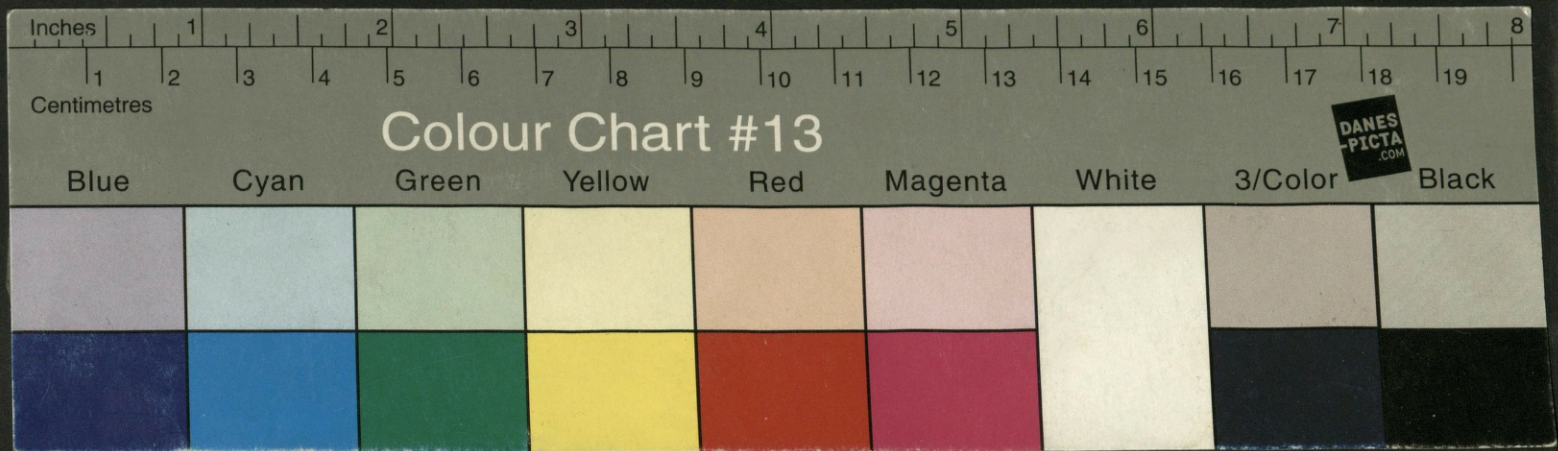
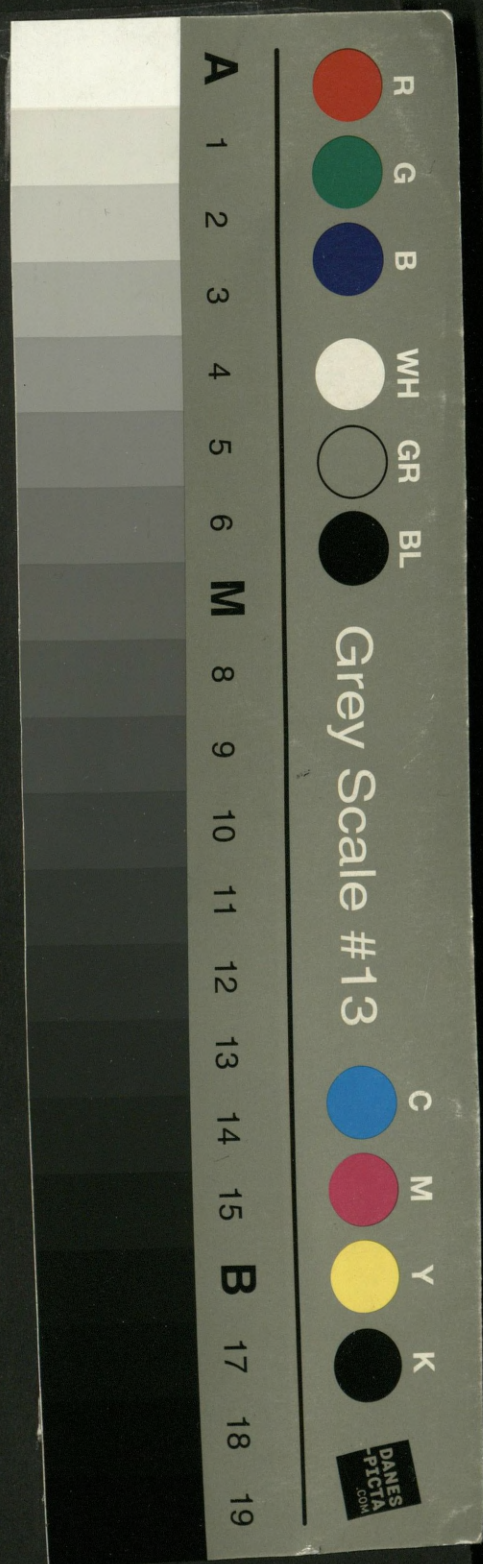




1939 gegen England



ULI HUBER



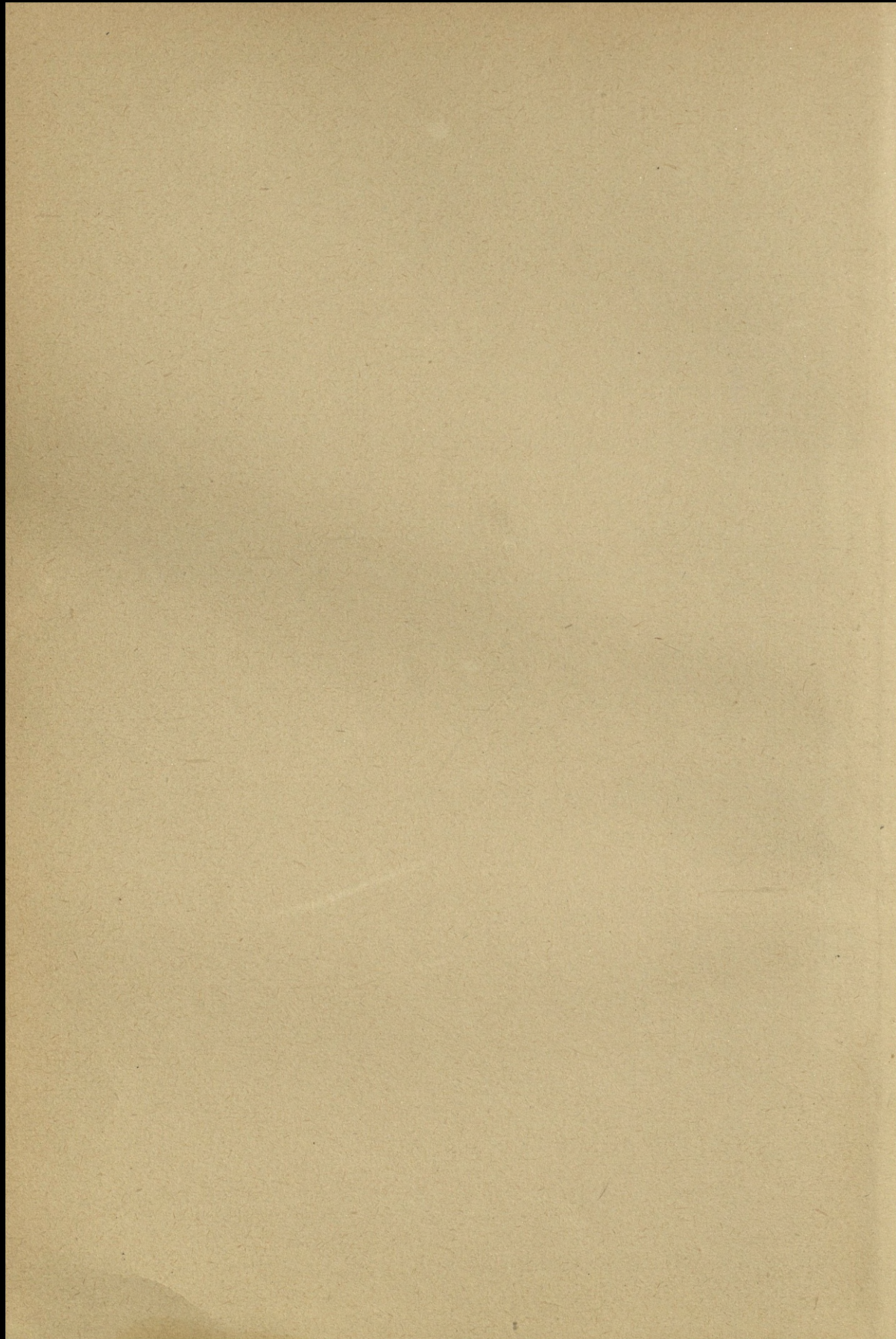


1939 gegen England



ULI HUBER

1939 gegen England



1939 gegen England

[Neununddreissig]

B e r i c h t e u n d B i l d e r

Herausgegeben vom

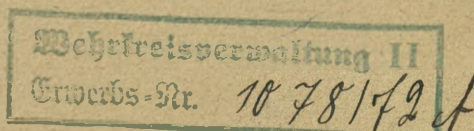
Oberkommando der Wehrmacht

Mit 5 Kartenspiessen

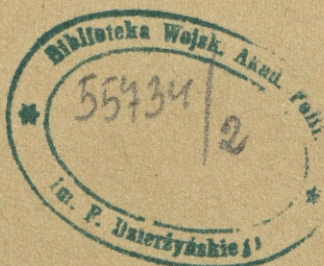


1940

Zeitgeschichte-Verlag Wilhelm Andermann • Berlin W 35



748 355.92/32H2/3



Einleitung

748

Der englische Gegner

„Es gibt keine Inseln mehr.“
Adolf Hitler

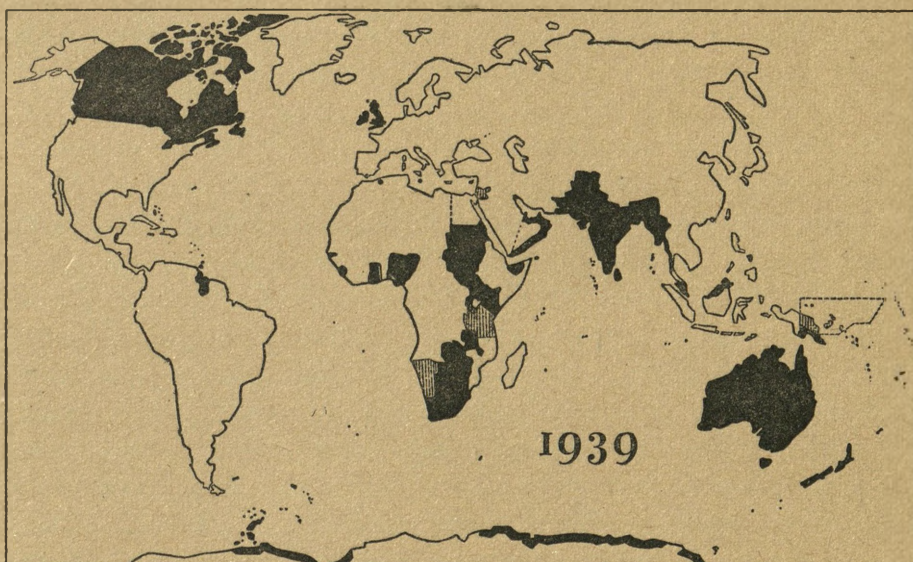
Im großen geschichtlichen Zusammenhange gesehen stellt das gegenwärtige Völkerringen den zweiten Waffengang Großbritanniens gegen das aufstrebende Deutschland dar. Die deutsch-französische Auseinandersetzung steht daneben welthistorisch betrachtet durchaus in zweiter Linie. Das Sicherheitsbedürfnis des bei schwindender Volkskraft mit seinem Kolonialreich mehr als saturierten und durch innere Schwierigkeiten bis an die Grenze seiner Kraft beanspruchten Frankreich hätte auf friedlichem Wege Befriedigung finden können, um so mehr, als der französischen Nation bewusst ist, daß sie selbst im Falle eines Sieges die geschlagene wäre, wenn er durch einen dem Weltkrieg vergleichbaren Alderlaß erkaufte werden müßte. Aber während das französische Interesse an den Vorgängen außerhalb der eigenen Grenzen und insbesondere an der Ordnung des osteuropäischen Raumes nur ein mittelbares ist, fühlt sich das britische Imperium durch eine wie auch immer orientierte deutsche Vormachtstellung politisch wie wirtschaftlich unmittelbar bedroht.

