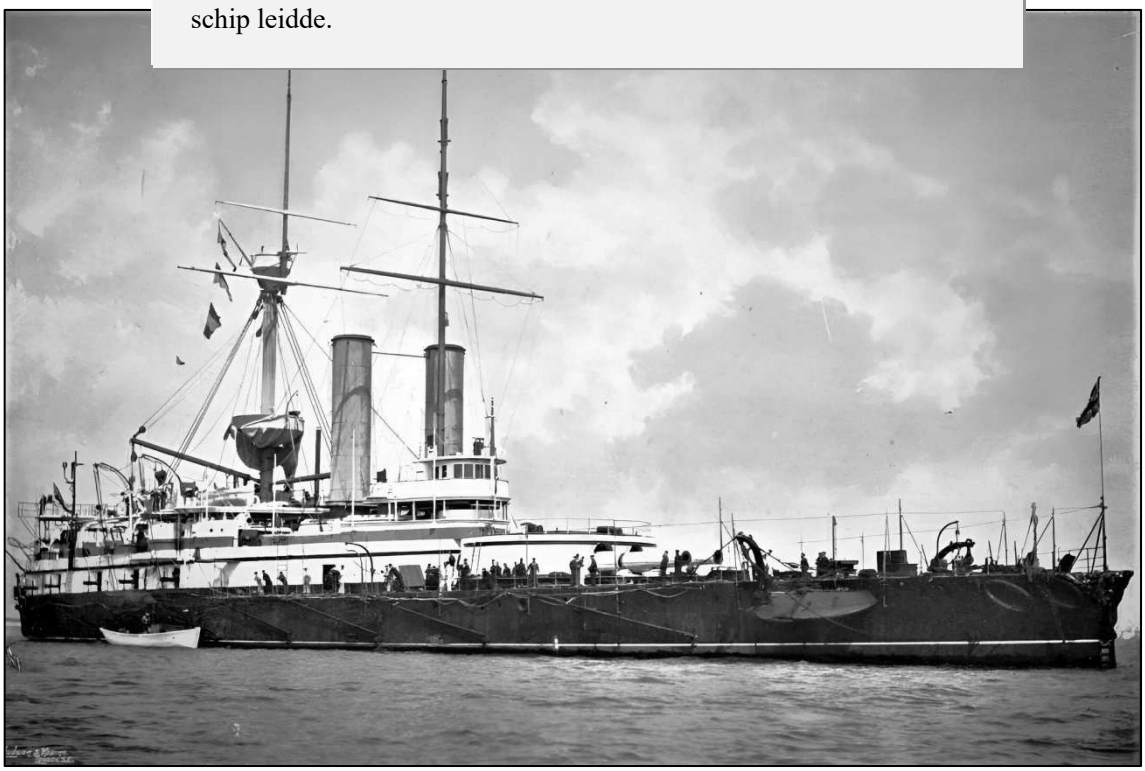


**De uitbouw van een nieuwe Britse vloot**

Tussen 1890 en 1897 kon de *Royal Navy* dankzij de reeds vroeger en ook nieuw vrijgemaakte budgetten zes nieuwe scheepsklassen in dienst nemen:

- De *Victoria-class* bestond uit twee *battleships*, die nog op stapel gezet waren voor de *Naval Defence Act 1889*: de *HMS* Victoria (1890) en de *HMS* Sans Pareil (1891). De grootste vernieuwing aan deze slagschepen was de *triple expansion steam engine*.

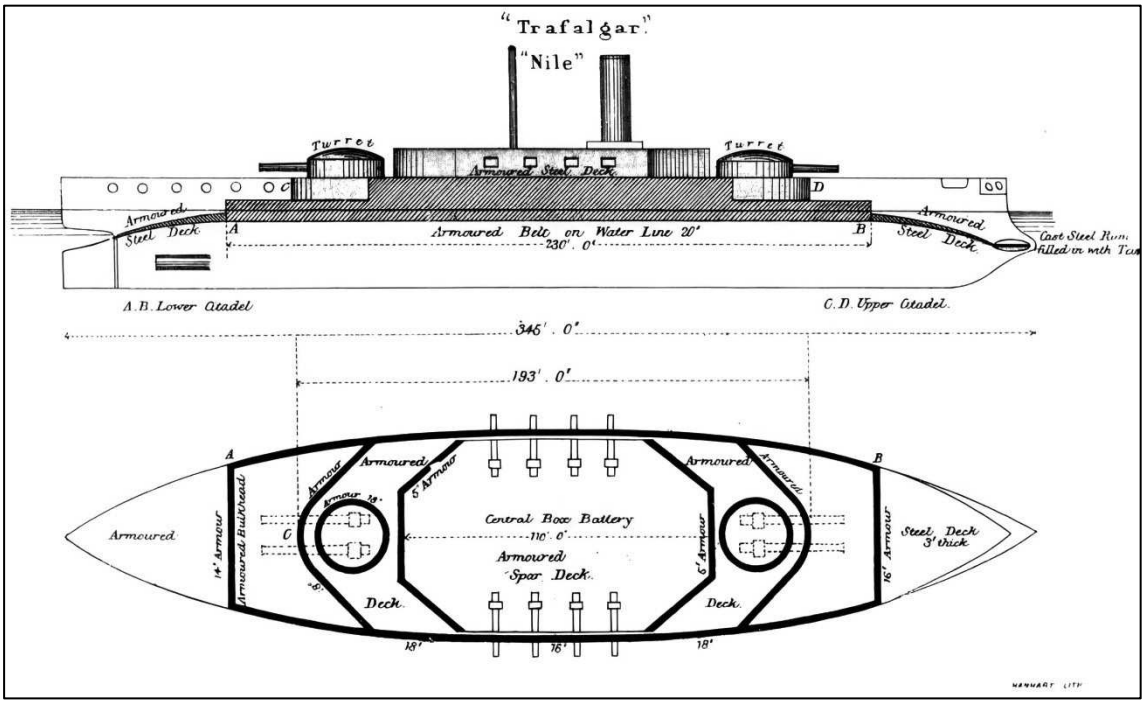
In een *triple expansion steam engine* werd hogedrukstoom (geproduceerd door water met kolen te verwarmen) in een hogedrukturbine in een draaiende beweging omgezet. Vervolgens werd de resterende stoom naar een middendrukturbine geleid en tenslotte naar een lagedrukturbine. Dezelfde stoom werd dus driemaal gebruikt, wat tot een beter rendement en een merkelijk hogere topsnelheid van het slagschip leidde.



*HMS* Sans Pareil, het tweede schip van de *Victoria-class*. (foto cyberheritage)

Een tweede kenmerk van de *Victoria-class* was het zeer lage vrijboord.[2] Deze schepen lagen dus lager in het water, met de bedoeling dat de vijand ze moeilijker zou kunnen treffen. Het risico was echter dat een dergelijk schip veel sneller zou zinken wanneer het water begon te maken. En dat was exact wat er met de *HMS* Victoria gebeurde toen zij in de Middellandse Zee per ongeluk met een ander schip van de *Royal Navy* in aanvaring kwam. Op 22 juni 1893 verdween het nieuwe Britse slagschip voor de kust van Tripoli met 358 bemanningsleden naar de zeebodem. Eén van de overlevenden van de scheepsramp was een zekere John Jellicoe. Een naam om te onthouden.

- De *Trafalgar-class* bestond eveneens uit twee slagschepen, waarvan de bouw reeds in 1886 aangevat was: de *HMS* Trafalgar (1890) en de *HMS* Nile (1891). Ook dit waren schepen met een laag vrijboord. De ramp met de *HMS* Victoria zou immers pas enkele jaren later plaatsvinden. In de praktijk bleek het ontwerp van deze schepen echter zelfs bij zwaar weer op de Atlantische Oceaan problemen met overkomend water op te leveren. Daarom werden ze bijna exclusief in de Middellandse Zee ingezet.

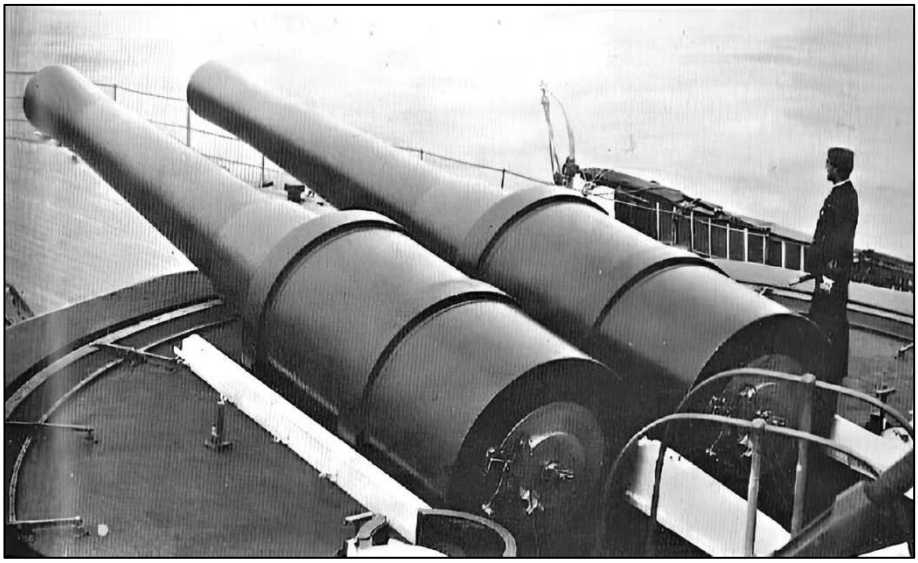



De donkere arceringen en de vette lijnen geven de pantsering aan. Deze liep door tot net onder de waterlijn. (*Brassey's Naval Annual, 1888-1889*).

De slagschepen van de *Victoria-* en *Trafalgar-class* noemde men *Ironclad* types. Deze vaartuigen waren rondom zeer zwaar gepantserd om hen te beschermen tegen vijandelijk vuur. Het besef dat lichtere en snellere schepen in de strijd efficiënter waren zou pas later groeien.

- De *Royal Sovereign-class* (1892-1894). Het realiseren van de *two-power standard* steunde voor een deel op deze nieuwe klasse van slagschepen, waarvan er na het afkondigen van de *Naval Defence Act* acht besteld werden. Met een lengte van 115.8 meter, een breedte van 22.9 meter en een diepgang van 8.4 meter hadden ze een waterverplaatsing van 15.580 ton.

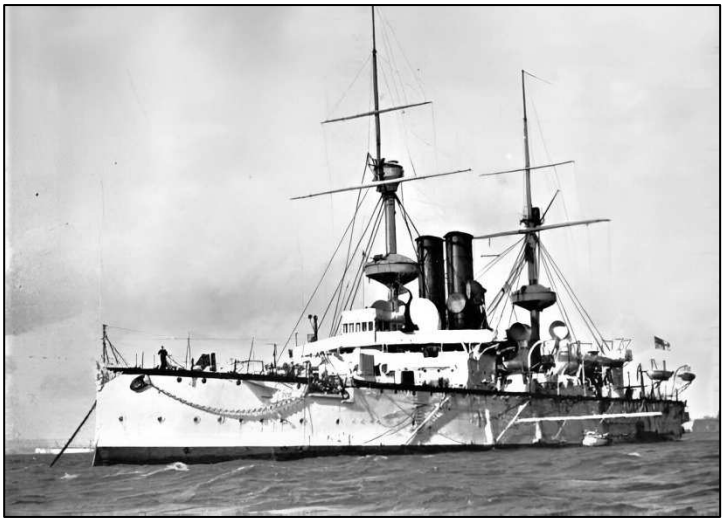
De waterverplaatsing van een oorlogsschip werd uitgedrukt in *long tons*, die overeenkomen met 1.016 kg (= 2.240 Engelse ponden).



De slagschepen van de *Royal Sovereign-class* hadden vooraan en achteraan telkens twee 13.5 inch (of 13.5” = een kaliber van 13.5 duim = 34.3 cm) kanonnen. Elk geschut was elf meter lang en woog 68 ton. De granaten, die 600 kg wogen, hadden een reikwijdte van meer dan elf kilometer en doorboorden een verticale stalen wand met een dikte van 71 cm op een afstand van 915 meter.

- De *HMS* Centurion (1892) en haar zusterschip *HMS* Barfleur (1892) vormden samen de *Centurion-class*. Deze slagschepen moesten in het Verre Oosten dienst doen. En omdat ze het toch niet tegen de zware slagschepen van potentiële vijanden in Europa zouden moeten opnemen, vielen deze schepen een stuk lichter uit. De hoofdbewapening bestond uit 'slechts' 10" (25.4 cm) kanonnen. En naast een heel gamma kleiner geschut had het schip ook torpedo's aan boord. Snelheid en actieradius stonden voorop. John Jellicoe, die ondertussen tot *captain* bevorderd was, kreeg op 12 februari 1898 het commando over de *HMS* Centurion.

  Deze schepen boden een eerste blik op de toekomstige evolutie van de oorlogsbodems. Maar dat werd toen zo niet ingeschat. De *Centurion-class* werd als een halve miskleun beschouwd. De *HMS* Centurion werd meerdere malen verbouwd en in 1901 werd het schip terug naar Engeland gehaald om de secundaire bewapening en de pantsering te verzwaren. Daardoor werd het schip een stuk zwaarder en trager. Daarom werd een deel van de bewapening terug verwijderd, waaronder de torpedo's. Het gevolg was een (nog steeds) trager schip, met minder vuurkracht. Het bleef zoeken naar de ideale combinatie voor het bouwen van de volgende generatie moderne slagschepen.



De *HMS* Centurion voor anker en haar *captain* John Jellicoe, die in Engeland reeds de nodige bekendheid genoot en zich als bijverdienste liet inschakelen voor publicitaire doeleinden. (foto Hughes and Mullins)

- De *Renown-class* bestond uit slechts één schip: de *HMS* Renown, die in 1897 in dienst gesteld werd. En de geschiedenis van de bouw van dit niet geplande schip is merkwaardig. In 1892 moest normaal het nieuwe 12" geschut klaar zijn, dat in de volgende schepen de 13.5" kanonnen zou vervangen. Maar de ontwikkeling van dit nieuwe wapen liep een onvoorziene vertraging op. Het gevolg was dat de arbeiders op de *Royal Navy Pembroke Dockyard* niets meer omhanden hadden. Men besliste dan maar om een (licht) slagschip te bouwen, dat men eigenlijk niet nodig had.

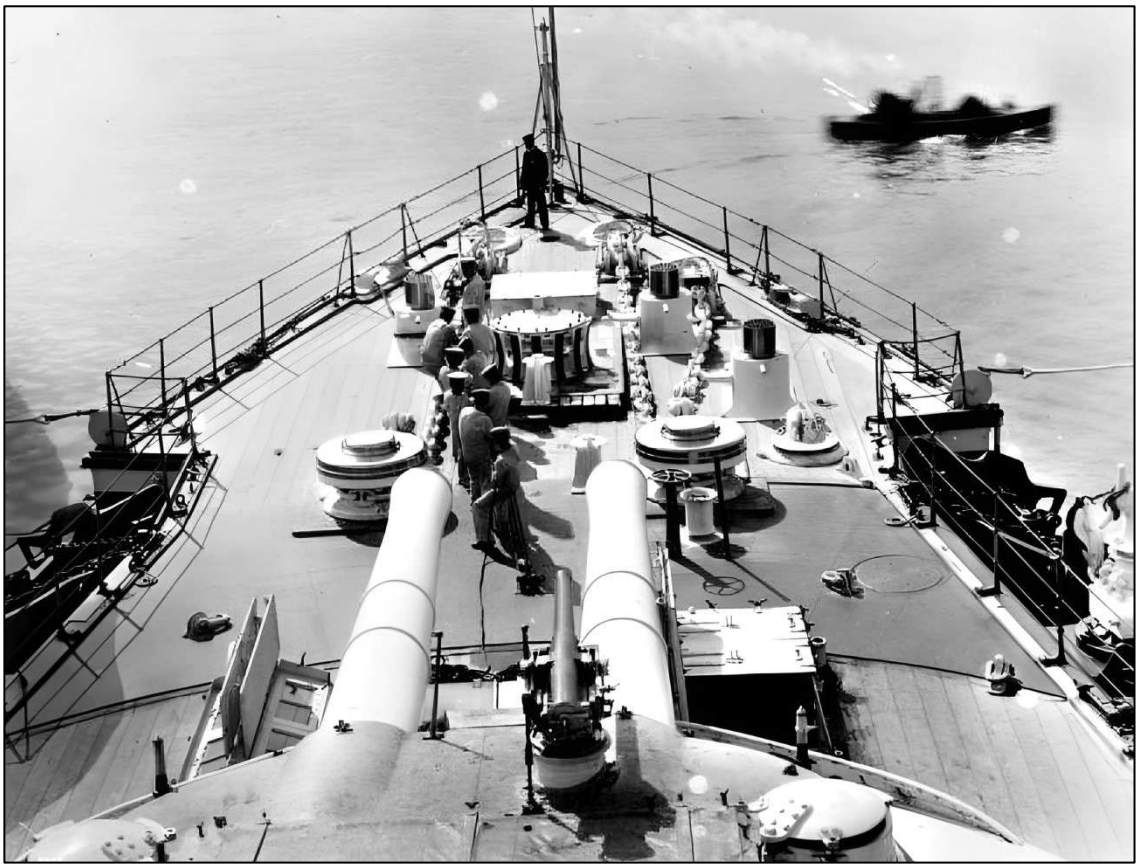
  De *HMS* Renown verbleef een korte tijd in de *West Indies*, maar werd in 1897 reeds volledig verbouwd. Het schip diende in de loop der jaren als vlaggenschip, voor het vervoer van de koninklijke familie en andere hoogwaardigheidsbekleders, als opleidingsschip en voor protocollaire gelegenheden. Binnen de *Royal Navy* noemde men het schip het *battleship yacht*. De *HMS* Renown werd nog een aantal keren aangepast en net voor de Grote Oorlog als schroot verkocht voor 39.000 pond.

De *HMS* Renown in 1905 tijdens de *Royal Tour of India*. Over het achterdek is een zeil gespannen om de gasten te beschermen tegen de zon.

Boven: Het *quarterdeck* van de *HMS* Renown. De lichte 10” kanonnen waren niet geschikt voor de strijd op zee, wat het schip vrij nutteloos maakte. Onder: 1905, tijdens de rondreis in India poseren de *Prince* en *Princess of Wales* - de latere *King* George V en *Queen* Mary - onder het dekzeil van de *HMS* Renown voor een groepsfoto met een groot deel van de 700 koppige bemanning.

- De negen schepen die tussen 1895 en 1898 in de *Majestic-class* in dienst genomen werden vormden de grootste klasse van nieuwe slagschepen die de Britten eind 19e eeuw bouwden. Voor deze schepen greep men terug naar het laatste succesverhaal, de *Royal Sovereign-class*, waaraan nog verdere verbeteringen aangebracht werden. Het resultaat was zo indrukwekkend dat meerdere andere marines zich op het ontwerp inspireerden.

> Oorspronkelijk zouden in de *Majestic-class* slechts drie schepen gebouwd worden. Maar midden 1893 ontstond heel wat onrust bij de Britse bevolking toen in de pers artikelen verschenen over de uitbouw en sterkte van de Franse en Russische marines. Daarom werd de bestelling uitgebreid tot negen schepen.

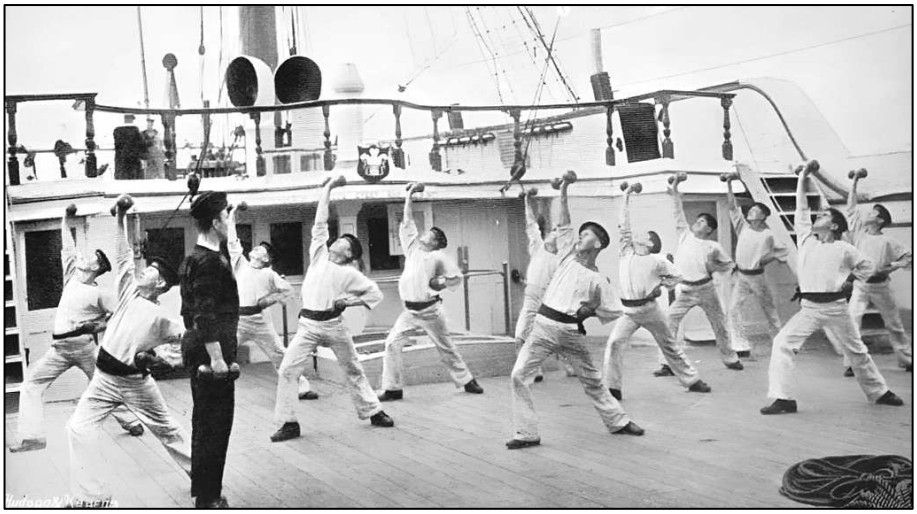


## Opdracht volbracht

Tegen 1897 was ruimschoots voldaan aan de *two-power standard* die slechts acht jaar eerder vastgelegd werd. De *Royal Navy* beschikte over 62 grote oorlogsbodems, de Fransen en de Russen samen over 54. De Duitse keizer Willem II had op dat ogenblik twaalf dergelijke schepen en vormde dus geen enkel gevaar voor de Britten in het algemeen en de *two-power standard* in het bijzonder. De Britse marine overheerste de zeeën en niemand kon of durfde hen daarbij een strobreed in de weg leggen.