Frankreich ist seit seinen Anfängen eine Kontinentalmacht von seltener territorialer Geschlossenheit. Seine Blicke sind nach innen gerichtet. Seine Entwicklung erfolgt im wesentlichen in der Richtung auf die Zusammenfassung und zentralisierte Beherrschung der nationalen Kräfte. Selbst das eigene Kolonialreich findet trotz aller Bemühungen der Regierung im Volk nur wenig Anteilnahme. Genau umgekehrt bricht für das britische „Inselreich“ die große Zeit seiner Geschichte in dem Augenblick an, in dem es in weltweiten Perspektiven zu denken beginnt. Zur Zeit seiner „großen Königin“ um die Wende des 16. Jahrhunderts stand England auf der eigenen Insel noch in erbitterten Kämpfen, die in der Tragödie der Schottenkönigin Maria Stuart gipfelten. Erst 1707 kam es zur endgültigen Vereinigung Schottlands mit England, und das Ringen um Irland ist heute noch nicht zur Ruhe gekommen. Aber die heimischen Konflikte hinderten Elisabeth nicht, mit Hilfe ihrer Korsaren ein Weltreich zu gründen.

Die großen Kolonialmächte der Zeit, Spanien und Portugal, beruhten wesentlich auf amerikanischem Golde. Nicht weniger als anderthalb Milliarden englische Pfunde in Goldwährung, also nach damaligem Geldwert eine unvorstellbare Summe, strömten aus Amerika allein in die Schatzkammern Philipps II. von Spanien. Aber dieser leicht erworbene Reichtum trug keine Früchte. Er wurde durch eine beispiellose Steigerung der Bedürfnisse entwertet und in kostspieligen Kriegen vertan. Die englische Macht wurde auf einem fruchtbareren Grunde errichtet. Der Engländer tritt als Händler in die Weltgeschichte ein. Die Kaperung einer mit tropischen Erzeugnissen beladenen portugiesischen Karavelle (1592) lenkte die Aufmerksamkeit der Königin Elisabeth auf den indischen Pfeffer und damit die kaufmännische Bedeutung des Seewegs nach Indien, und noch vor ihrem Tode war die Ostindische Gesellschaft gegründet und so der erste Samen zum indischen Kolonialreich, diesem „Juwel in der britischen Krone“, gelegt. Und der Günstling der Königin, Höfling und Abenteurer, Seefahrer und Wissenschaftler, Sir Walter Raleigh, prägte in der historischen Denkschrift, in der er eine aktive englische Handelspolitik fordert, die noch heute gültige Devise des britischen Imperiums mit den Worten: „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel der Welt und mit ihm die Reichtümer der Welt, folglich die Welt selbst.“

An Landerwerb bestand noch auf lange hinaus kein Interesse. Die englische Geschichte belegt, daß der Engländer das Zeug zum tüchtigen Soldaten, kühnen Seefahrer und strupellosen Eroberer hat. Aber alles dieses entspricht nur bei Ausnahmefällen einem ursprünglichen Bedürfnis. Es ist in aller Regel ein Mittel zum Zweck des Handels und der Schaffung seiner Voraussetzungen. Und so werden diese Qualitäten auch im allgemeinen nur da und erst dann eingesetzt, wo das Handelsinteresse und die Beseitigung der Konkurrenz es verlangen. Damit erklärt es sich, daß das britische Reich, das mit seinen 30—40 Millionen Quadratkilometern das Römerreich in dessen größter Ausdehnung um etwa das Siebenfache übertrifft, als Territorialreich erst eine Schöpfung des 19. Jahrhunderts ist. Noch um 1800 ist Großbritannien mit Ausnahme der kanadischen Provinzen ausgesprochen „Inselreich“. Seine Herrschaft ist gleichbedeutend mit der Beherrschung der Seewege. Sie stellt ein Stützpunktsystem für seine Schifffahrt dar, soweit es sich nicht um Einfaltore für seine Kaufmannschaft handelt.

Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts wird das anders, und zwar wird dieser Wendepunkt in der Geschichte des britischen Imperialismus, was gerade

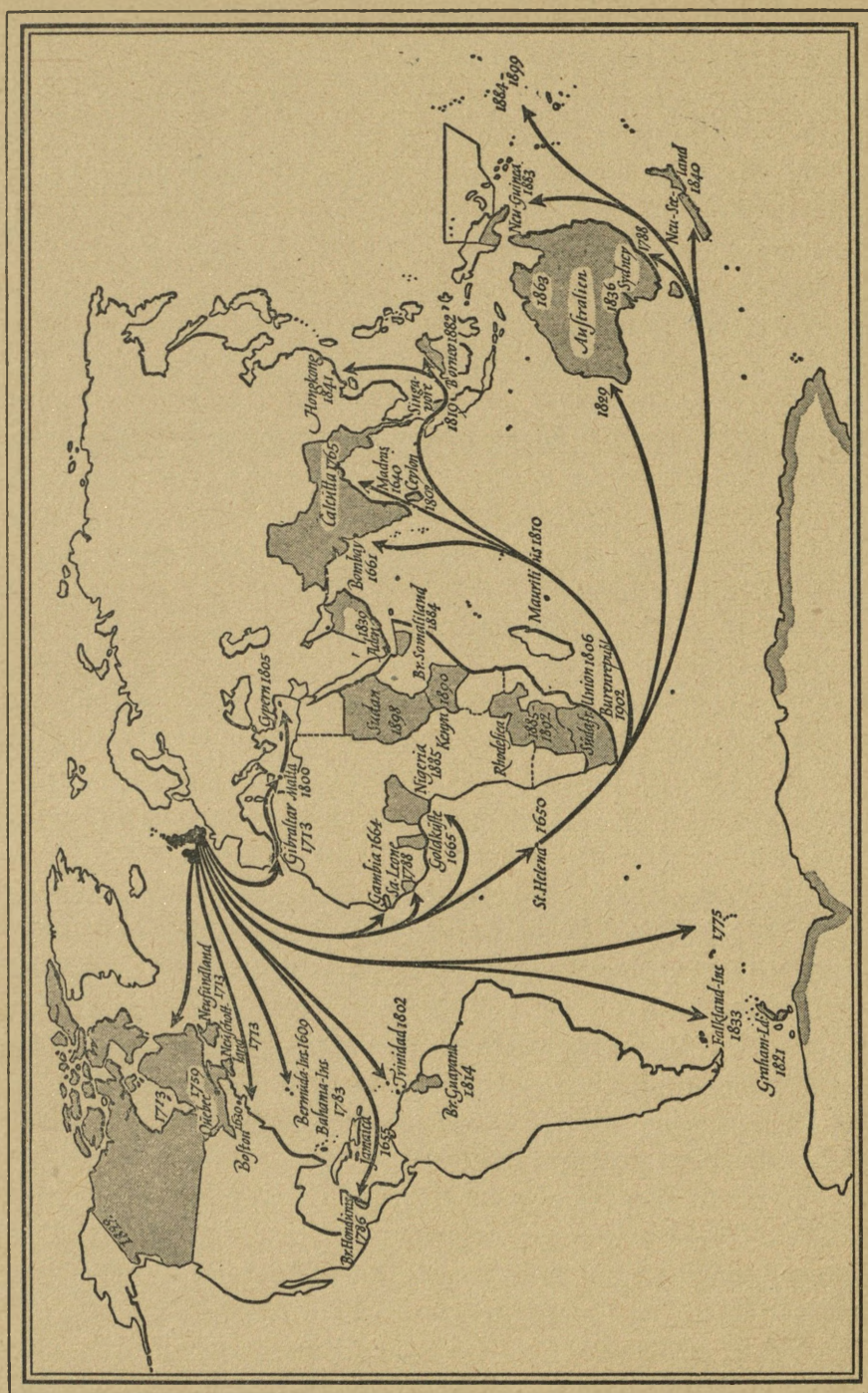


Das Britische Weltreich 1800 und 1939
 (Die Pfeile weisen auf britischen Territorialbesitz kleinsten Ausmaßes hin)

heute der Erinnerung wert ist, durch die Zertrümmerung des ersten französischen Kolonialreichs bezeichnet.

Der besondere Charakter des britischen Herrschaftsanspruchs liegt in seiner Ausschließlichkeit. Kontinentalmächte, deren Schwerpunkt im Territorialbesitz liegt, können sich mit einem Mehr oder Weniger zufrieden geben. Der Nachbar ist ihnen nicht schon deshalb im Wege, weil er auch Land sein eigen nennt, und zum Konflikt führt im allgemeinen nur der Sonderfall, daß von zwei Seiten Anspruch auf das gleiche Gebiet erhoben wird. Für den Händler aber ist jeder Konkurrent ein Gegner; und ein allein auf seine Seemacht gegründetes Weltreich strebt naturgemäß nach Beherrschung der Meere, sieht also in jeder starken Flotte eines anderen Staates eine Schmälerung seiner Macht und eine mögliche Bedrohung. Diese Gesichtspunkte haben durch drei Jahrhunderte die britische Politik bestimmt.

Nachdem der erste „natürliche“ Gegner, Spanien, den das aufstrebende England auf seinem Wege fand, durch Vernichtung der Armada unschädlich gemacht war, verlagerte sich die Gegnerschaft auf das in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts mächtig aufblühende Holland mit dem Ergebnis, daß dieses im Frieden von Westminster (1674) zur Anerkennung der englischen Suprematie zur See gezwungen wurde. Und kaum war dieser Konkurrent ausgeschaltet, als England sich gegen die dritte europäische Festlandsmacht wandte, deren Gedeihen ihm Besorgnis einflößte: Frankreich, das ihm soeben noch zu Lande und zur See gegen Holland beigestanden hatte, und das nun drohte, Spanien wie Holland zu beerben. Der Konflikt kam im Spanischen Erbfolgekrieg zum Ausbruch. Das Waffenglück war keineswegs eindeutig auf Seiten Englands und seiner Verbündeten. Aber dennoch erntete es die meisten Früchte. Es hatte während der Kriegsjahre seine Flotte ausgebaut und seinen Handel gestärkt. Es hatte neue maritime Positionen an sich gerissen — so hatte ihm 1704 ein Hessenprinz mit deutschen Truppen Gibraltar erobert. Und der Friede zu Utrecht (1713) bestätigte ihm diesen Besitz und verschaffte ihm von Frankreich Neufundland, Neuschottland und die Hudsonbailänder. Außerdem bedingte es sich auf dreißig Jahre den Alleinhandel mit afrikanischen Negerklaven nach den spanischen Kolonien in Amerika aus, was der englischen Südsee-Kompagnie, die die Negereinfuhr betrieb, die Gelegenheit gab, auf dem Wege des Schleichhandels die ganze Gütereinfuhr in das spanische Amerika an sich zu bringen. Das Ergebnis ist wiederum die Bestätigung und Festigung der Vormachtstellung Englands zur See. Und darüber hinaus verschaffte ihm der Methuenvertrag (1703)



Die Ausbreitung der britischen Welt Herrschaft

freien Eingang für die Erzeugnisse seiner Industrie in Portugal und damit das Monopol des portugiesischen Handels.

Man hat der englischen Politik oft und mit Recht die Methode der Improvisation, der bisweilen kurzfristigen Lösungen von Fall zu Fall vorgeworfen. Aber dessen ungeachtet ist, seit es eine britische Weltpolitik gibt, deren große Linie mit unbeugsamer Konsequenz durchgehalten worden. Man nahm sich Zeit. Man wartete den günstigen Augenblick ab. Aber man ruhte nicht, bis das Ziel erreicht war.

Dieses Ziel war Frankreich gegenüber nicht nur Schwächung zur See, sondern Wegnahme seiner Kolonien. Dazu bedurfte es mehr als eines Anlaufes. Ein erneuter Krieg 1744—47 führte nicht zur Entscheidung. Da bot die Fesselung französischer Kräfte im Siebenjährigen Krieg die willkommene Gelegenheit zum endgültigen Austrag. Der Krieg wurde (1755—63) durch acht Jahre zu Lande in Amerika und Deutschland, zur See in allen Weltteilen geführt. Der Sieg bei Quebec brachte Kanada in die Hände der Engländer. Die französische Flotte wurde in zwei Seesiegen — die Mittelmeerflotte bei Lagos, das Nordseegeschwader bei Quiberon — entscheidend geschlagen. Spanien, das sich mit Frankreich verbündete, zahlte mit erneuter Vernichtung seiner Seemacht. Der Kampf endete mit der Besiegung der Weltmachtstellung Englands durch den Frieden von Paris, durch den Frankreich aus Nordamerika verdrängt wurde. Zwar erhält es seinen Besitz in Ostindien zurück, aber nur, um ihn im Verlauf der Unterwerfung Ostindiens unter die britische Herrschaft — die sich freilich als unmittelbare Territorialherrschaft zunächst auf Küstengebiete beschränkte — während der nächsten beiden Jahrzehnte endgültig zu verlieren. Wieder, wie bei der Niederwerfung Hollands mit Unterstützung Frankreichs, hatte England, diesmal mit Preußen gegen Frankreich, europäischen Festlandskonflikten seine Erfolge zu verdanken. Das Wort des Premierministers Pitt: „In Deutschland haben wir Kanada erobert“ ist in die Geschichte eingegangen. Und wiederum sah sich der Bundesgenosse, wie das bittere Urteil Friedrichs des Großen über den Verrat Englands an Preußen bezeugt, um seinen Lohn betrogen. Die amerikanische Beute ging zwar bis auf Kanada im Nordamerikanischen Freiheitskrieg (1775—83) wieder verloren. Aber Indien und Australien (1770 Entdeckung der australischen Ostküste durch James Cook und Inbesitznahme des Landes für die englische Krone) boten reichen Ersatz.

Auch diese Ergebnisse aber genügten dem britischen Herrschaftswillen noch nicht. Es bedurfte einer dritten großen kriegerischen Auseinandersetzung mit

Frankreich, die unter wechselnden Konstellationen von 1793—1815 dauerte, um den Erfolg zu einem vollständigen zu machen. Der Kampf gegen das Frankreich der Revolution und sodann gegen deren großen Sohn Napoleon bedeutet die Krönung eines zweihundertjährigen Ringens um die Weltherrschaft. Dabei ergibt sich die Gelegenheit zur Abrundung früherer Erfolge durch die Besetzung holländischer (u. a. Kapland, Ceylon) und spanischer Kolonien. Die Schlacht von Trafalgar (1805) verschafft Großbritannien die absolute Suprematie in allen Weltmeeren. Und als Napoleon auf St. Helena zu langsamem Sterben eingekerkert ist, bricht für England das große Jahrhundert an, in dem es, endlich am Ziel, im Schutze einer unbestrittenen Seeherrschaft und zu Lande unangreifbar, den Welthandel beherrscht, während seine Industrie der napoleonischen Kontinental Sperre und der Verarmung Europas einen ungeheuren Vorsprung auf dem Weltmarkt verdankt, und sein wachsender Reichtum in Verbindung mit dem erdumspannenden Netz seiner Beziehungen ihm die Stellung des Weltbankiers einträgt. Demgegenüber ist das deutsche Reich liquidiert. Preußen ist zwar frei, aber machtpolitisch als durch Frankreich in Schach gehaltene Kontinentalmacht nicht zu fürchten. Und Frankreich selbst ist von seinem weltpolitischen Ehrgeiz geheilt und England um so weniger im Wege, als sein Expansionsbedürfnis durch die Schaffung eines ihm benachbarten abgerundeten afrikanischen Kolonialreichs Befriedigung findet.

Das ganze 19. Jahrhundert hindurch ist nun keine ernsthafte Bedrohung oder auch nur gefährliche Konkurrenz mehr zu fürchten. Aber England wacht eifersüchtig über die erkämpfte Position. Jede Kriegsflotte ist ihm ein Dorn im Auge. Nach Trafalgar war nur noch mit einer Flotte, der dänischen, in Europa zu rechnen. England überfällt 1807 Dänemark, schießt Kopenhagen in Trümmer und führt die dänischen Kriegsschiffe als Beute davon. 1827 vernichtet es „infolge eines Versehens“ die türkische Flotte bei Navarino. Und als 1849 einige Schiffe der deutschen Bundesmarine auf seiten Schleswig-Holsteins bei Helgoland den Dänen ein Seetreffen lieferten, drohte der damalige britische Premierminister, Lord Palmerston, die im Entstehen begriffene „Reichsflotte“ als Piraten zu behandeln.

Dem europäischen Festland gegenüber legt man sich mehr und mehr auf eine „balance-of-power“-Politik fest, das heißt, man spielt die Mächte gegeneinander aus und wirft sein Gewicht gegen die jeweils stärkste in die Waage. Bis 1856 war Rußland der mächtigste Kontinentalstaat, doppelt unwillkommen durch sein Vordringen im Orient mit dem Ziel der Beherrschung

Konstantinopels und der Meerengen. Folgerichtig trat ihm England im Krimkrieg entgegen. Frankreich, das mit Mißtrauen betrachtet wurde, wurde kurz darauf zur amerikanischen Expedition veranlaßt, die es mit den Vereinigten Staaten verfeindete, in Mexiko selbst schwächte und Napoleon III. im eigenen Lande diskreditierte. Ernster aber nahm man, in der klaren Erkenntnis, daß Napoleons Stern schon seit Anfang der sechziger Jahre im Niedergang war, den Anstieg Preußens. England suchte, wenn auch vergeblich, die Einigung Deutschlands unter Führung Bismarcks auf dem Wege einer Verständigung zwischen Frankreich und Norddeutschem Bund und durch Vorstellungen bei den süddeutschen Staaten zu verhindern. Die deutschen Erfolge 1870/71 und die Wiedergewinnung Elsaß-Lothringens erregten lebhaften Unwillen. Wenn man nichts dagegen unternahm, so nur deshalb, weil man bei der Ohnmacht Frankreichs einem mit Rußland einigen Deutschland gegenüber machtlos war. Mit dem raschen Wiedererstarren Frankreichs schien zudem in der Folge die deutsche Gefahr gemindert.

Immerhin: England hatte sich gezwungen gesehen, die Dinge ihren Weg gehen zu lassen. Seine Interessen sind zwar noch nicht berührt. Aber es ist nicht mehr in der Lage, herausziehenden Gefahren vorbeugend zu begegnen. Damit kündigt sich ein Umschwung an, der sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt deutlicher abzeichnet. Es werden Kriegsflotten gebaut, ohne daß Großbritannien daran denken könnte, dies zu hindern. In den Vereinigten Staaten wie in Deutschland wachsen ihm mächtige wirtschaftliche Rivalen heran. Japan erscheint als Großmacht auf dem Plan. Und wenn auch Englands Flagge nach wie vor die Meere beherrscht, so ist doch sein Übergewicht im Schwinden, trotzdem der territoriale Ausbau fortschreitet. Ja, dessen Erweiterung beginnt den Eindruck zu machen, daß man einem Bau immer neue Verstrebungen einzufügen versucht, weil seine Struktur an Haltbarkeit verliert.

So gerät das britische Weltreich langsam in den Zustand einer latenten Krise, deren Austrag das beherrschende Thema der Gegenwartsgeschichte bildet.

Die einzelnen Phasen der dramatischen Entwicklung, die mit dem Moment einsetzt, in dem England die Hoffnung aufgibt, mit diplomatischen Mitteln und der bewährten Methode des Gegeneinanderauspielens der europäischen Schachfiguren zum Ziel zu kommen, sind in aller Erinnerung und hier nicht zu schildern. Es sieht sich im Weltkrieg genötigt — zum erstenmal seit dem hundertjährigen Krieg gegen Frankreich, d. h. zum erstenmal in der Geschichte des Imperiums —, seine Sache mit eigenen Truppen in einem europäischen Krieg größten Ausmaßes zu vertreten. An dem Ausgang ist,

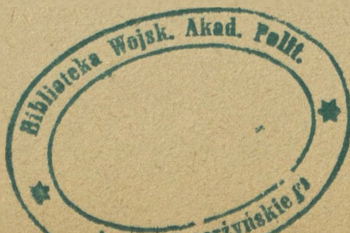
auf England gesehen, nicht das Entscheidende, daß Deutschland, wenn auch unbesiegt, unterliegt, sondern daß auch ein solcher mit größten Opfern und unter der knapp vermiedenen Gefahr des Mißlingens erzielter Erfolg sich als außerstande erweist, das Rad der Geschichte zurückzudrehen. Zwar ist Deutschland — auf kurze Jahre — geschwächt. Aber was besagt das gegenüber der Schwächung des eigenen Reichtums als der Grundlage der kommerziellen Position des Weltbankiers, gegenüber der Stärkung der Vereinigten Staaten und Japans, den Emanzipationsbestrebungen der farbigen Rasse innerhalb und außerhalb des Empire, die Europa schwach gesehen haben. Alles dieses trifft nicht nur England, aber es trifft das britische Imperium am empfindlichsten.

Man ist imstande, einen Frieden zu diktieren. Aber zu seiner Garantierung genügt die eigene Macht selbst nicht im Verein mit dem französischen Bundesgenossen. Die Völkerbundskonstruktion stellt den mißglückten Versuch dar, durch ein von England und Frankreich beherrschtes Staatengremium eine Kräfteverteilung kampflos aufrechtzuerhalten, wie sie England vorteilhafter in der heutigen Welt nicht mehr zu erlangen hoffen durfte.

Das Unternehmen mußte scheitern. Denn es rechnete nicht mit den dynamischen Kräften, welche zu allen Zeiten den Gang der Geschichte bestimmen. Und es suchte einen Moment zu verewigen, in dem die Machtverteilung in ausgesprochenem Mißverhältnis zum Kräftepotential der Nationen stand. Der unvermeidliche Zusammenbruch der Völkerbundspolitik aber bedeutete nicht nur den Verlust der angestrebten Sicherung, sondern gleichzeitig eine Einbuße an dem Kapital von Weltvertrauen und Weltachtung, auf das eine Weltherrschaft wie die britische ebensosehr angewiesen ist wie auf ihre Kampfkraft.

Die Entwicklung nahm ihren Lauf. 1922 sah sich England gezwungen, im Washingtoner Abkommen den Vereinigten Staaten die Gleichberechtigung zur See zuzugestehen. Die nationale Erhebung in Italien führte zu einer Kräfteverschiebung im Mittelmeer, der ungeahnt rasche Aufschwung Japans zu einer Erschütterung der britischen Positionen im Fernen Osten.

Die Zeiten liegen weit dahinten, in denen England die Entwicklung jeder Flotte neben der seinen im Keime ersticken zu können glaubte. Starke Kriegsflootten recken sich neben der britischen empor. Und die rasch und verhältnismäßig billig zu bauenden U-Boote bedeuten nicht nur im Kriegsfall eine Gefährdung seiner Handelschiffahrt, sondern auch eine Bedrohung seiner Kriegsflotte selbst durch einen zahlenmäßig weit unterlegenen Gegner.



Einen noch entscheidenderen Wandel zuungunsten Englands aber bedeutete die Entwicklung der Luftwaffe. Seit Begründung seiner Seemacht hatte das britische Inselreich nichts zu fürchten, solange es die Meere beherrschte. Denn damit waren seine Zufuhren gesichert, während es gleichzeitig gegen militärische Angriffe gefeit war.

Diese bevorzugte Lage hat sich in ihr Gegenteil verkehrt, denn auch die stärkste Kriegsslotte bietet keinen Schutz mehr gegen die Blockade des von Einfuhr lebenden Landes durch U-Boot-, Minen- und Luftkrieg, noch auch gegen einen Angriffskrieg aus der Luft.

Eine schöpferische Politik hätte aus dieser neuen Situation ihre Folgerungen gezogen, spätestens zu dem Zeitpunkt, als ein wiedererstarktes Deutschland die den wahren Kräfteverhältnissen und seinem historischen Anspruch entsprechenden Forderungen anmeldete, die mit den Interessen des Empire durchaus vereinbar sind. Die Verständigung mit England war dementsprechend das Fundament des außenpolitischen Programms des Führers, das in großzügigen Angeboten seinen Ausdruck fand. Deutschland bot an: Ein deutsch-englisches Flottenabkommen auf der Basis 35:100, wie es bereits 1935 verwirklicht war; die Unantastbarkeit der zwischen Deutschland und England liegenden Länder Holland, Belgien und Frankreich; eine Respektierung der britischen Interessen in der Welt durch Deutschland, bei Respektierung der deutschen Interessen in Osteuropa durch England; und darüber hinaus ein Schutz- und Trugbündnis zwischen den beiden Ländern, wobei Deutschland auf englische Waffenhilfe verzichtete, seinerseits aber bereit war, sowohl seine Flotte wie eine bestimmte Zahl von Divisionen jederzeit England zur Sicherung seines Imperiums zur Verfügung zu stellen.