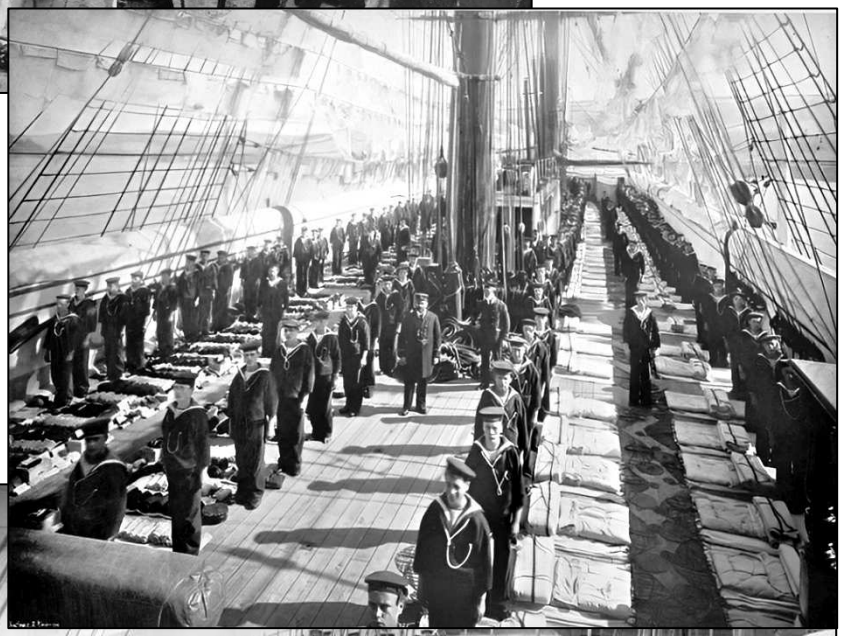
Maar dat betekende geenszins dat de Britse regering de bouw van slagschepen op een lager pitje zette. In 1899 werd de *HMS* Canopus in dienst genomen, het eerste van zes schepen van de *Canopus-class*. Deze snelle en lichte *battleships* waren - net zoals de *Majestic-class* - voorzien van de revolutionaire BL 12" Mk VIII kanonnen met een achterlader en een getrokken loop.[3] En hoewel de pantsering lichter was dan bij de *Majestic-class*, was deze klasse toch beter bestand tegen vijandelijke projectielen, want voor het eerst gebruikten de Britten het superieure Duitse Krupp-staal.

Linkerpagina: In de voorste en achterste geschutstoren van de schepen van de *Majestic-class* waren telkens twee van de nieuwe BL 12" Mk VIII kanonnen voorzien. En alhoewel dit geschut met 47 ton veel lichter was dan het vroegere 13.5" kanon droeg het toch verder, vooral dankzij het gebruik van het nieuwe *smokeless powder*, dat krachtiger was dan het vroegere zwart buskruit. Boven: De *HMS* Canopus vuurt met dit nieuwe *'smokeless powder'. What's in a name?*



Voor al deze nieuwe schepen had men uiteraard zeer veel bemanningen nodig. In elke havenstad konden jongens (vanaf twaalf jaar) en mannen dienst nemen. De basisopleiding aan land ging door in regionale centra en vervolgens aan boord van oude zeilschepen. Het vergde behoorlijk wat tijd en inspanningen om van de - vaak ondervoede kleine - kereltjes sterke en gedisciplineerde zeelui te maken. De uren tussen het wekken om 04.50 uur en het pijpen van *'stand by hammocks'* om 20.00 uur waren dan ook goed gevuld.

Knopen en splitsen van touwen.



Inspectie persoonlijke uitrusting en beddengoed aan dek.

Klaar voor de strijd

**De drie sterke mannen van het vooroorlogse Duitsland.**

**Links keizer Wilhem II, die het Duitse Keizerrijk wou uitbouwen tot een wereldmacht naar Brits model.**

**In het midden Alfred Tirpitz, die in 1900 wegens zijn verdiensten voor de *Kaiserliche Marine* in de adelstand verheven werd en 'von' aan zijn naam mocht toevoegen. Hij zou het uiteindelijk tot *Großadmiral* schoppen.**

**Rechts Helmuth Johannes Ludwig von Moltke. Als *Chef des Generalstabs* bezette hij een sleutelfunctie in het Duitse Keizerrijk. Deze functie had hij echter vooral bekomen in het spoor van zijn briljante oom en naamgenoot. *Moltke der Jüngere* speelde een belangrijke rol in het verhogen van de spanningen die tot het uitbreken van de Grote Oorlog zouden leiden, maar toen puntje bij paaltje kwam was zijn leiding van de Duitse opmars bijzonder pover. Een reeks strategische en tactische blunders mondden uit in een jarenlange bloedige en uitzichtloze loopgravenoorlog.**

# Het antwoord van de Duitse keizer

In 1899 werd niet enkel het eerste schip van de *Canopus-class* in dienst genomen. Het was ook het jaar waarin de Britten naast de Fransen en de Russen stilaan een nieuwe speler op het toneel zagen verschijnen. De Duitse keizer Willem II en zijn *Staatssekretär des Reichsmarineamts Konteradmiral* Alfred Tirpitz hadden grote ambities. Duitsland moest zijn plaats tussen de grote naties innemen, kolonies verwerven en deelnemen aan de wereldhandel. En om dat onbedreigd te kunnen doen was een sterke zeevloot noodzakelijk.

In 1897 had Tirpitz een eerste vlootplan ingediend, dat in 1898 in een wet omgezet was. In 1899 diende hij een tweede plan in, dat in 1900 tot een volgende wet leidde. Daarin werd tegen 1920 een verdubbeling van de Duitse oorlogsvloot vastgelegd, die uit 38 *Linienschiffe*, 14 *große Kreuzer* en 38 *kleine Kreuzer* zou bestaan.[4] Nog lang niet de omvang van de *Royal Navy*, maar wel ruim voldoende om de Britse aandacht te trekken.

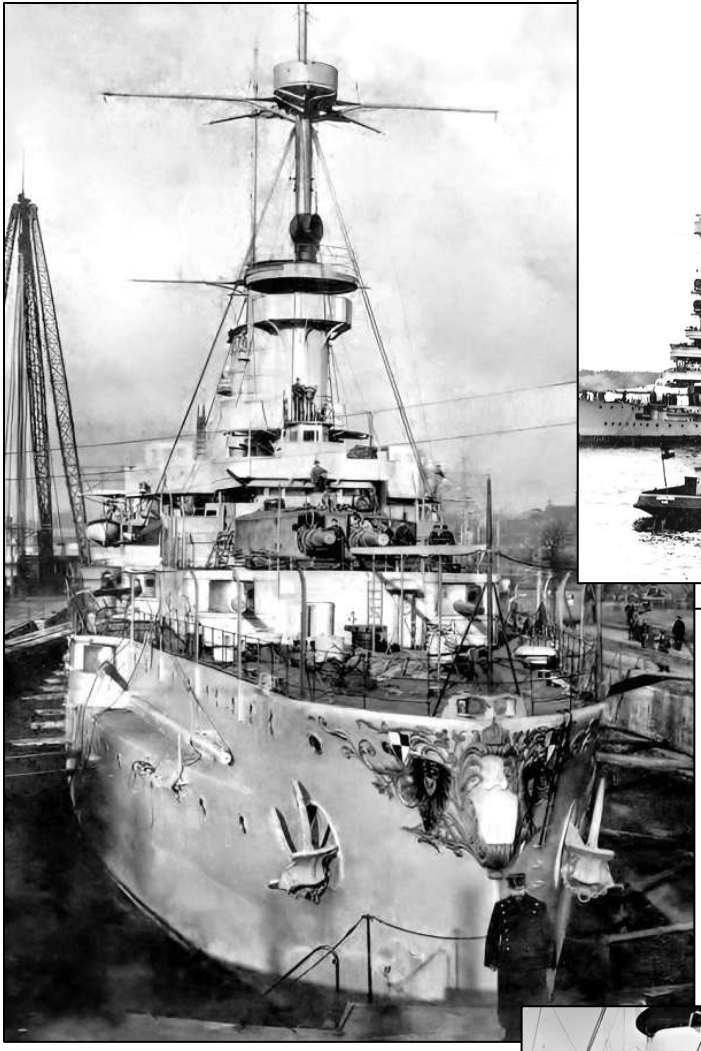
Willem II wist heel goed dat het economisch niet mogelijk was om een sterkere marine dan de Britten uit te bouwen. Maar een oorlogsvloot die voldoende indruk maakte opdat de Britten (en zeker de Fransen en de Russen) het niet zouden wagen om de strijd aan te gaan moest wel tot de mogelijkheden behoren. En in het beste geval zouden de Britten een alliantie met het Duitse Keizerrijk sluiten waar beide partijen de vruchten van zouden plukken.