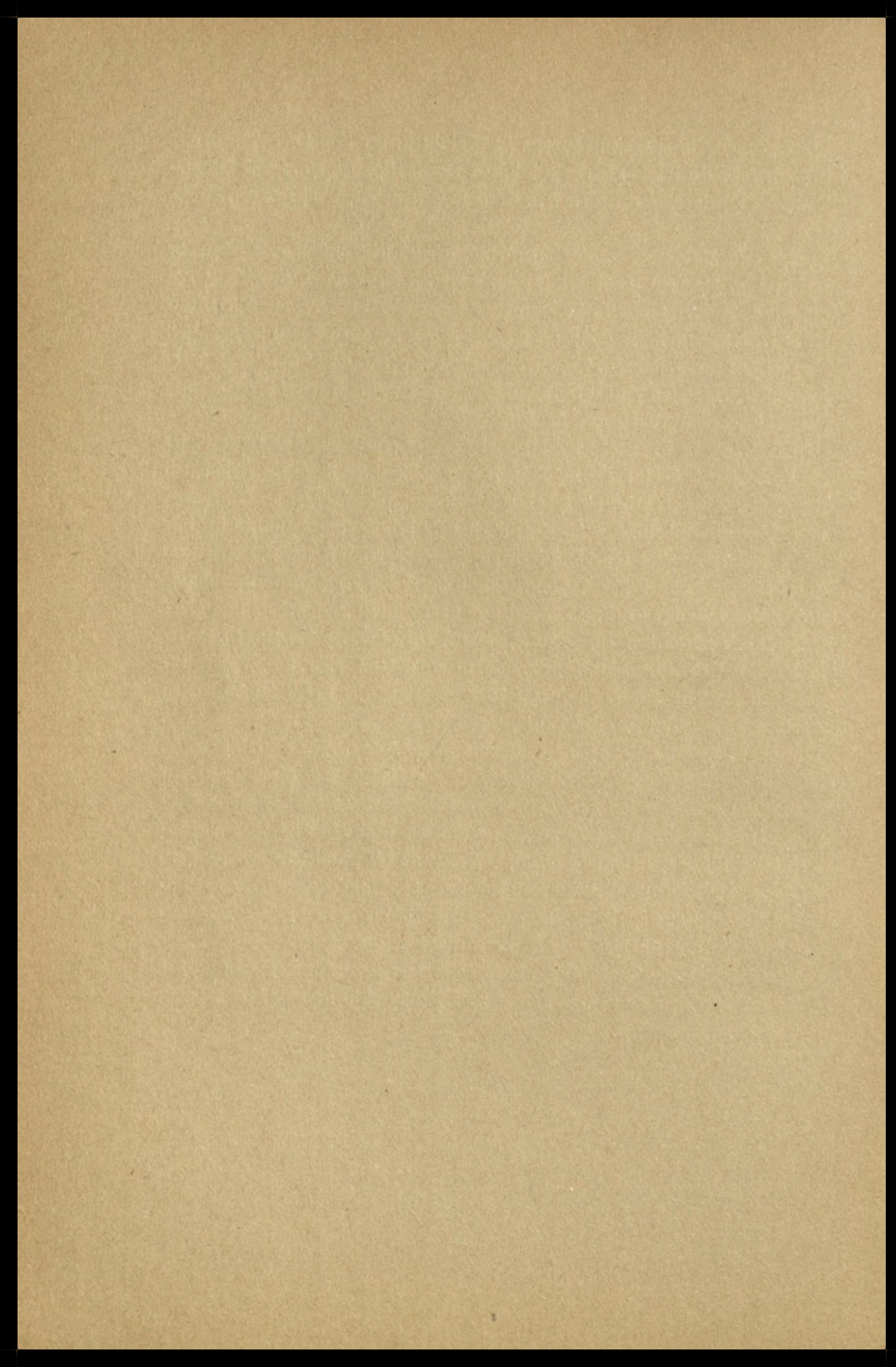
England hat sich, gefesselt durch die Konsequenz und zugleich Schwerfälligkeit seines politischen Denkens, in dieser Schicksalsstunde seiner Geschichte nicht von überkommenen Vorstellungen zu lösen vermocht. Seine Haltung Deutschland gegenüber wurde um so feindlicher, je mehr dieses sich aus den Banden von Versailles löste, innerlich erstarkte und wieder als wirtschaftlicher Konkurrent auf den Weltmärkten auftauchte. Und als Deutschland endlich dazu schritt, die alte Reichsstadt Danzig zu befreien, das seit zwei Jahrzehnten verfolgte deutsche Volkstum in Polen unter seinen Schutz zu nehmen und, einer tausendjährigen historischen Sendung folgend, an seinen Ostgrenzen Ordnung zu schaffen, glaubte England, lieber die eigene Existenz aufs Spiel setzen zu sollen, als auf die Aufrechterhaltung eines künstlichen

Gleichgewichtszustandes in Europa zu verzichten, der ihm die Fortführung des alten Spiels erlaubt hätte, sich durch gegenseitige Bindung und Schwächung der kontinentalen Kräfte freie Hand zu sichern. So wählte es den Krieg.

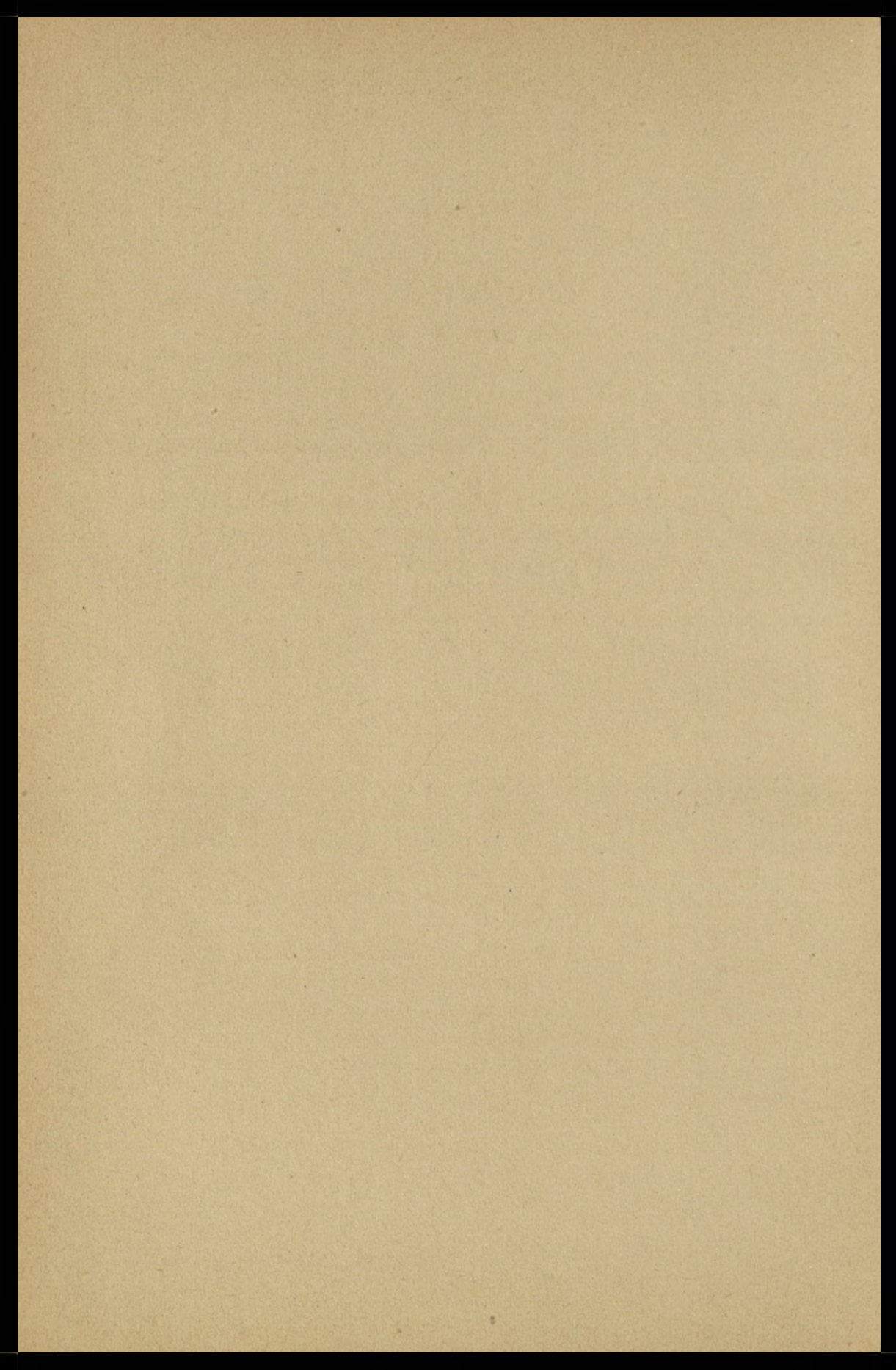
Die erste Phase des deutsch-englischen Krieges liegt hinter uns. Von ihr berichtet — bis zum Ende des Jahres 1939 — dieses Buch in Selbstzeugnissen der Kämpfer und in Wiedergaben ihrer Erzählungen durch Bericht-erstatte, die den frischen Eindruck ihrer eben vollbrachten Taten festgehalten oder sie auf ihren Fahrten begleitet haben. Die oft unter schwierigsten Verhältnissen gemachten Bildaufnahmen sollen die Unmittelbarkeit der Wirkung des geschriebenen Wortes verstärken.

Die Übersicht über die Ereignisse dieser vier ersten Kriegsmonate bietet nicht wie im Falle des Polenfeldzuges das Bild einer in sich geschlossenen Handlung. Aber sie zeigt die deutsche Marine und Luftwaffe an Initiative und Können der britischen überlegen. Und sie bringt zum Bewußtsein, wie vieles bereits erreicht wurde. Die englische Seeherrschaft im Nordseeraum ist erschüttert. Die deutsche Luftaufklärung überblickt die Häfen, Stützpunkte und Ankerplätze der britischen Flotte und damit deren Aufenthalt und Verteilung. Die nördlichen Stützpunkte, vom Firth of Forth bis zu den Shetlandinseln, sind von deutschen Bombern und U-Booten wiederholt angegriffen worden und so in ihrem Wert herabgesetzt. Noch im Weltkrieg erlaubte deren günstige Blockadelage zum Ausgang der Nordsee zwischen Norwegen und England eine wirksame Bewachung. Heute versagt diese, wie die Heimkehr zahlreicher deutscher Handelschiffe und die ungestörten Operationen unserer bis nach Island und den Färöern vorstoßenden See-streitkräfte beweisen, deren Kontrolle der Zufuhren aus den nordischen Ländern die britische Versorgung schädigt. Und auch die unmittelbaren Waffenerfolge sind bedeutend. Wurden doch bis Ende des Jahres weit über 30 Einheiten der britischen Kriegsflotte, darunter 3 Schiffe (von 15) der Schlachtflotte, versenkt, beschädigt oder außer Gefecht gesetzt.

So konnte dieses Buch, auch ohne daß es von Kampfhandlungen großen Stils berichtet, zu einer Sammlung von Ruhmesblättern unserer Marine und Luftwaffe werden.



Kriegschronik



Kriegschronik*)

(3. September bis 31. Dezember 1939)

3. September

Die englische Regierung läßt um 9 Uhr in Berlin mitteilen, daß Großbritannien sich als im Kriegszustand mit Deutschland befindlich betrachte, wenn bis 11 Uhr in London nicht eine befriedigende Antwort auf die herausfordernde Note vom Vortage eingelaufen sei. Die deutsche Reichsregierung beantwortet dieses Ultimatum mit einem Memorandum, in dem die englische Forderung abgelehnt und die Schuld der englischen Regierung festgelegt wird.

Das britische Informationsministerium gibt die Lügenmeldung aus, daß ein deutsches Unterseeboot den englischen Passagierdampfer ‚Athenia‘ 200 Meilen westlich der Hebriden torpediert habe.

4. September

Die englische Admiralität teilt mit, daß sofort nach Eintritt des Kriegszustandes von der englischen Flotte die Blockade über Deutschland verhängt worden sei. Die englische Regierung hat eine Mitteilung an die Schifffahrt herausgegeben, wonach ein Teil der Nordsee wegen Verseuchung mit Minen als gefährdetes Gebiet zu betrachten sei. Die Gefahrzone wird im Westen vom 5. Grad östlicher Länge, im Norden vom 56. Grad nördlicher Breite und im Osten und Süden von den holländischen und dänischen Territorialgewässern und der deutschen Küste begrenzt. Die Straße von Dover ist für die Schifffahrt geschlossen worden.

Wie das ‚Allgemeen Handelsblad‘ meldet, ist von einem britischen Kriegsschiff der holländische Dampfer ‚Grönlo‘ angehalten und gezwungen worden, Ramsgate anzulaufen, um dort untersucht zu werden. Das Schiff hatte Erze geladen, die möglicherweise für Deutschland bestimmt waren. Es handelt sich hier um den ersten Fall der Anwendung der Blockade, der bisher bekannt geworden ist.

*) Die Anführungszeichen bezeichnen Auszüge aus den Wehrmachtberichten.

5. September

„An der Nordseeküste griffen gegen 18 Uhr englische Kampfflugzeuge modernster Bauart Wilhelmshaven und Cuxhaven sowie die in den Flußmündungen liegenden Seestreitkräfte an. Die Jagd- und Flakabwehr von Kriegsmarine und Luftwaffe setzte so frühzeitig und wirksam ein, daß der Angriff auf Cuxhaven überhaupt vereitelt wurde, während die Bombenabwürfe in Wilhelmshaven keinen Schaden anrichteten. Von den angreifenden Flugzeugen wurden mehr als die Hälfte abgeschossen.“

Bei diesem englischen Luftangriff wurden von insgesamt 20 bis 25 angreifenden feindlichen Flugzeugen allein im Bereich des Küstenbefehlshabers Ostfriesland mit Sicherheit 10 feindliche Flugzeuge abgeschossen, davon von einem Schiff der Kriegsmarine 4.

9. September

England ist durch die in der Königlichen Proklamation erlassene neue Konterbandeliste wiederum, wie im Weltkrieg, zu einer Kriegsführung übergegangen, die die uneingeschränkte Absperrung Deutschlands von der See zum Ziele hat. Damit wird erneut der Versuch gemacht, den Gegner auszuhungern, d. h. die Kriegsmittel werden auch gegen Frauen und Kinder rücksichtslos eingesetzt. Diese Maßnahme spricht den wiederholten Erklärungen der englischen Regierung Hohn, der Krieg richte sich nicht gegen das deutsche Volk, sondern gegen seine Führung. Diesmal macht sich die englische Regierung gar nicht mehr die Mühe des Versuches, ihre Maßnahmen mit der Londoner Deklaration von 1909 zu rechtfertigen, die auf der von England selbst einberufenen Seekonferenz seinerzeit als „im wesentlichen den allgemein anerkannten Grundsätzen des internationalen Rechts entsprechend“ angenommen wurde. Die neue Konterbandeliste enthält u. a.:

- a) alle Arten von Waffen, Munition, Sprengstoffen, Chemikalien oder Vorrichtungen, die für den Gebrauch im chemischen Krieg geeignet sind, Material und Maschinen für deren Herstellung oder Reparatur;
- b) Brennstoffe aller Art;
- c) alle Nachrichtenmittel u. dgl.;
- d) Geldmünzen, Edelmetalle in Barren, Banknoten, Schuldurkunden und ähnliches;
- e) alle Arten Nahrungs- und Lebensmittel, Samen, Zucker und Futtermittel, Kleidung und Artikel sowie Materialien, die zu deren Erzeugung gebraucht werden.

10. September

„In der Nacht zum 9. September warfen britische Flugzeuge über einigen Städten Nord- und Westdeutschlands Flugblätter ab. Die Besatzung eines bei Überstedt (Thüringen) abgestürzten englischen Kampfflugzeugs wurde gefangengenommen.“

Das britische Informationsministerium verbreitet ein amtliches Kom-muniqué, in dem Deutschland beschuldigt wird, den uneingeschränkten U-Boot-Krieg gegen Handelsschiffe angeordnet zu haben. Hierzu teilt das Oberkommando der Kriegsmarine mit: „Bereits im ‚Athenia‘-Fall ist eindeutig festgestellt worden, daß die deutschen Seestreitkräfte den ausdrücklichen Befehl haben, sich bei der Führung des Seekrieges an die internationalen Vereinbarungen zu halten. Diese Anordnung hat auch weiterhin Gültigkeit.“

13. September

Amtliche Bekanntmachung

Die Reichsregierung hat in dem Bestreben, den friedlichen Seehandel so weit als irgend angängig zu schonen, in der Deutschen Preisordnung vom 28. August 1939 diejenigen für das feindliche Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmten Gegenstände und Stoffe zum unbedingten Bann-gut erklärt, die unmittelbar der Land-, See- oder Luftrüstung dienen. Nach-dem die britische Regierung eine Liste des unbedingten Banngutes aufgestellt hat, die weit über diesen Rahmen hinausgeht, sieht sich die Reichsregierung gezwungen, die Liste des unbedingten Banngutes ebenfalls zu erweitern. Die Reichsregierung hat daher das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Art. 1. Als Banngut (unbedingtes Banngut) werden folgende Gegen-stände und Stoffe angesehen, wenn sie für das feindliche Gebiet oder für die feindliche Streitmacht bestimmt sind:

1. Waffen jeder Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör;
2. Munition und Munitionsteile, Bomben, Torpedos, Minen und andere Arten von Geschossen, die für das Abschießen oder Abwerfen dieser Geschosse bestimmten Vorrichtungen, Pulver und Sprengstoffe ein-schließlich Sprengkapseln und Zündmittel;
3. Kriegsschiffe aller Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör;
4. Kriegsluftfahrzeuge aller Art, ihre Bestandteile und ihr Zubehör, Flugzeugmotoren;

5. Kampfwagen, Panzerkraftwagen und Panzerzüge, Panzerplatten jeder Art;
6. Chemische Kampfstoffe, die zu ihrem Abwurf oder Abgasen bestimmten Vorrichtungen und Maschinen;
7. Militärische Kleidung und Ausrüstungsgegenstände;
8. Nachrichten-, Signal- und militärische Beleuchtungsmittel und ihre Bestandteile;
9. Transport- und Verkehrsmittel und ihre Bestandteile, Zug-, Last- und Reittiere;
10. Kraft- und Treibstoffe aller Art, Kohle;
11. Gold, Silber, Zahlungsmittel und Schuldurkunden;
12. Geräte, Werkzeuge, Maschinen und Stoffe zur Herstellung oder zum Gebrauch der in den Ziffern I bis II genannten Gegenstände und Erzeugnisse.

Art. 2. Abs. I dieses Gesetzes wird Art. 22 Abs. I der Preisenordnung.

Art. 3. Dieses Gesetz tritt mit seiner Verkündung in Kraft.

Führerquartier, 12. September 1939

Der Führer und Reichskanzler gez. Adolf Hitler

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht gez. Keitel

Der Reichsminister des Auswärtigen gez. von Ribbentrop

Der Reichsminister der Justiz gez. Dr. Gürtner

18. September

Nach bisher vorliegenden Meldungen und Nachrichten des Auslandes sind bis einschließlich 15. September an britischen Schiffsverlusten 30 Dampfer mit etwa 190 000 BRT. als versenkt zugegeben worden. Dieses Ergebnis wurde erzielt unter strikter Einhaltung der internationalen Bestimmungen für die Führung des Handelskrieges.

19. September

„Die von der britischen Admiralität bekanntgegebene Versenkung des Flugzeugträgers ‚Courageous‘ ist durch die Meldung des angreifenden U-Bootes bestätigt worden.“

22. September

Die englische Admiralität steht sich jetzt zu der Erklärung gezwungen, daß auch die durch den englischen Rundfunk verschiedentlich verbreitete Meldung, wonach die ‚Bremen‘ von englischen Kriegsschiffen gekapert und in einen britischen Hafen gebracht worden sei, unzutreffend ist.

25. September

„Ein deutsches U-Boot versenkte einen englischen Zerstörer. Auch die Handelskriegsführung zeitigte wiederum gute Erfolge.“

27. September

„Deutsche Luftstreitkräfte griffen gestern englische Seestreitkräfte, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer in der mittleren Nordsee mit Erfolg an. Außer einem Flugzeugträger, der zerstört worden ist, wurden mehrere schwere Treffer auf einem Schlachtschiff erzielt. Unsere Flugzeuge erlitten keine Verluste.“

28. September

„Ein schwerer britischer Kreuzer wurde bei der Isle of May von einer Kampfstaffel mit Erfolg angegriffen. Eine 250-Kilo-Bombe schlug im Vorschiff ein. Von den am Vortag angegriffenen schweren britischen Seestreitkräften ist ein Flugzeugträger durch eine 500-Kilo-Bombe, ein Schlachtschiff durch zwei 250-Kilo-Bomben im Vor- und Mittelschiff getroffen worden.“

30. September

„Im Skagerrak und Kattegatt wurden in den letzten beiden Tagen 45 Dampfer von deutschen Zerstörern und Torpedobooten auf Bannware untersucht und ein Teil von ihnen aufgebracht.“

Zwei Schwärme von zusammen zwölf britischen Kampfflugzeugen versuchten in das deutsche Hoheitsgebiet an der Nordseeküste einzufliegen. Ein Schwarm griff in der Deutschen Bucht Zerstörer ohne jeden Erfolg an. Die britischen Flugzeuge wurden durch Flakfeuer vertrieben. Bombentreffer wurden nicht erzielt. Den anderen Schwarm stellten deutsche Jagdflieger in der Nähe der ostfriesischen Inseln Wangerooge und Langeoog. Im Luftkampf wurden von sechs britischen Flugzeugen fünf abgeschossen. Die Besatzungen zweier deutscher Jagdflugzeuge, die auf See notlanden mußten, wurden unverletzt durch deutsche Kriegsschiffe gerettet.“

4. Oktober

„Im Handelskrieg wurden seit dem 30. September weitere 72 Dampfer von deutschen Seestreitkräften angehalten. Ein Teil von ihnen wurde wegen Beförderung von Bannware in deutsche Häfen gebracht.“

9. Oktober

In Dubrovnik ist das Motorschiff ‚Dresden‘, das sich bei Kriegsausbruch gerade im Mittelmeer befand, trotz schärfster englischer Bewachung wohlbehalten eingelaufen. Um von den englischen Seestreitkräften nicht gesehen zu werden, ließ der Führer des Schiffes die Laderäume voll Wasser laufen, wodurch das Schiff erheblich tiefer zu Wasser lag und so eine andere Silhouette abgab. Auch die Stengen der Masten wurden eingezogen, so daß die ‚Dresden‘ von weitem einem kleinen Küstenschiff glich. Außerdem aber wurde nur nachts gefahren und tagsüber zwischen den vielen Inseln der dalmatinischen Küste geankert. Die schneidige Fahrt des deutschen Kapitäns fand bei der dalmatinischen Bevölkerung größte Anerkennung.

11. Oktober

(Sondermeldung) Am 9. Oktober erfolgte ein überraschender Bombenangriff auf englische Seestreitkräfte vor der Westküste Norwegens. Die deutschen Angriffsverbände erzielten u. a. sechs besonders schwere Treffer auf englische Kreuzer, die durch Explosionen und Rauchentwicklung an Bord weithin ein Zeichen des deutschen Erfolges waren. Zwei der deutschen Angriffsflugzeuge mußten auf dänischem Hoheitsgebiet notlanden.

15. Oktober

„Wie die britische Admiralität schon durch Rundfunk bekanntgab, wurde das Schlachtschiff ‚Royal Oak‘ durch ein deutsches U-Boot versenkt. Bisher konnte die britische Admiralität die Zahl von nur etwa 370 Überlebenden bekanntgeben.“

Nach späterer Mitteilung der britischen Admiralität belief sich die Zahl der Überlebenden der ‚Royal Oak‘ auf 424, die der Toten auf 810, darunter 24 Offiziere und 786 Mann.

16. Oktober

„Das U-Boot, durch welches das britische Schlachtschiff ‚Royal Oak‘ versenkt wurde, hat den britischen Schlachtkreuzer ‚Repulse‘ angegriffen und torpediert.“

17. Oktober

„Die englischen Seestreitkräfte wurden gestern erneut und mit Erfolg angegriffen. Zwei von den im Firth of Forth liegenden englischen Kriegsschiffen erhielten Bombentreffer schwersten Kalibers. Dieser Erfolg konnte

erzielt werden trotz heftigster feindlicher Gegenwehr durch Flakfeuer und Jagdflieger.

Bei der Überwachung des deutschen Luftraumes wurden gestern fünf feindliche Flugzeuge, darunter zwei englische, abgeschossen.

Nach Meldung des deutschen U-Boots-Kommandanten fanden die Torpedierungen des Schlachtschiffes „Royal Oak“ und des Schlachtkreuzers „Repulse“ in der Bucht von Scapa Flow statt.

Der Handelskrieg in Nord- und Ostsee zeitigte in der letzten Woche wirksame Ergebnisse. Im Atlantik sind nach englischen Quellen allein zwischen dem 13. und 15. Oktober 7 Dampfer mit 54 396 t versenkt worden, darunter der größte französische Tankdampfer „Emile Miguet“.

Bei den im Firth of Forth bombardierten britischen Kriegsschiffen handelt es sich um die Kreuzer „Edinburgh“ und „Southampton“. Die „Edinburgh“ ist erst 1938 vom Stapel gelaufen. Sie macht bei einer Wasserverdrängung von 10 000 t 32 Knoten. Ihre Hauptarmierung besteht in zwölf 15,2-cm-Geschützen, zwölf Flakgeschützen von 10,2 cm und sechs Torpedorohren. Die „Southampton“, 1936 vom Stapel gelaufen, 9100 t groß, ist ähnlich bewaffnet wie die „Edinburgh“. Sie zählt mit 32,5 Knoten Geschwindigkeit zu den raschesten Kreuzern der britischen Flotte.