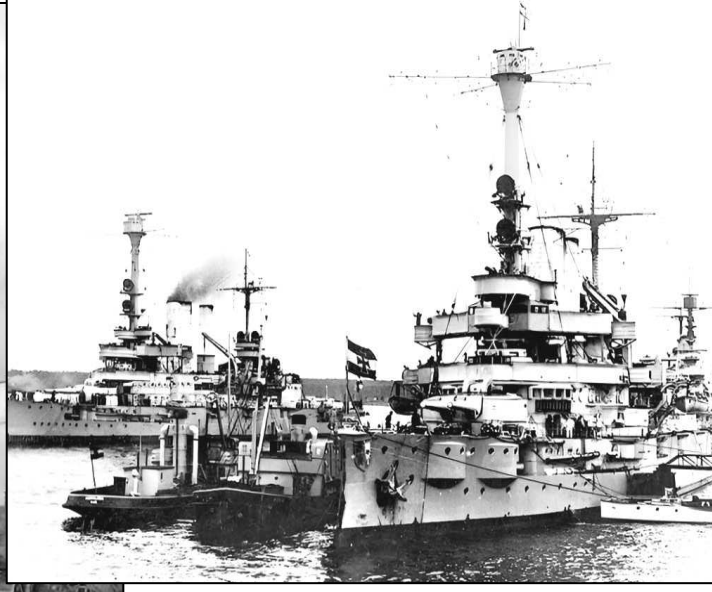
Vanaf 1900 werden de resultaten van beide vlootplannen van *Konteradmiral* Tirpitz duidelijk zichtbaar. Vooral vanaf 1904 liep het ene slagschip na het andere - naast grote en kleine kruisers - van stapel. De *Kaiserliche Marine* werd in enkele jaren tijd uitgebreid met:

- Vijf slagschepen van de *Kaiser Friedrich III-Klasse*: *SMS* Kaiser Friedrich III (reeds vroeger besteld en in 1898 in gebruik genomen), *SMS* Kaiser Wilhelm II, *SMS* Kaiser Wilhelm der Große, *SMS* Kaiser Karl der Große en *SMS* Kaiser Barbarossa.
- Vijf slagschepen van de *Wittelsbach-Klasse*: *SMS* Wittelsbach, *SMS* Wettin, *SMS* Zähringen, *SMS* Mecklenburg en *SMS* Schwaben.
- Vijf slagschepen van de *Braunschweig-Klasse*: *SMS* Braunschweig, *SMS* Elsass, *SMS* Hessen, *SMS* Preußen en *SMS* Lothringen.
- Vijf slagschepen van de *Deutschland-Klasse*: *SMS* Deutschland, *SMS* Hannover, *SMS* Pommern, *SMS* Schlesien en *SMS* Schleswig-Holstein.

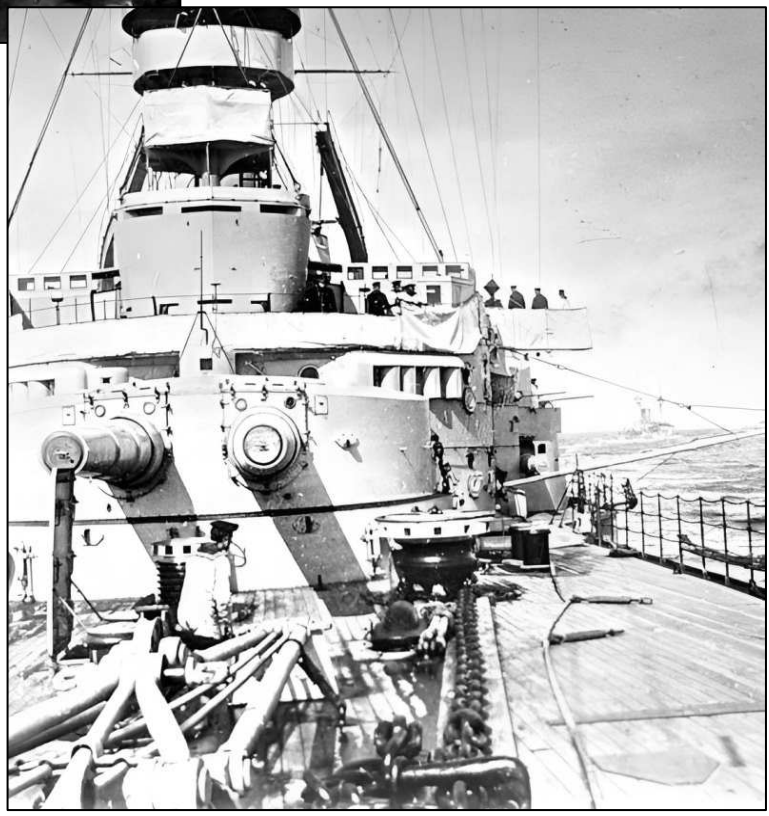
Een slagschip werd in die periode in de *Kaiserliche Marine* een *Linienschiff* genoemd, omdat deze oorlogsbodems tijdens de strijd vaak in één linie achter elkaar voeren.

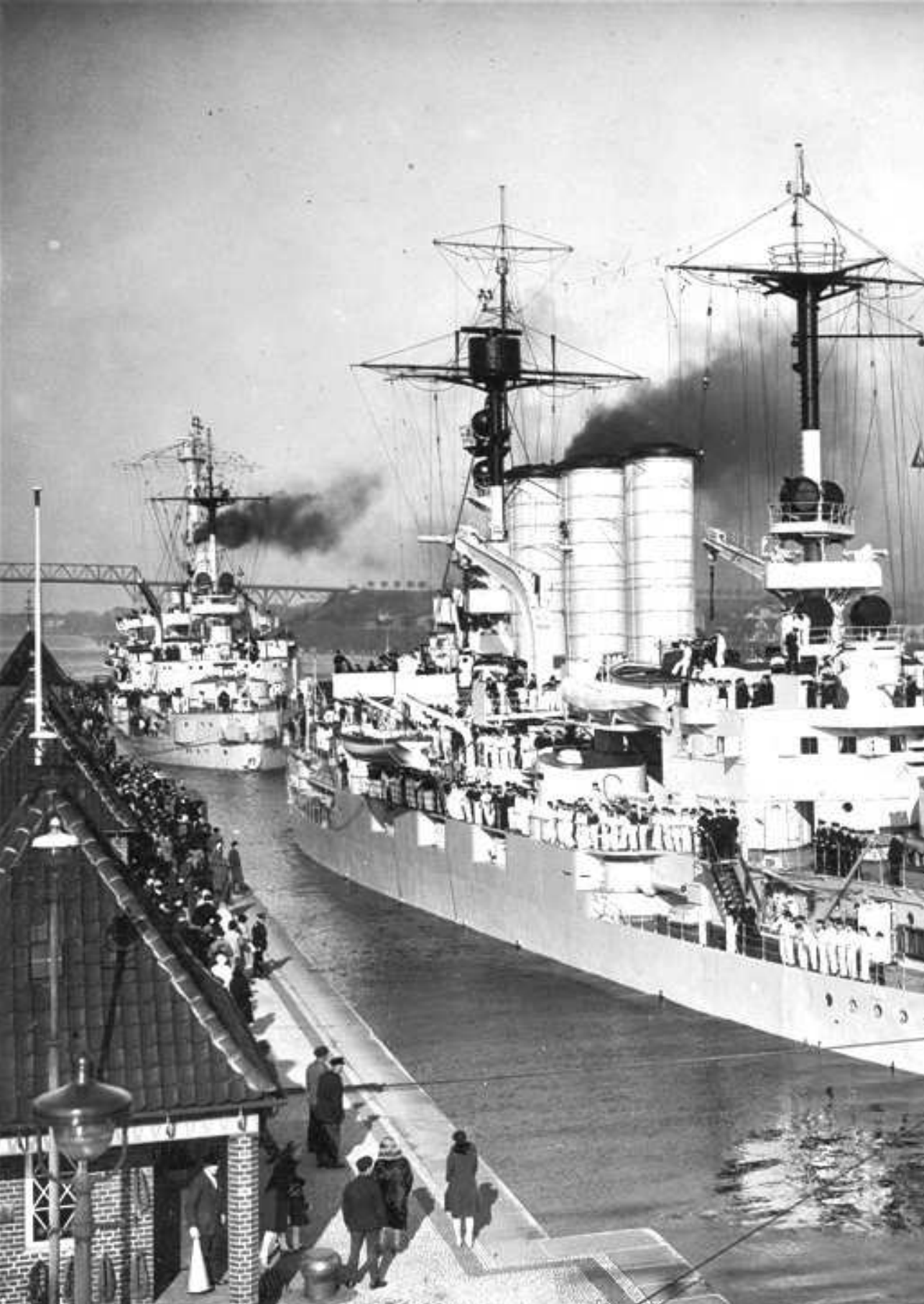
De Kaiser Friedrich III. Op het eerste zicht zijn er weinig verschillen te merken met de Britse slagschepen. (foto *Berliner Illustrierte Zeitung* 11 februari 1900)





Maar de Duitse schepen waren veel lichter bewapend dan de Britse. Links boven: De *SMS* Kaiser Wilhelm der Große werd in 1901 in dienst genomen en beschikte slechts over vier 9.4 inch kanonnen. Het slagschip met een waterverplaatsing van 11.000 ton en een topsnelheid van 18.6 knopen werd eerst ingezet in de *Heimatflotte* en nadien in de *Hochseeflotte*. Andere foto's: Drie schepen van de *Deutschland-Klasse*. Rechts boven: Vooraan de Schleswig-Holstein, achteraan de Schlesien, (foto NHCC). De hoofdbewapening in deze klasse bestond uit 2x2 11 inch kanonnen. Onder: De voorste geschutstoren van de *SMS* Deutschland met de twee 11" kanonnen. Verder telde het schip veertien 17 cm kanonnen, twintig 8.8 cm kanonnen en zes torpedobuizen onder water. (foto BA) Volgende pagina: het *Einheitslinienschiff SMS* Hessen in het *Nord-Ostsee Kanal*.[5]





**Het 9.2" secundair geschut van de *HMS* Agamemnon (*Lord Nelson-class*). De hoofdkanonnen waren vier *BL 12" Mk X guns*. (foto IWM)**

# Hard tegen onzacht

De uitbreiding van de vloot van het Duitse Keizerrijk zorgde voor de nodige onrust in Groot-Brittannië. De Britten moesten duidelijk niet enkel meer met de Fransen en de Russen rekening houden. Alle zeilen werden bijgezet om nog meer (slag)schepen voor de *Royal Navy* te bouwen.

> Dit was het tijdperk van de slagschepen. Er werden ook nog heel wat kleinere schepen gebouwd, maar die dienden allemaal ter ondersteuning en bescherming van de *battleships,* die volgens de maritieme strategen in een strijd op zee de kern van het gebeuren zouden vormen.

In de periode 1900 – 1906 werden in Groot-Brittannië niet minder dan 31 nieuwe slagschepen in zeven klassen op stapel gezet of reeds in gebruik genomen: vijf in de *Canopus-class*, drie in de *Formidable-class*, vijf in de *London-class*, zes in de *Duncan-class*, acht in de *King Edward VII-class*, twee in de *Swiftsure-class* en twee in de *Lord Nelson-class*. Het bouwen van *battleships* was over het Kanaal verheven tot de nationale prioriteit.