18. Oktober

„Die deutsche Luftwaffe setzte gestern ihre Operationen gegen die Kriegshäfen an der englischen Ostküste fort. In der Bucht von Scapa Flow wurde nach den bisher vorliegenden Meldungen außer anderen Kriegsschiffen ein älteres englisches Schlachtschiff von Bomben schweren und mittleren Kalibers getroffen.“

19. Oktober

„Britische Truppen konnten bisher in der vorderen Linie der Westfront nirgends festgestellt werden. Hieraus geht einwandfrei hervor, daß sich die Engländer bisher an irgendwelchen Kampfhandlungen nicht beteiligten.“

23. Oktober

Die Ankündigung Winston Churchills, daß englische Kauffahrteischiffe bewaffnet werden sollten, um Jagd auf U-Boote zu machen, erhält eine praktische Bestätigung durch eine Londoner Meldung über die angebliche Versenkung eines deutschen U-Bootes. In ihr heißt es, daß ein englisches Handelsschiff, das sich auf der Fahrt von Bristol nach Südamerika befand und dessen Name verschwiegen wird, plötzlich ein U-Boot vor sich auf-

tauchen sah, das den Dampfer zum Stoppen aufforderte. Die Bemannung des englischen Schiffes habe sich sofort der auf ihm untergebrachten Geschütze bedient, und es sei gelungen, einen Treffer auf dem U-Boot zu erzielen. Inzwischen sei ein britischer Zerstörer zu Hilfe geeilt und habe seinerseits das U-Boot unter Feuer genommen.

28. Oktober

„Der Handelskrieg in Ost- und Nordsee sowie im Atlantik war weiterhin erfolgreich. In der Zeit vom 12. bis 25. Oktober 1939 wurden versenkt: Nach Meldungen, die durch eigene Streitkräfte bereits bestätigt sind: 22 Schiffe mit 109370 BRT., nach Meldungen der Auslandspresse weitere 3 Schiffe mit 12606 BRT., insgesamt also 25 Schiffe mit 121976 BRT. Damit steigen die Gesamtverluste seit Kriegsbeginn auf insgesamt 115 Schiffe mit 475321 BRT. Da bei dieser Zusammenstellung alle unbestätigten Meldungen nicht berücksichtigt sind, muß angenommen werden, daß die tatsächlichen Versenkungsziffern noch wesentlich höher liegen.

Trotz dieser Erfolge unserer Seestreitkräfte im Handelskrieg halten sich die eigenen Verluste in sehr geringen Grenzen. Es muß bisher mit dem Verlust von 3 U-Booten auf Grund ihres langen Ausbleibens gerechnet werden.“

2. November

Das deutsche Tankschiff ‚Emmy Friedrich‘ begegnet am 24. Oktober im Karibischen Meer dem englischen Kreuzer ‚Despatch‘. Der Kapitän zieht es vor, das Schiff zu versenken, um die Fracht von 40000 Fässern Benzin nicht den Engländern auszuliefern. Die ‚New York Times‘ enthält folgende Einzelheiten über den Vorfall: Der englische Kreuzer ‚Despatch‘ begegnete dem Schiff ‚Emmy Friedrich‘, während es ohne Lichter fuhr. Auf die Anfrage erwiderte der Kapitän, die Beleuchtungseinrichtung sei beschädigt. Der Kommandant des englischen Kreuzers befahl zu halten, aber das deutsche Schiff suchte unter einem Vorwand zu entkommen, mußte dann aber doch anhalten. Eine bewaffnete Abteilung der ‚Despatch‘ kam an Bord und fand die deutsche Mannschaft schon um die Rettungsboote versammelt. Die Deutschen weigerten sich, den englischen Matrosen zu gehorchen, während der Kapitän dem englischen Offizier mitteilte, man habe die Ventile zerschlagen und die Schotten geöffnet, so daß das Wasser schon in den Schiffsraum eingedrungen sei und es daher das beste wäre, die Rettungsboote auszuwerfen. Die Engländer beeilten sich, das Schiff zu verlassen, und retteten dann die deutsche Mannschaft, die in Jamaika interniert wird.

9. November

„Die britische Admiralität gibt nachträglich den Verlust eines britischen U-Bootes bekannt.“

10. November

Das als Hilfskreuzer dem Küstendienst zugeteilte britische Handelsschiff ‚Carmatin‘ ist nach einer Meldung aus London in der Nordsee versenkt worden. 14 Mann der Besatzung konnten sich in einem Rettungsboot in Sicherheit bringen.

Die britische Admiralität gibt die Versenkung des Hilfskriegsschiffes ‚Northern Rover‘ durch deutsche Seestreitkräfte bekannt.

13. November

Die von Churchill im Parlament angekündigte Bewaffnung der englischen Handelsflotte ist in großem Umfange durchgeführt. Neben Frachtdampfern sind auch zahlreiche Fahrgastschiffe bereits mit Geschützen ausgerüstet worden. Frankreich ist dem englischen Beispiel gefolgt und ebenfalls zur Armierung der Handelsflotte geschritten.

14. November

„Trotz ungünstiger Wetterlage unternahm am 13. November ein deutscher Kampffliegerverband einen Angriffsflug gegen die Shetlandinseln. Hierbei wurden 2 Flugboote zerstört. Ein vermutlicher Treffer gegen einen englischen Kreuzer konnte mit Sicherheit nicht beobachtet werden. Die eigenen Flugzeuge kehrten sämtlich wohlbehalten wieder zurück.“

15. November

„Die englische Admiralität gibt den Verlust eines Zerstörers bekannt, der auf eine deutsche Mine gelaufen sei. Der englische Frachtdampfer ‚Matra‘ (8600 t) wurde durch eine Explosion vernichtet. Eines unserer U-Boote hat in den letzten Tagen 26000 t versenkt und eine Prise eingebracht.“

In der Nähe der englischen Küste ist ein englischer Dampfer gegen die Überreste eines früher gesunkenen Schiffes gestoßen und untergegangen. Auf seine Notsignale eilte ihm ein anderes Schiff zu Hilfe, stieß jedoch ebenfalls gegen die Überreste des gesunkenen Dampfers und ging gleichfalls unter. Auf einem von der Küste kommenden Rettungsboot wurden die 46 Mann der Besatzungen der beiden Schiffe gerettet.

England beabsichtigt, vom 20. d. M. an den neutralen Handel noch weiter dadurch zu schädigen, daß zukünftig alle Güter von der britischen Kontrolle sofort beschlagnahmt werden sollen, für die aus den Schiffspapieren der endgültige Empfänger nicht ersichtlich ist.

18. November

„Der Versuch dreier britischer Flugzeuge, Wilhelmshaven anzugreifen, wurde durch rechtzeitig einsetzende Abwehr vereitelt. Bomben wurden nicht abgeworfen.“

Deutsche Aufklärer stießen ungehindert bis hinter die Shetland- und Orkneyinseln vor und legten damit in ununterbrochenem Flug, teils bei peitschendem Regen und kräftigem Wind, über 2000 km zurück.

In 13 Städten der Grafschaften Lancashire und Cheshire und in Nordwales gab es Luftalarm. Die englischen Luftabwehrgeschütze traten in Tätigkeit, auch stiegen Kampfflugzeuge auf. Sämtliche deutschen Flugzeuge kehrten unbehelligt zurück.

In Telegrammen aus Kapstadt wird gemeldet, daß ein bewaffnetes Kaperschiff den britischen Tanker ‚Africa Shell‘ versenkt habe. Wie die Mannschaft des versenkten englischen Tankers ‚Africa Shell‘ berichtet, erhielt ihr Schiff von dem deutschen Kriegsschiff Befehl, zu stoppen. Das Kriegsschiff feuerte einen Schuß ab. Einige Deutsche kamen an Bord der ‚Africa Shell‘ und beschlagnahmten die Lebensmittelvorräte. Die Besatzung mußte sodann in die Boote gehen. Die ‚Africa Shell‘ wurde dann mit zwei Bomben versenkt.

21. November

„Die deutsche Luftwaffe setzte am 20. November ihre Aufklärung gegen die feindlichen Staaten fort. In England wurde Scapa Flow, Schottland und Südenland, in Frankreich der Raum nördlich Paris aufgeklärt.“

Trotz feindlicher Abwehr führten die Flugzeuge ihre Aufträge planmäßig durch. In den Monaten September und Oktober haben deutsche Überwasserstreitkräfte gemeinsam mit Luftstreitkräften in der Ost- und Nordsee mehrere hundert Handelsschiffe auf Banngut untersucht.“

22. November

„Die Luftwaffe klärte am 21. November wiederum über englischem Gebiet bis Scapa Flow auf.“

23. November

„Am 22. November erzielte die lebhafteste Aufklärungstätigkeit der deutschen Luftwaffe über Frankreich und England trotz starker Jagd- und Flakabwehr besonders wertvolle Erkundungsergebnisse. In den Gewässern

von Shetland wurde unter starker Abwehr im Tiefangriff ein englisches Flugboot in Brand geschossen."

Nachdem erst am 21. November London durch deutsche Flieger aufgeschreckt wurde, hat sich, wie Keuter meldet, der Besuch deutscher Luftstreitkräfte über der englischen Hauptstadt am 22. November wiederholt. Abermals wurde, da die Flugzeuge ganz überraschend erschienen, kein Alarm gegeben. Die deutschen Flugzeuge flogen, wie auch am Vortag, sehr niedrig über London dahin, so daß das völlig überraschte Publikum auf den Straßen und Plätzen die Eisernen Kreuze auf den Maschinen deutlich erkennen konnte. Wie Keuter ferner mitteilt, setzten die deutschen Maschinen, nachdem sie längere Zeit über London gekreuzt hatten, ihren Flug ins Innere Englands fort. Das englische Abwehrfeuer blieb völlig unwirksam.

24. November

„Die Nachricht der ‚New York Times‘ von der schweren Beschädigung des britischen Kreuzers ‚Belfast‘ wird durch die Meldung eines U-Bootes bestätigt, das einen Kreuzer der ‚Southampton‘-Klasse im Firth of Forth torpediert hat. Nach Meldungen der britischen Admiralität lief weiter der britische Zerstörer ‚Gipsy‘ an der englischen Ostküste auf eine Mine und sank.“

Die ‚Belfast‘ war einer der modernsten englischen leichten Kreuzer von 10 000 t. Er lief 1938 vom Stapel. Bewaffnung: 12 Geschütze zu 15,2 cm, 4 Geschütze zu 4,7 cm, 12 Flaß zu 10,2 cm, 16 Flaß zu 4 cm, 6 Torpedoausstoßrohre.

Der Zerstörer ‚Gipsy‘ war ein Schiff der ‚Greyhound‘-Klasse. Stapellauf: 1935. Bewaffnung: vier 12-cm-Geschütze, 8 Torpedoausstoßrohre. Wasserverdrängung: 1335 t.

25. November

„Ein deutsches U-Boot hat in seinem Operationsgebiet eine englische U-Boot-Falle, ein Hilfskriegsschiff von 7000 t, vernichtet. Die U-Boot-Falle hatte sich als holländischer Dampfer getarnt.“

Nach englischen Meldungen sank der 8860 t große britische Dampfer ‚Mangalore‘ durch Minentreffer an der englischen Südostküste."

26. November

„Am 25. November griffen Verbände der deutschen Luftwaffe englische Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee an. Dabei wurden vier Volltreffer, darunter einer auf einem Kreuzer der ‚Aurora‘-Klasse, erzielt.“

Die Aufklärungstätigkeit der Luftwaffe erstreckte sich am gestrigen Tage wiederum bis über die Shetlandinseln. Der Feind versuchte am gestrigen Nachmittag, über Helgoland nach Nordwestdeutschland einzufliegen, wurde aber bei Erreichen der Nordseeküste von der deutschen Flaartillerie zur Umkehr gezwungen. Verluste sind bei der deutschen Luftwaffe nicht zu verzeichnen."

Die „Aurora“, auf deren Hinterschiff ein schwerer Volltreffer durch Lichtbildaufnahmen bestätigt wurde, ist ein kleiner Kreuzer von 5200 t, der 1936 vom Stapel lief. Bestückung: 6 Geschütze zu 15,2 cm, 4 zu 10,2 cm, 2 zu 4,7 cm, 6 Torpedoausstoßrohre.

28. November

„Deutsche Seestreitkräfte unter Führung von Vizeadmiral Marschall haben beim Passieren der nordatlantischen Gewässer den Seeraum zwischen Färöer und Grönland aufgeklärt. Hierbei stellten sie in der Nähe von Island den britischen Hilfskreuzer „Kawalpindi“, der nach kurzem Gefecht vernichtet wurde. Es gelang trotz sofort einsetzender Rettungsmaßnahmen nur, 26 Mann der Besatzung des Hilfskreuzers zu bergen."

29. November

„Englische Flugzeuge versuchten wiederum, über die ostfriesischen Inseln nach Nordwestdeutschland einzufliegen, ohne jedoch die deutsche Küste zu erreichen. Hierbei wurde der Fliegerhorst Borkum angegriffen. Schaden wurde nicht angerichtet."

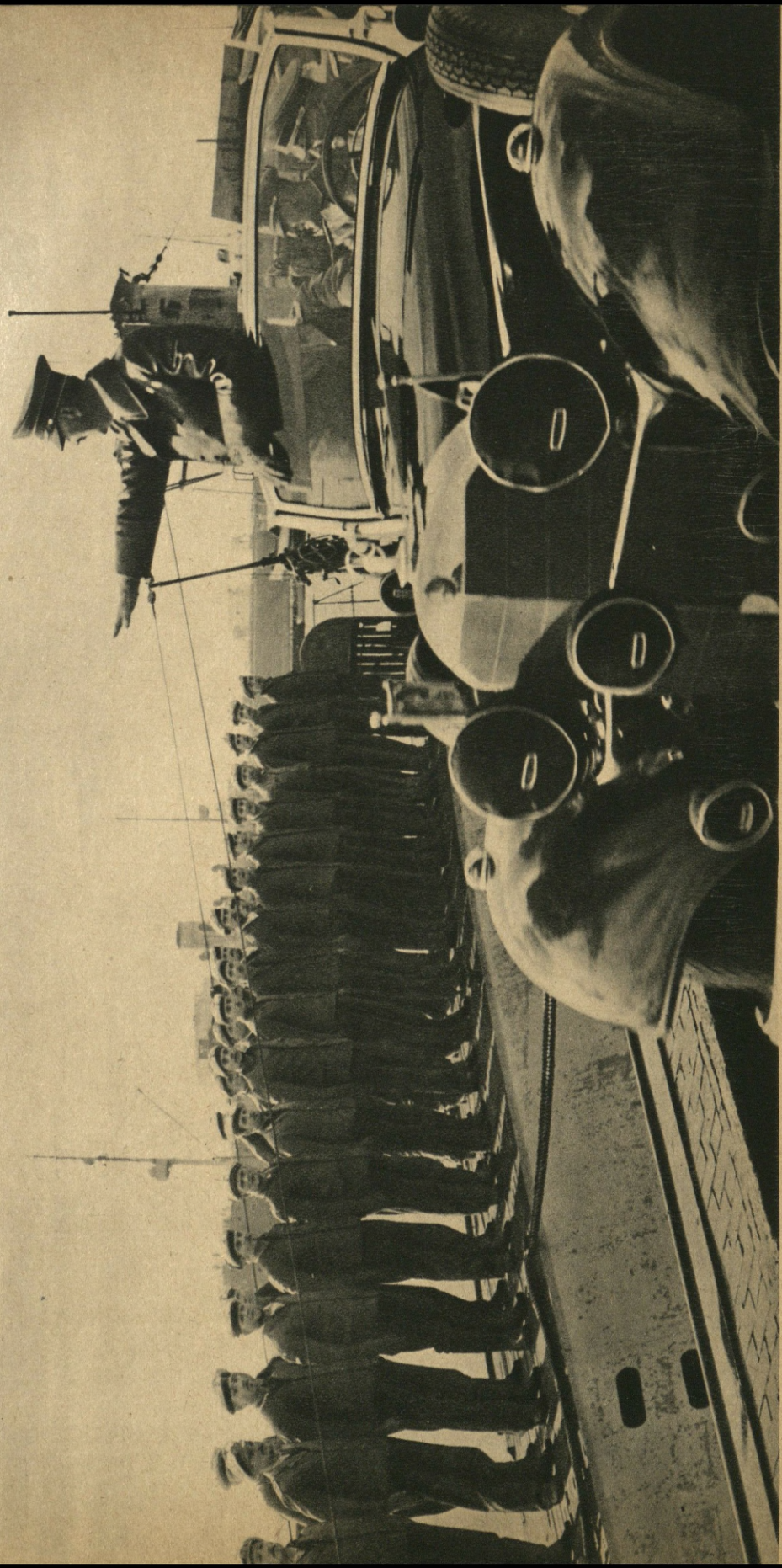
Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, ist ein britischer schwerer Kreuzer der „London“-Klasse durch Kapitänleutnant Prien östlich der Shetlandinseln torpediert und vernichtet worden."

4. Dezember

„Englische Kampfflugzeuge versuchten am 3. Dezember einen Angriff auf Helgoland. Die frühzeitig einsetzende deutsche Abwehr verhinderte die planmäßige Durchführung des Angriffes. Außer einem Treffer auf einen kleinen Fischlogger ist kein Schaden angerichtet worden."

7. Dezember

„Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge gegen England und Schottland durch. Die Aufklärer stießen wiederum bis zu den Shetlands vor. Bei einem Luftkampf westlich der holländischen Insel Texel stießen ein deutsches und ein englisches Flugzeug zusammen und stürzten ins Meer."



Der Führer bei seinen U-Booten in Wilhelmshaven



Generalfeldmarschall Göring beglückwünscht erfolgreiche Englandsflieger

Großadmiral Raeder besucht ein Kriegsschiff



In den Abendstunden fanden fünf Einflüge britischer Flugzeuge von der Deutschen Bucht her nach Schleswig-Holstein statt. Flakfeuer zwang den Gegner zum Abdrehen nach Norden, wobei er versuchte, über dänisches Hoheitsgebiet zu entkommen. Bomben wurden über deutschem Gebiet nicht abgeworfen."

8. Dezember

"Die Luftwaffe führte mit stärkeren Kräften Kontrollflüge über der Nordsee durch und streifte dabei auch die Ostküste Schottlands in niedrigster Flughöhe ab. Eine deutsche Staffel wurde östlich des Firth of Forth von britischen Jägern erfolglos angegriffen. Auf dem Rückflug mußte ein deutsches Flugzeug wegen Motorstörung eine Notwasserung vornehmen. Die Besatzung verließ das Flugzeug im Schlauchboot. Flugsicherungskräfte zur Bergung der Besatzung sind unterwegs."

9. Dezember

"Die britische Admiralität bestätigt die Torpedierung des Zerstörers 'Jersey' am 7. Dezember durch ein deutsches U-Boot."

Hierbei handelt es sich um eine der modernsten Einheiten der britischen Kriegsmarine. Der Zerstörer wurde erst knapp 8 Monate zuvor in Dienst gestellt. Er war 1690 t groß, lief 36 Seemeilen. Seine Besatzung bestand aus 183 Mann, die Bewaffnung aus sechs 4,7-Zoll-Geschützen, Flakartillerie und 10 Torpedoausstoßrohren.

11. Dezember

"Am Westausgang des englischen Kanals wurden zwei britische Tanker von zusammen 18000 t versenkt."

12. Dezember

"Die Luftwaffe führte einzelne Erkundungsflüge gegen Großbritannien durch."

Zu der Feststellung der britischen Admiralität, daß vier größere englische Dampfer mit einem Gesamtinhalt von 22368 t, von denen man längere Zeit nichts mehr gehört hat, als überfällig und als verloren angesehen werden mußten, bemerkt 'Evening News' in einem Kommentar, daß diese 4 Schiffe sich vom Kap der Guten Hoffnung auf dem Wege nach England befanden, und daß sie also im südlichen Teil des Atlantischen Ozeans zum Sinken gebracht sein mußten. Die Wahrscheinlichkeit sei groß, daß diese Schiffe einem deutschen Kriegsschiff zum Opfer gefallen seien.

Es handelt sich um die Dampfer ‚Ashlea‘, 4222 t, ‚Newton Beach‘, 4651 t, ‚Huntsman‘, 8196 t, und ‚Frevanion‘, 5299 t. Somit sind 22368 t Schiffsraum weitab von Englands Küsten auf tropischer See in den Grund gebohrt worden.

12. Dezember, abends

„Der Lloyd-Schnelldampfer ‚Bremen‘ ist heute abend aus Übersee wieder in der Heimat eingetroffen. Die Kriegsmarine hatte Maßnahmen für die sichere Einbringung des Schiffes getroffen. Unter anderem waren Flugzeuge eingesetzt, um dem Schiff den nötigen Schutz zu gewähren. In der Nordsee versuchte ein britisches U-Boot die ‚Bremen‘ anzugreifen. Eines der zur Sicherung der ‚Bremen‘ entsandten Flugzeuge drückte das englische U-Boot aber so unter Wasser, daß der Angriff verhindert wurde.“

13. Dezember

„Im Zusammenhang mit der Rückkehr des Lloyd-Schnelldampfers ‚Bremen‘ flogen in den Abend- und Nachtstunden des 12. Dezember britische Flugzeuge in die Deutsche Bucht ein. Frühzeitig von den Nordseeinseln und den Kriegsschiffen einsetzendes Abwehrfeuer zwang den Gegner, ohne die Nordseeküste erreicht zu haben, im Küstenvorfeld umzukehren.“

14. Dezember

„In den letzten Tagen fanden Operationen der Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee statt. Auf dem Rückmarsch ereignete sich bei einem leichten Kreuzer eine Unterwasserdetonation. Die Schäden sind geringfügiger Art, das Schiff ist in den Heimathafen zurückgekehrt.

Das Panzerschiff ‚Admiral Graf Spee‘, eines der seit Kriegsausbruch in den atlantischen Gewässern operierenden Kriegsschiffe, stieß gegen einen Geleitzug La Plata—europäische Gewässer vor und versenkte die britischen Dampfer ‚Tairoa‘ (7983 t) und ‚Streonshall‘ (3895 t). Hierbei kam das Panzerschiff in Gefechtsberührung mit dem schweren englischen Kreuzer ‚Exeter‘ und den leichten Kreuzern ‚Ajax‘ und ‚Achilles‘.

Bei dem Gefecht gelang es dem Panzerschiff, den zahlenmäßig überlegenen feindlichen Streitkräften schweren Schaden zuzufügen. ‚Exeter‘ mußte sich nach schweren Treffern aus dem Gefecht zurückziehen. Einer der leichten Kreuzer wurde gleichfalls schwer beschädigt. Das Panzerschiff ‚Admiral Graf Spee‘ erhielt seinerseits einige Treffer. Zur Zeit befindet es sich in dem Hafen von Montevideo (Uruguay).

Die britische Admiralität teilt den Verlust des Zerstörers ‚Duchess‘ in den heimischen Gewässern mit.“

15. Dezember

„Ein einzelnes britisches Bombenflugzeug, das gestern den Fliegerhorst Borkum, ohne Bomben zu werfen, anslog, wurde durch unsere Flugabwehr vertrieben.

Zwei weitere britische Kampfflugzeuge versuchten die Insel Sylt anzugreifen. Vier abgeworfene Bomben fielen außerhalb der Insel ins Meer.

Großen Umfang nahm in den Nachmittagsstunden ein Luftkampf an, der sich aus dem Angriff britischer Kampfflugzeuge im Gebiet der nordfriesischen Inseln entwickelte.

Deutsche Jäger schossen von den 20 Angreifern 10 ab. Ein deutsches Flugzeug mußte auf See niedergehen.“

17. Dezember

„Die Luftwaffe führte Aufklärungsflüge über den Nordseegebieten durch.

Versuche britischer Bombenflugzeuge, in der Nacht vom 16./17. Dezember die Inseln Norderney und Sylt anzugreifen, scheiterten. Eine Anzahl Bomben fielen in die See.“

18. Dezember

„Die Luftwaffe führte ihre Aufklärung über Ostfrankreich und der Nordsee durch. Hierbei stießen die deutschen Flugzeuge im Norden bis zu den Shetlands, im Süden bis Portsmouth vor. Sie vertrieben an mehreren Stellen englische Vorpostenschiffe und Küstenwachboote von ihren Standorten. Ein Vorpostenschiff wurde durch Bombenabwurf versenkt. Am Abend versuchten englische Flugzeuge, die deutsche Küste anzufliegen.