**De 'ramp' met de HMS Dreadnought**

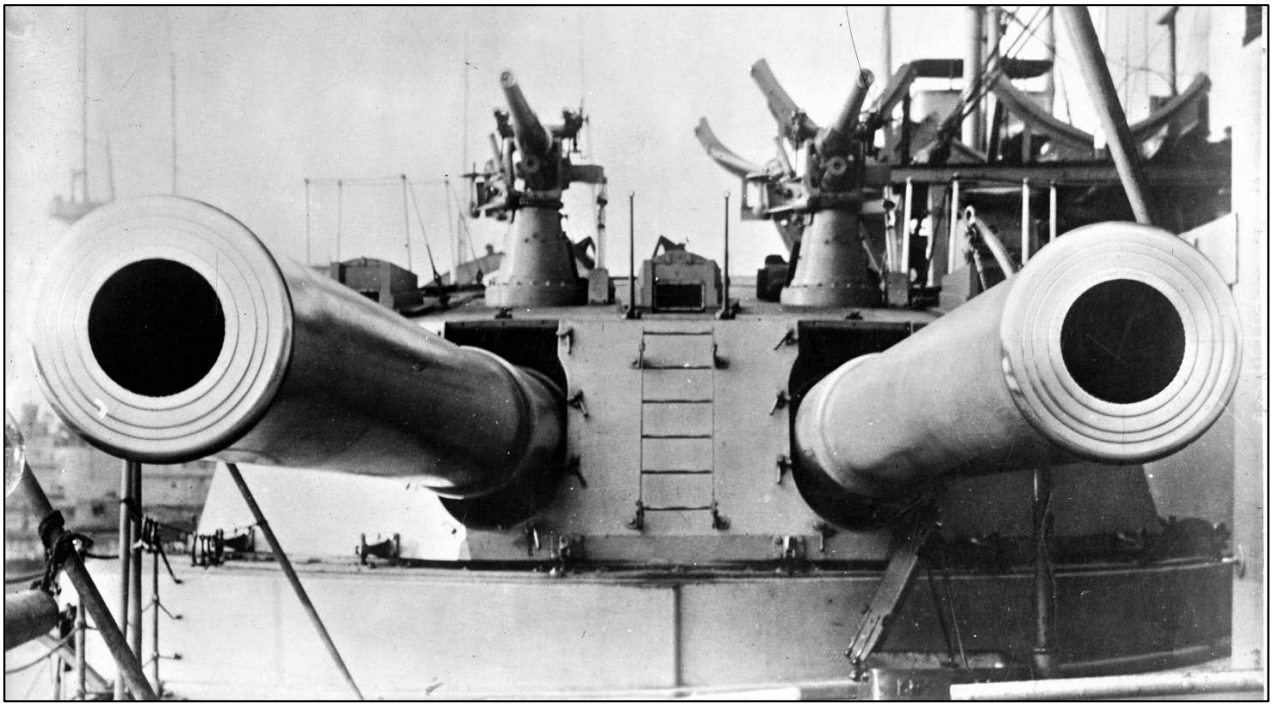
Er leek geen einde te komen aan de maritieme wapenwedloop. Want naast het bouwen van zoveel mogelijk schepen probeerden vooral de Britten ook aan de spits van de technologische evolutie te blijven, wat zeer goed lukte met hun *triple expansion steam engine*, *smokeless powder*, achterladers, getrokken lopen in de kanonnen enz. Maar in 1905-1906 zetten de Britse scheepsbouwers een nooit geziene stap vooruit die de oorlogvoering zou veranderen. Op 2 december 1906 werd de *HMS* Dreadnought in dienst genomen. Dit was het eerste slag-

schip dat niet meer beschikte over een hele reeks kanonnen van meerdere kalibers, bedoeld om doelwitten op verschillende afstanden uit te schakelen. Voor het eerst werd geopteerd voor een uitermate sterke primaire bewapening, aangevuld met slechts enkele kleinere kanonnen voor bedreigingen nabij het schip.

De *HMS* Dreadnought was 160 meter lang, 25 meter breed en had een diepgang van negen meter, met een maximale waterverplaatsing van 21.845 ton. Foto: Portsmouth, de kiel van het gigantische schip wordt gelegd. Dit geeft een indruk van de enorme afmetingen van de oorlogsbodem. Nauwelijks veertien maanden later was het eerste *all-big-gun battleship* klaar. Ook dat was een record. (foto *H. M Stationery Office*)

Voor de primaire bewapening werd gekozen voor vijf geschutstorens met telkens twee 12" kanonnen. Naar voor en naar achter kon het schip met zes kanonnen tegelijk vuren, zijdelings met acht. De projectielen van 390 kg, waarvan het schip er 800 aan boord had, hadden een maximale reikwijdte van vijftien kilometer. Na de aanpassing van de maximale elevatie van de lopen kon het schip zelfs doelwitten op achttien kilometer afstand treffen.

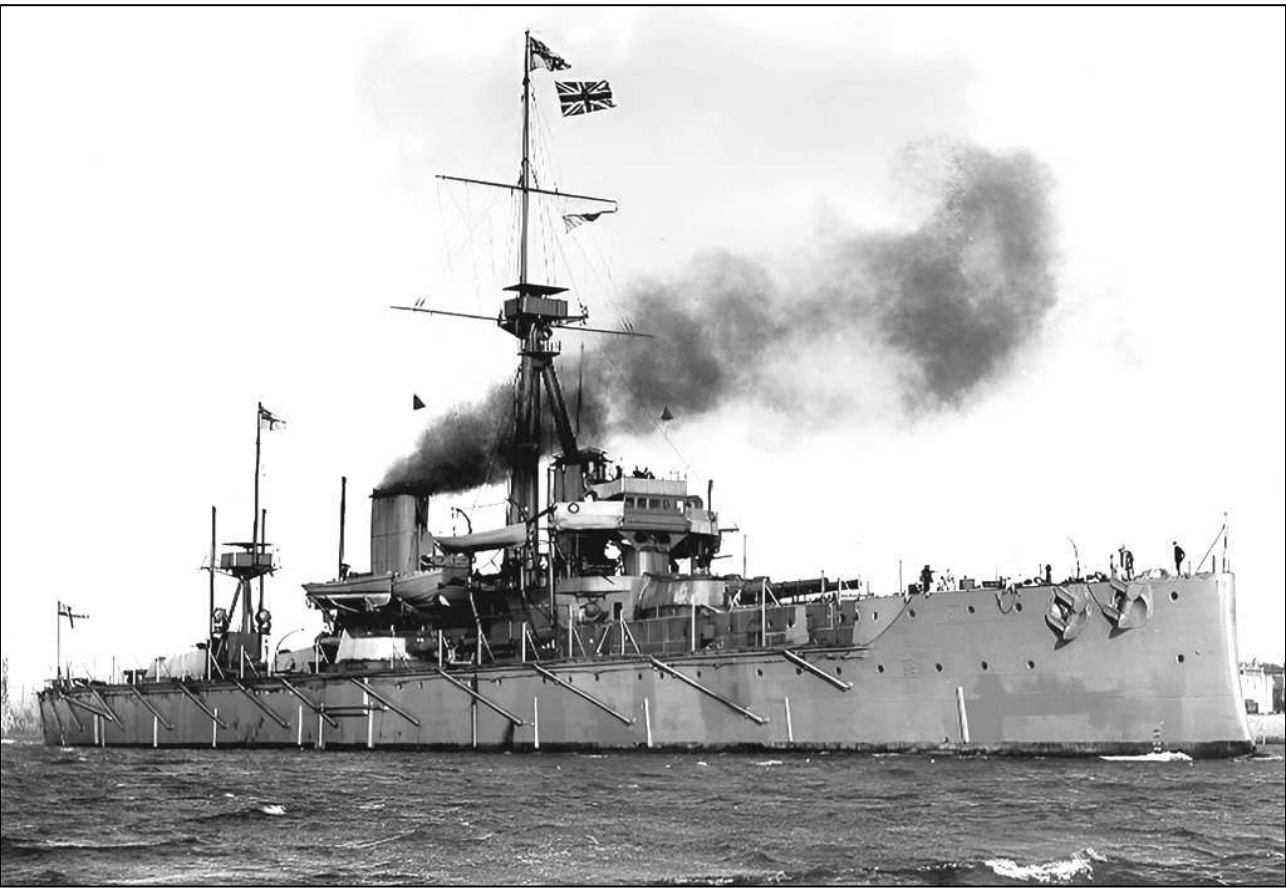
Ook de aandrijving van het schip was de eerste van een nieuwe generatie. Men gebruikte niet langer de *triple expansion steam engines,* maar wel nieuwe stoomturbines. De stoom werd geproduceerd door in drie *boiler rooms* steenkool besproeid met dieselolie te verbranden. Dit maakte een topsnelheid van 21.6 knopen mogelijk. De *HMS* Dreadnought was daarmee het grootste, snelste en zwaarst bewapende slagschip met de grootste reikwijdte dat ooit gebouwd werd.



Eén van de geschutstorens van de *HMS* Dreadnought met *twin 12" Mk X guns*. Bovenop de toren twee van de zevenentwintig *3" QF 12 pounder 18 cwt high velocity guns* als bescherming tegen de aanvallen van torpedoboten in de onmiddellijke omgeving van het slagschip.

Een laatste vernieuwing tenslotte betrof de gecentraliseerde vuurleiding. Vanuit een centraal punt, waar men beschikte over een optische afstandsbepaler en een mechanische computer, werden alle *big guns* aangestuurd.

De keuze van de naam Dreadnought was overigens niet toevallig. In 1573 was er voor de *Tudor Navy,* de voorloper van de *Royal Navy,* reeds een Dreadnought gebouwd. Ook dit schip was uitermate vernieuwend. In plaats van de oude galjoenen met de hoge voor- en achterkastelen, beschikten de Engelsen hiermee over een oorlogsbodem van een nieuwe generatie, die sneller en wendbaarder was en over een betere bewapening beschikte. De slanke en lagere schepen van de *Dreadnought-class* bleken in het gevecht een groot succes en konden naar verluidt *'rondjes varen rond de Spaanse vijand'*. Toen men in het begin van de 20$^{e}$ eeuw opnieuw de bakens wou verzetten moest men dan ook niet lang nadenken over een geschikte naam voor het nieuwe schip. (foto onder)



De bouw van de *HMS* Dreadnought vormde een triomf zonder voorgaande voor de Britse scheepvaartindustrie en de *Royal Navy*. Maar tegelijkertijd betekende de ingebruikname van dit slagschip ook een ramp van formaat.

Op het ogenblik dat de eerste diesellocomotief zijn intrede deed, werden de stoomlocomotieven gedegradeerd tot compleet voorbijgestreefde vehikels uit het verleden. Toen de eerste tractor op de velden verscheen waren de dagen van de trekpaarden geteld. En dat was hier net zo. De *HMS* Dreadnought was zo vernieuwend dat het concept door de marines van alle grote zeemogendheden overgenomen werd.

*'Dreadnought'* werd zelfs een type aanduiding. De slagschepen werden voortaan ingedeeld in (verouderde) *'pre-dreadnoughts'* en *'dreadnoughts'*, ook al waren de meeste *pre-dreadnoughts* nog maar een paar jaar oud. En Groot-Brittannië, dat jarenlang en zeker sinds het invoeren van de *two-power standard* en de vlootwetten van (von) Tirpitz de zwaarste inspanningen geleverd had en meest budgetten had vrijgemaakt, beschikte meteen over de grootste collectie museumstukken. Uiteraard konden niet alle *pre-dreadnoughts* meteen afgedankt worden, want dan had de *Royal Navy* gewoon geen vloot meer. Maar de maritieme wapenwedloop startte wel opnieuw van bij het begin. En de stand was: Groot-Brittannië: één, Rusland, Frankrijk en Duitsland: nul.

Naarmate de *dreadnoughts* op het toneel verschenen, werden de *pre-dreadnoughts* afgedankt. Sommige slagschepen hadden veel minder lang dienst gedaan dan gepland.

| | In dienst genomen | Buiten dienst gesteld | Jaren in gebruik |
|---|---|---|---|
| *HMS* Swiftsure *(Swiftsure-class)* | 1904 | 1917 | 13 |
| *HMS* Dominion *(King Edward VII-class)* | 1905 | 1918 | 13 |
| *HMS* Hindustan *(King Edward VII-class)* | 1905 | 1918 | 13 |
| *HMS* New Zealand [6] *(King Edward VII-class)* | 1905 | 1917 | 12 |
| *HMS* Africa *(King Edward VII-class)* | 1906 | 1918 | 12 |
| *HMS* Hibernia *(King Edward VII-class)* | 1907 | 1917 | 10 |
| *HMS* Lord Nelson *(Lord Nelson-class)* | 1908 | 1919 | 11 |
| *HMS* Agamemnon *(Lord Nelson-class)* | 1908 | 1919 | 11 |

**De Britten bouwen dreadnoughts en super-dreadnoughts**

In het Britse parlement was men zich terdege bewust van de dreiging die de revolutionaire *HMS* Dreadnought met zich meebracht. De Duitse keizer had zijn *Kaiserliche Marine* vroeger nooit tot op het niveau van de *Royal Navy* kunnen brengen. Maar nu de maritieme wapenwedloop opnieuw van nul startte zouden op de nieuwe keizerlijke scheepswerven aan een hoog tempo Duitse *dreadnoughts* gebouwd worden.

De problematiek kwam bijna dagelijks in de pers aan bod. En de bevolking, die nog maar net de honderste verjaardag van de overwinning in de Slag bij Trafalgar gevierd had, eiste zelf de bouw van nieuwe *dreadnoughts*. Verkiezingsmeetings werden onderbroken door het scanderen van: *'Dreadnoughts, dreadnoughts, dreadnoughts!'* en: *'We want eight en we won't wait!'* Winston Churchill schreef in zijn memoires: *'De admiraliteit vroeg zes schepen, de economisten boden er vier aan, en we bereikten een compromis op acht.'* En het kan niet ontkend worden, de Britten bouwden *dreadnoughts* alsof hun leven ervan afhing.

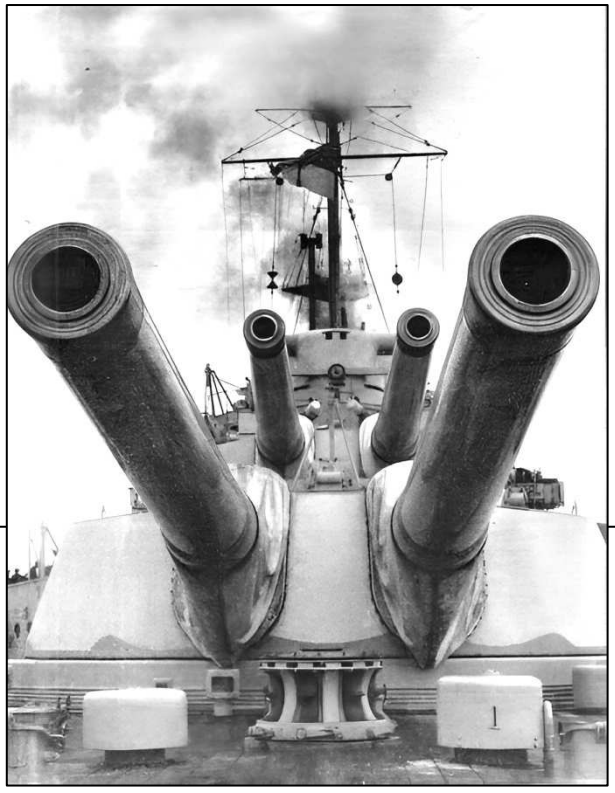
Om deze schepen te financieren waren uiteraard heel wat middelen nodig. In 1909/1910 leidde de behoefte aan *dreadnoughts*, samen met een belangrijke hervorming en uitbreiding van de sociale zekerheid, bijna tot een institutionele crisis. In 1909 probeerde de liberale regering de Britse rijkdom (een beetje) te herverdelen door het invoeren van hogere belastingen op inkomen en grondeigendom.

- De *income tax* zou op 3.75% komen voor inkomens tot 2.000 pond (ongeveer 230.000 Britse pond vandaag).
- Tussen 2.000 en 5.000 pond (575.000 Britse pond vandaag) zou de belasting 5% bedragen.
- Boven die som zou 7.5% geheven worden.
- Bovendien zouden alle gronden geschat worden, waardoor men bij verkoop of erfenis een belasting van 20% op de meerwaarde zou kunnen opleggen.

Het *House of Lords* wist deze regeling tot in 1910 te blokkeren. In die periode werd het stilaan duidelijk dat zelfs de Britse (koloniale) middelen niet onuitputtelijk waren en dat er ook nog andere noden bestonden buiten het bouwen van oorlogsbodems.

| **Nieuwe klassen** | ***Dreadnoughts*** | **In dienst genomen** |
|---|---|---|
| *Bellerophon-class* | *HMS* Bellerophon | 1909 |
| | *HMS* Superb | 1909 |
| | *HMS* Temeraire | 1909 |
| *St Vincent-class* | *HMS* St Vincent | 1910 |
| | *HMS* Collingwood | 1910 |
| | *HMS* Vanguard | 1910 |
| | *HMS* Neptune | 1911 |
| *Colossus-class* | *HMS* Colossus | 1911 |
| Uniek schip | *HMS* Hercules | 1911 |

Zowel in Groot-Brittannië als in het Duitse Keizerrijk werd het steeds duidelijker dat de maritieme wapenwedloop volledig aan het ontsporen was. In 1912 werden dan ook onderhandelingen gestart om het opbod te stoppen. De Britten wilden een overwicht van twee tegen één bij de grote schepen. Duitsland wou niet verder gaan dan drie tegen twee en later zelfs zestien tegen tien. Een akkoord was dus niet eens zo ver weg. Maar de bilaterale onderhandelingen mislukten toch. Onder andere omdat Duitsland enkele andere punten in het akkoord wou opnemen, zoals een regeling voor Elzas-Lotharingen, het eeuwige onderwerp van discussie met de Fransen.



De *HMS* Neptune was de eerste *dreadnought* die uitgerust werd met *superfiring guns*, kanonnen die boven elkaar stonden en gelijktijdig konden vuren.

Ondertussen waren Italië en de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie ook *dreadnoughts* aan het bouwen en de Britten konden het alleen niet langer bolwerken om overal in de wereld het overwicht te behouden. Daarom werd een Brits-Frans akkoord afgesloten: de Fransen zouden in de Middellandse Zee Oostenrijk-Hongarije en Italië onder controle houden en de Britten beloofden om in ruil de Franse Atlantische kust te beschermen.

Maar vermits de onderhandelingen met de Duitse keizer definitief mislukt waren bleef de dreiging reëel. In Groot-Brittannië werden daarom aan een nog hoger tempo zelfs '*super-dreadnoughts'* met 13.5" kanonnen gebouwd en in gebruik genomen.

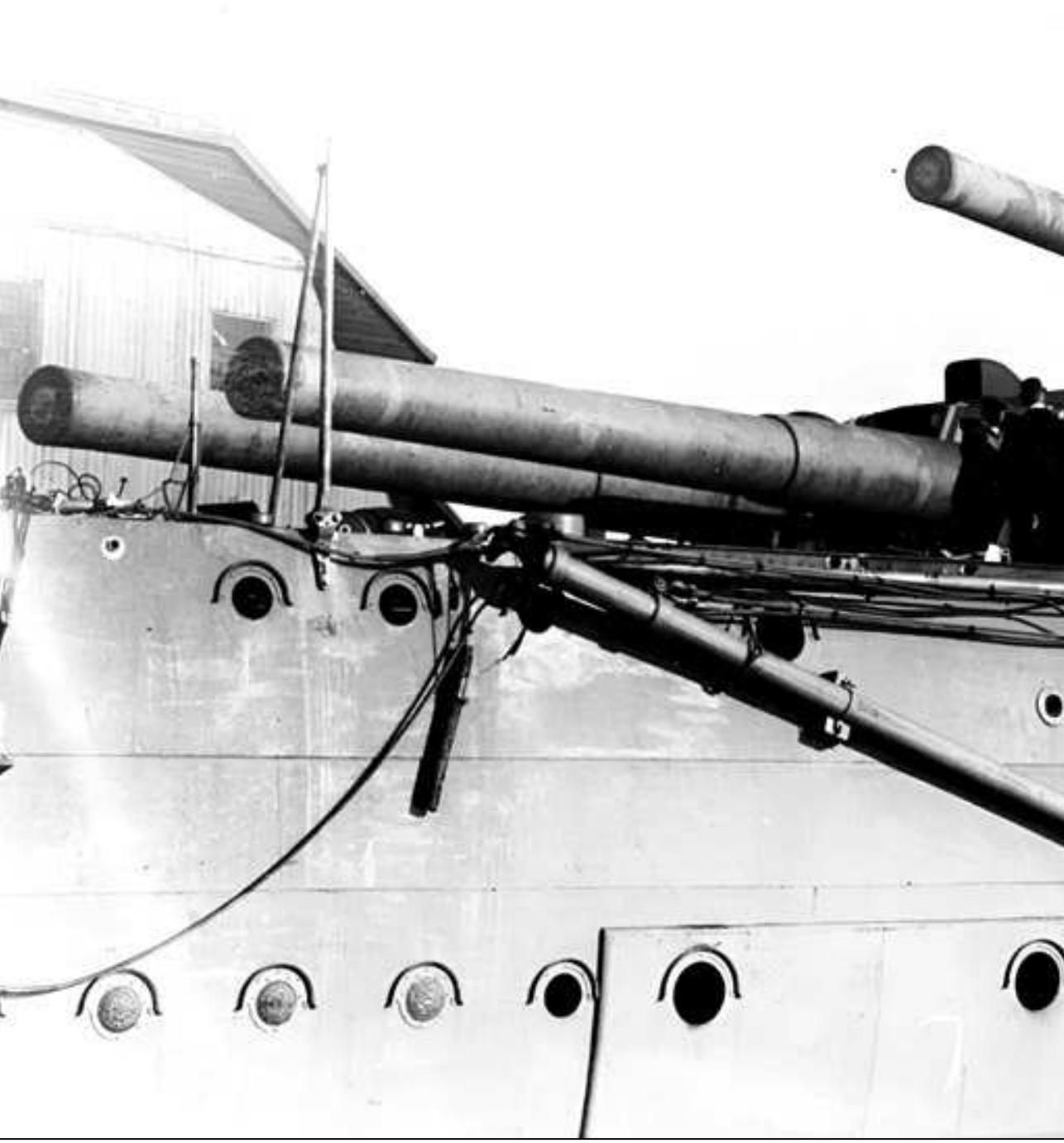
| | | |
|---|---|---|
| *Orion-class* | *HMS* Orion | 1912 |
| | *HMS* Monarch | 1912 |
| | *HMS* Thunderer | 1912 |
| | *HMS* Conqueror | 1912 |
| *King George V-class* | *HMS* King George V | 1912 |
| | *HMS* Centurion | 1913 |
| | *HMS* Audacious | 1913 |
| | *HMS* Ajax | 1913 |
| *Iron Duke-class* | *HMS* Iron Duke | 1914 |
| | *HMS* Marlborough | 1914 |
| | *HMS* Benbow | 1914 |
| | *HMS* Emperor of India | 1914 |

Tussen 1908 en 1914 namen de Britten bovendien een nieuwe verkenningsvloot in dienst, bestaande uit tien *battlecruisers* die eveneens zo vernieuwend waren dat alle vorige kruisers meteen voorbijgestreefd waren.

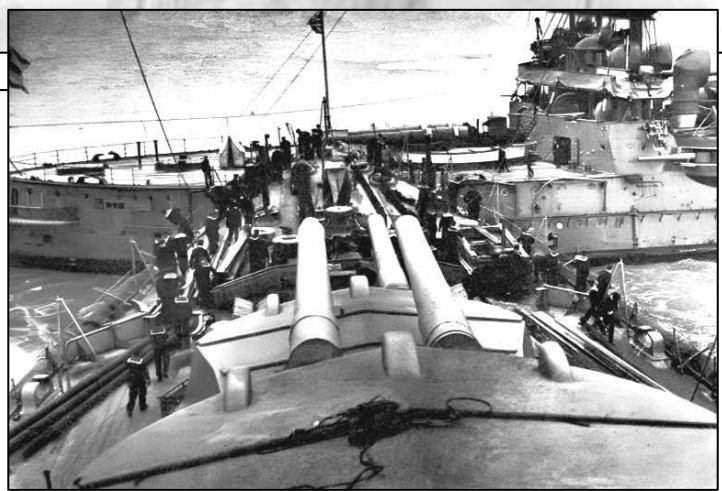
| | |
|---|---|
| *Invincible-class* | *HMS* Invincible (1909), *HMS* Indomitable (1908) en *HMS* Inflexible (1908) |
| *Indefatigable-class* | *HMS* Indefatigable (1911), *HMS* New Zealand (1912) en *HMS* Australia (1913) |
| *Lion-class* | *HMS* Lion (1912) en *HMS* Princess Royal (1912) |
| Uniek schip | *HMS* Queen Mary (1913) |
| Uniek schip | *HMS* Tiger *(1914)* |

En vóór het uitbreken van de Grote Oorlog werden ook nog tien bijkomende *super-dreadnoughts* met 15" kanonnen op stapel gezet: vijf in de *Queen Elisabeth-class* (1912 en 1913) en vijf in de *Revenge-class* (1913 en 1914).

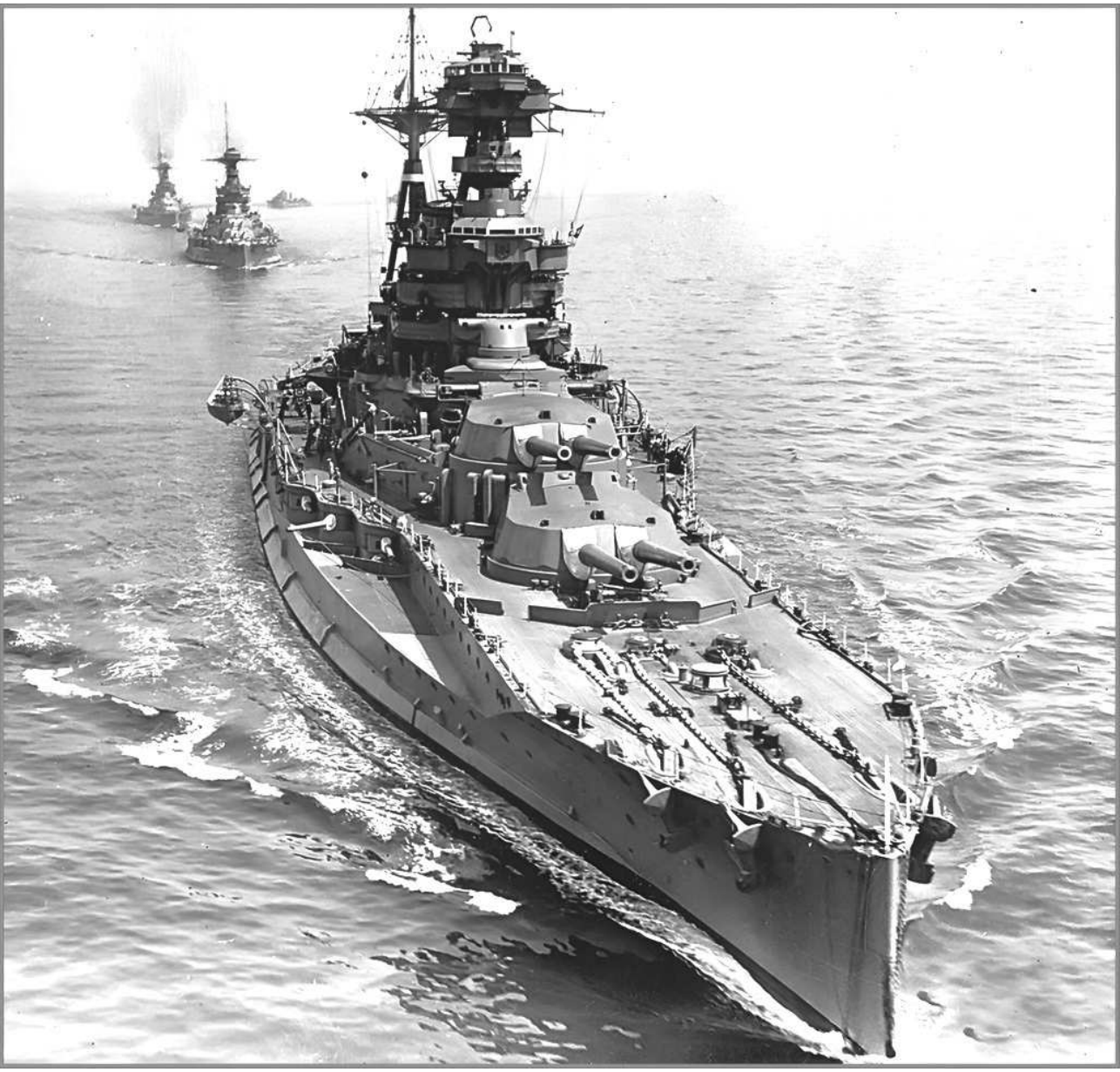
Boven: HMS Orion, de eerste *super-dreadnought*, 177 meter lang, met een waterverplaatsing van 25.870 ton, nog groter en zwaarder gepantserd dan de *Colossus-class*. De maximum snelheid was 21.3 knopen.
Onder: de tewaterlating in Portsmouth op 20 augustus 1910. Het schip werd echter pas in dienst gesteld op 2 januari 1912.



Het achterste hoofdgeschut van de *HMS* Orion. Het schip was uitgerust met vijf *twin turrets* met telkens twee 13.5" kanonnen, zestien 4" kanonnen voor het gevecht op korte en middellange afstand en drie torpedobuizen onder de waterlijn (één aan beide zijden en één achteraan in het hek). De pantsering ter hoogte van de waterlijn, waar het schip meest kwetsbaar was, had een dikte van 30.5 cm. De voorzijde van de geschutstorens, die steeds naar de vijand gericht moesten blijven, bestond uit 28 cm dik staal.



Zijdelings de stangen voor de (ontbrekende) torpedonetten. Rechts: de Orion maakte een rampzalige start. Tien dagen na de indienstneming kwam het schip in aanvaring met de *pre-dreadnought HMS* Revenge.



Tussen 22 december 1914 en 1 februari 1916 nam de *Royal Navy* vijf *super-dreadnoughts* van de *Queen Elisabeth-class* in gebruik: *HMS* Queen Elisabeth, *HMS* Warspite, *HMS* Barham, *HMS* Valiant en *HMS* Malaya. Begin 1916 werden daar nog drie schepen van de *Revenge-class* aan toegevoegd: *HMS* Revenge, *HMS* Royal Sovereign en *HMS* Royal Oak. Deze acht slagschepen waren voor het eerst uitgerust met de nog krachtiger 15" kanonnen. Bovendien waren deze oorlogsbodems bijzonder zwaar gepantserd en met een topsnelheid van 21 knopen toch bijna even snel als hun voorgangers en sneller dan de meest performante Duitse slagschepen. Deze *super-dreadnoughts* waren hun tijd zo ver vooruit dat ze allemaal nog dienst deden tijdens WOII. Foto: vooraan de *HMS* Barham van de *Queen-Elisabeth-class.*

**Duitsland probeert te volgen**

De ingebruikname van de *HMS* Dreadnought eind 1906 leidde in Duitsland tot grote ongerustheid en zelfs enige paniek. Binnen de bestaande meerjarenbegroting van de *Kaiserliche Marine* was het onmogelijk om een krachtig antwoord te formuleren. En zelfs met de bijkomende kredieten die in de *Reichstag* gestemd werden bleven de mogelijkheden beperkt.

> Een wet waarmee men een bestaande meerjarenbegroting veranderde noemde men een *Flottennovelle*. Dit moest een uitzondering blijven, want de meerjarenbegroting was net ontwikkeld om de *Kaiserliche Marine* een zekere onafhankelijkheid te geven, zodat niet elke beslissing aan het parlement zou moeten voorgelegd worden. Maar begin 20e eeuw liep dat systeem volledig vast, wat tot meerdere *Flottennovellen* leidde.

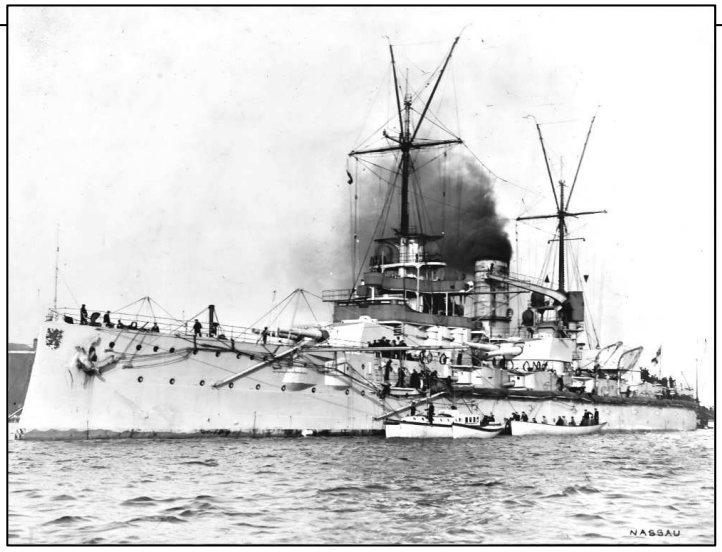
De *Flottennovelle* van 1906 liet toe om naast het gewone investeringsprogramma (slechts) zes bijkomende *große Kreuzer* te bestellen. Deze schepen waren echter ruim een derde kleiner dan de Britse *dreadnoughts* en veel lichter bewapend. Het werd toen reeds pijnlijk duidelijk dat het Duitse Keizerrijk de economische sterkte van het Britse Wereldrijk niet aankon.

In 1908 werd een nieuwe *Flottennovelle* gestemd, die in feite niet veel veranderde. Enkel het bouwtempo van de nieuwe schepen werd licht opgedreven door de gebruikstermijn van de bestaande oorlogsbodems tot twintig jaar te beperken. En net zoals in Groot-Brittanië voerde men in Duitsland een zware discussie over de financiering van de bijkomende schepen. Ook daar ging men aankloppen bij de rijke grootgrondbezitters, met dezelfde weerstand tot gevolg. *Reichskanzler* von Bülow hield het in 1909 zelfs voor bekeken en werd vervangen door Theobald von Bethman Hollweg, die voorstander was van een akkoord inzake wapenbegrenzing met de Britten. Maar die onderhandelingen lukten dus niet en de wapenwedloop ging door.

Door de toenemende internationale spanningen werd in 1912 opnieuw een *Flottennovelle* gestemd, die een Duitse vloot van 41 *Linienschiffe*, 20 *große Kreuzer* en 40 *kleine Kreuzer* in het vooruitzicht stelde. Von Tirpitz was echter van plan om stilzwijgend kleinere schepen te vervangen door nog meer *Dreadnought-Linienschiffe - of Großlinienschiffe* zoals ze voortaan genoemd werden - tot hij er zestig had. Zover zou het echter nooit komen.

Het bouwtempo van de 'Duitse *dreadnoughts'* of *Großlinienschiffe* lag beduidend lager dan dat van de *Royal Navy*, vooral vanaf 1912.

| **Nieuwe klassen** | ***Großlinienschiffe*** | **In dienst genomen** |
|---|---|---|
| *Nassau-Klasse* | *SMS* Nassau | 1909 |
| | *SMS* Westfalen | 1909 |
| | *SMS* Rheinland | 1910 |
| | *SMS* Posen | 1910 |
| *Helgoland-Klasse* | *SMS* Helgoland | 1911 |
| | *SMS* Thüringen | 1911 |
| | *SMS* Ostfriesland | 1911 |
| | *SMS* Oldenburg | 1912 |
| *Kaiser-Klasse* | *SMS* Kaiser | 1912 |
| | *SMS* Friedrich der Große | 1912 |
| | *SMS* Kaiserin | 1913 |
| | *SMS* Prinzregent Luitpold | 1913 |
| | *SMS* König Albert | 1913 |
| *König-Klasse* | *SMS* König | 1914 |
| | *SMS* Großer Kurfürst | 1914 |
| | *SMS* Markgraf | 1914 |
| | *SMS* Kronprinz | 1914 |

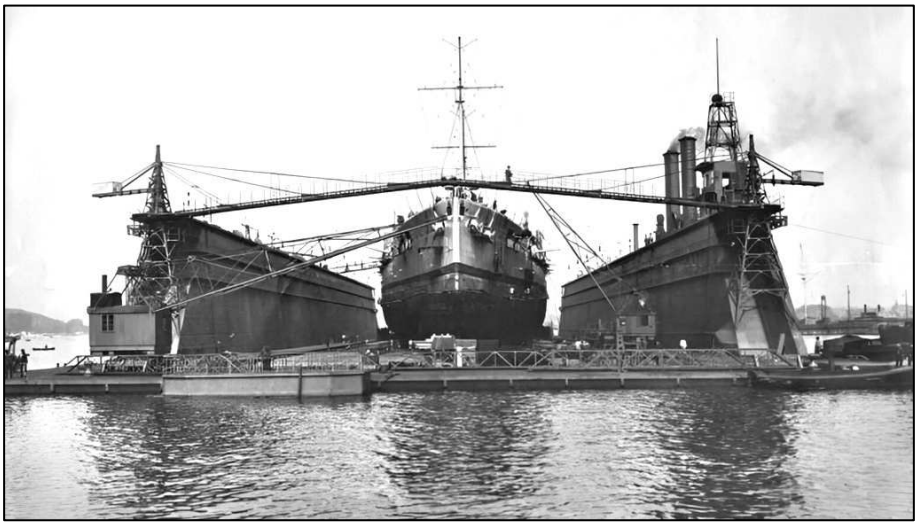



De *SMS* Nassau. De *Nassau-Klasse* was de eerste reeks van Duitse *dreadnoughts*. Maar het was geen kopie van de Britse doorbraak. In Duitsland was men onafhankelijk van de Britten tot dezelfde conclusies gekomen, want de eerste plannen voor dit schip werden reeds in 1904 getekend. (foto NHCC)

Naast de Duitse *dreadnoughts* bouwde de *Kaiserliche Marine* tussen 1906 en 1915 ook zeven *große kreuzer*. Deze schepen moesten het tegengewicht vormen voor de tien nieuwe Britse *battlecruisers*.

| | |
|---|---|
| Uniek schip | *SMS* Von der Tann (1911) |
| *Moltke-Klasse* | *SMS* Moltke (1911) en SMS Goeben (1912) |
| Uniek schip | *SMS* Seydlitz (1913) |
| *Derfflinger-Klasse* | *SMS* Derfflinger (1914), *SMS* Lützow (1915) en *SMS* Hindenburg (1915) |

Bij het begin van de Grote Oorlog was de toestand overduidelijk. Duitsland had opnieuw de maritieme wapenwedloop verloren. De *Royal Navy* had meer *dreadnoughts* en *battlecruisers* en beschikte bovendien over de zwaarste wapens met de grootste dracht en de sterkste penetratiekracht op grote afstand.



De SMS Helgoland werd gebouwd op een drijvende werf, het *Schwimmdock der Kaiserlichen Werft Kiel*. (foto BA) De vuurkracht van de Duitse grote schepen steunde op het 30.5 cm SK L/50 geschut (12"). De zestien schepen van de *Helgoland-*, *Kaiser-*, *König-* en *Derfflinger-Klasse* werden ermee uitgerust. Per kanon hadden de oorlogsbodems 85 tot 90 projectielen aan boord, die een dracht van 20.4 km hadden. Deze wapens waren superieur aan de Britse 12" kanonnen, maar moesten het onderspit delven tegen het 13.5" geschut aan boord van de twaalf *battleships* van de *Orion*, *King George V* en *Iron Duke-class* en zeker tegen de nieuwste 15" kanonnen van de indrukwekkende slagschepen uit de *Queen Elisabeth-* en *Revenge-class*.

# Deel 2

# De grootste zeeslag uit de geschiedenis

Victoria
*Queen of the United Kingdom* 1837 – 1901
x
*Prinz* Albert von Sachsen-Coburg und Gotha

Victoria von Sachsen-Coburg und Gotha
x
Friedrich III
*Deutscher Kaiser* 1888

Edward VII
*King of the United Kingdom*
1901-1910
x
Alexandra van Denemarken

Wilhelm II
*Deutscher Kaiser* 1888-1918

George V
*King of the United Kingdom*
1910-1936

**Ruzies komen in de beste families voor. Neven die een wereldoorlog uitvechten zijn gelukkig zeldzaam.**[7]

# De eerste schermutselingen

In 1914 was Europa verdeeld in twee grote machtsblokken. Enerzijds de *Triple Entente*, die bestond uit Groot-Brittannië, Frankrijk en Rusland. En anderzijds de Drievoudige Alliantie, die samengesteld was uit het Duitse Keizerrijk, de Oostenrijks-Hongaarse Dubbelmonarchie en Italië. In 1915 wisselden de Italianen echter van kant en Oostenrijk-Hongarije stelde als maritieme mogendheid weinig voor. Duitsland stond er in de strijd op zee dus al snel alleen voor tegen het sterke Groot-Brittannië, aangevuld met de Franse en Russische marines.

Tijdens de eerste maand van de Grote Oorlog, die begon op 28 juli 1914, bleef het echter relatief rustig op zee. Noch de *Royal Navy*, noch de *Kaiserliche Marine* stuurde aan op een grote confrontatie. Maar op 28 augustus '14 werd de eerste kleine zeeslag dan toch uitgevochten. De Slag bij Helgoland eindigde in een overtuigende zege voor de Britten. Twee *light cruisers* werden weliswaar zwaar beschadigd en 35 zeelui van de *Royal Navy* verloren het leven. Maar aan Duitse zijde zonken drie *kleine Kreuzer* en een *Torpedoboot* met samen meer dan 1.200 man aan boord. De Duitse keizer was zo ontstemd dat er zonder zijn toestemming geen maritieme operaties meer uitgevoerd mochten worden.

De Slag bij Helgoland. Britse zeelui kijken naar de *kleine Kreuzer SMS* Mainz die in brand staat.