Das Panzerschiff ‚Admiral Graf Spee‘ hat die zur Wiederherstellung seiner Seefähigkeit benötigte Frist von der uruguayischen Regierung nicht bekommen. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat deshalb dem Kommandanten den Befehl gegeben, das Panzerschiff außerhalb der Hoheitsgewässer selbst zu sprengen und zu vernichten. Dies ist am 17. Dezember gegen 20 Uhr geschehen.“

19. Dezember

„Die Luftwaffe klärte gegen Seeziele ostwärts Schottland auf. Hierbei griffen deutsche Fernaufklärer vier englische Vorpostenboote an. Sie wurden versenkt.

In den frühen Nachmittagsstunden versuchten 52 englische Kampfflugzeuge Wilhelmshaven anzugreifen. Der deutsche Flugmeldedienst erkannte frühzeitig die Angreifer. Bereits nördlich Helgoland wurden sie von Jagd-

und Zerstörerflugzeugen gestellt. 34 britische Flugzeuge wurden hierbei nach hartem Kampf abgeschossen. Wir verloren 2 Flugzeuge. Einzelne feindliche Flugzeuge, denen es gelang, sich den angreifenden deutschen Jägern zu entziehen, gerieten in das konzentrierte Abwehrfeuer der Flakartillerie auf den Inseln und an der Küste. Sie mußten umkehren, ohne zum Bombenabwurf zu kommen."

20. Dezember

„Die deutsche Luftwaffe führte unter schwierigsten Wetterverhältnissen Erkundungen und Angriffe gegen Seeziele in der Nordsee durch. Nach den bisherigen Feststellungen wurden dabei 4 Schiffe britischer leichter Seestreitkräfte durch Bombentreffer zerstört. Ein deutsches Aufklärungsflugzeug griff ein großes britisches Flugboot an und brachte es zum Absturz.

In den letzten drei Tagen hat die deutsche Luftwaffe 23 Schiffe der britischen Vorpostenstreitkräfte vernichtet, unter anderem: ‚Pearl‘, ‚Serenity‘, ‚New Choice‘, ‚Eilead Wray‘, ‚Evelina Sedgely‘ und ‚Trinity‘.

Die Verluste der Briten in der Luftschlacht vom 18. Dezember haben sich um zwei weitere Flugzeuge erhöht, so daß als feindlicher Gesamtverlust dieses Tages nunmehr 36 Kampfflugzeuge vom Typ Vickers-Wellington festzustellen sind."

21. Dezember

„Der Überseedampfer ‚Columbus‘ wurde, um der drohenden Aufbringung durch ein feindliches Kriegsschiff zu entgehen, von der Besatzung versenkt. Die Mannschaft und die Fahrgäste wurden von dem USA.-Kreuzer ‚Tuscaloosa‘ übernommen.

Das kürzlich von seiner dritten Fahrt zurückgekehrte U-Boot des Kapitänleutnants Herbert Schulze hat während seiner ersten drei Unternehmungen 80380 BRT. feindlichen Handelschiffsräum versenkt."

23. Dezember

„Der mit seinem U-Boot in die Heimat zurückgekehrte Kapitanleutnant Prien bestätigt die schon mitgeteilte Torpedierung eines Kreuzers der ‚London‘-Klasse. Das U-Boot hat auf seiner Fahrt 26159 t feindlichen Handelschiffsräum versenkt."

25. Dezember

„Während die Tätigkeit der deutschen Luftwaffe am 24. Dezember ruhte, überflogen britische Flugzeuge in den Nachmittagsstunden die Deutsche Bucht."

26. Dezember

„Auch am 25. Dezember versuchten britische Flugzeuge wie am Vortage Vorpostenboote in der Deutschen Bucht anzugreifen. Im Abwehrfeuer der Maschinengewehre blieben die Angriffe erfolglos.“

28. Dezember

„Britische Flugzeuge versuchten gestern nachmittag gegen die deutsche Nordseeküste vorzustößen, wurden aber durch rechtzeitige Abwehr daran gehindert. Von 2 Flugzeugen, die bis zur deutschen Küste gelangten, wurde eines durch einen Jagdflieger abgeschossen, das andere durch Flaßfeuer vertrieben.“

30. Dezember

„Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben wurde, hat ein deutsches U-Boot westlich Schottland ein englisches Schlachtschiff der ‚Queen-Elizabeth‘-Klasse torpediert.

Die Luftwaffe setzte trotz der schlechten Wetterlage ihre Aufklärungs-tätigkeit über Großbritannien und Frankreich fort.“

Die Schiffe der ‚Queen-Elizabeth‘-Klasse sind 1913—15 erbaut und zum Teil 1935—39 modernisiert. Es handelt sich um Schlachtschiffe von 30600 t bzw. 31100 t.

31. Dezember

„Die Kriegsmarine setzte auch in den letzten Wochen die Aufklärungs- und Überwachungstätigkeit sowie eine laufende Kontrolle der Handelswege in Ost- und Nordsee planmäßig fort. Der Ansatz von Seestreitkräften im Handelskrieg war weiterhin erfolgreich.“

* * *

Ämtlich wird mitgeteilt:

„Folgende Statistik der in der Zeit von Kriegsbeginn bis zum 20. Dezember 1939 auf See eingetretenen Handelsschiffsverluste wird bekanntgegeben:

I. Nach bestätigten Meldungen sind mit Sicherheit in Verlust geraten:

- | | |
|--|--------------|
| a) 134 britische Schiffe mit | 526 169 BRT. |
| b) 12 französische Schiffe mit | 64 759 „ |
| c) 78 neutrale Schiffe mit | 258 209 „ |

Zusammen: 224 Schiffe mit 849 137 BRT.

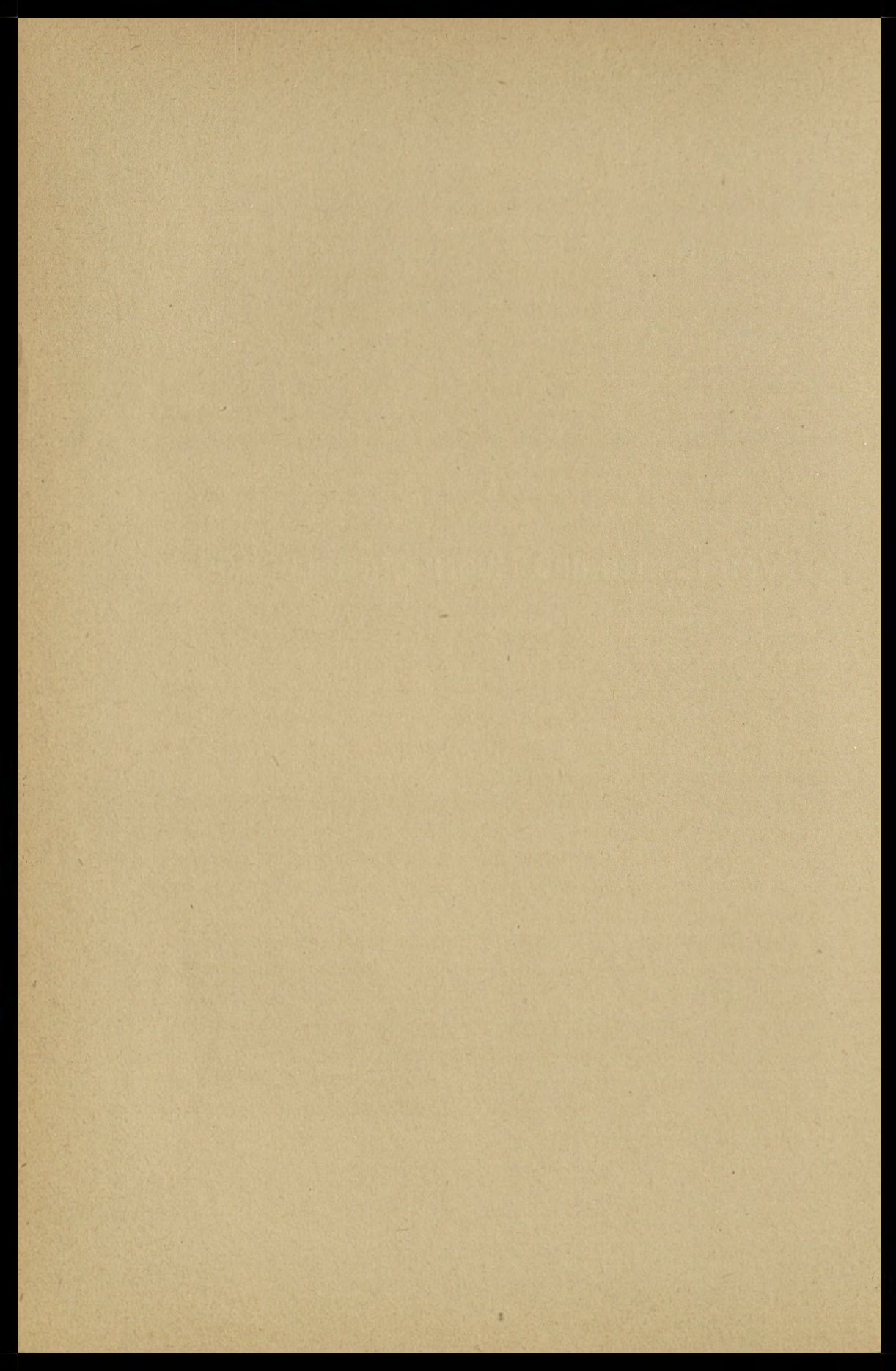
2. Darüber hinaus sind mit großer Wahrscheinlichkeit als verloren anzunehmen:

a) 14 britische Schiffe mit	46425 BRT.
b) 4 französische Schiffe mit	17233 "
c) 20 neutrale Schiffe mit	37240 "
d) 17 unbekannte Schiffe mit	79600 "

Zusammen: 55 Schiffe mit 180498 BRT.

Damit betragen die feindlichen und neutralen Gesamtverluste auf See bis zum 20. Dezember: 279 Handelsschiffe mit einer Tonnage von 1029635 BRT."

Von Fahrten und Flügen gegen England



»... 10 feindliche Flugzeuge abgeschossen,
davon von einem Schiff der Kriegsmarine 4«

(Wehrmachtbericht vom 5. September 1939)

Draußen auf der Reede liegt ein Kriegsschiff vor Anker, längsseits ein Wasserfahrzeug und die Motorpinasse, die Sachen von der Werft gebracht hat. Ein Herbstnachmittag, wie er oft hier oben an der Küste ist, alle Schattierungen von Grau im bedeckten Himmel, braune Farbtöne im Wasser, das mit dem Elbstrom an den hellgrauen Flanken des Schiffes vorübergurgelt. Ein kräftig grüner Strich: die Küste, Deiche und Vorland, dahinter hellrote Dächer von Einzelhöfen, Möwen über dem See und träge Bojen schwarz und rot am Fahrwasserrand.

Gestern hat England den Krieg erklärt, und die Gesprächsthemen in den Mannschaftswohnräumen, Feldwebel- und Unteroffiziersmessen, bei Offizier und Mann drehen sich um dieses unglaubliche Ereignis.

Auf dem Aufbaudeck stehen Kommandant und Erster Offizier: „Es ist doch dieselbe Sturheit, Herr Kapitän“, meint der Kleine, drahtige I. O., „wie 1914. England denkt immer noch, die balance of power auf dem Kontinent aufrechterhalten zu müssen!“

Der schlanke, große und blonde Kommandant zuckt mit den Schultern: „Was sie machen wollen, weiß ich nicht, ihre militärische Position ist doch schwach genug und — nanu, was ist denn das? Da kommen ja Flugzeuge!“

Er hebt das Doppelglas und beobachtet zwei Flugzeuge, die in 50—100 m Höhe von Norden her anfliegen.

„Die fliegen wenigstens richtig!“ lacht der I. O., „tadellos! Große Maschinen sind das, was wollen sie denn jetzt, die drehen ja auf uns zu, das ist doch falsch!“

Sie drehen auf das Schiff zu, die beiden großen, zweimotorigen Bristol-Blenheims, hart drehen sie auf das Kriegsschiff zu —

„Fliegeralarm!“ schreien, nein, brüllen die beiden Offiziere, der Kapitän eilt zur Brücke, der I. O. stürzt in seine Zentrale, gleichzeitig ruft er einem der vorbeieilenden Geschützführer zu:

„Warum schießen Sie nicht? Das sind Engländer, Mensch!“

Eben hat der Glakeinsatzleiter, ein Kapitänleutnant auf dem Glakeinsatzstand, hoch über dem Schiff die Flieger auch beobachtet. Neben ihm steht ein Fliegerleutnant, zwischen 11 und 12 am Montagvormittag ist irgend etwas gemeldet worden von Flugzeugen, und er hat sich mit Hilfe von Fotos und Zeichnungen mit dem Flieger zurückgezogen, Risse und Silhouetten studiert, um die feindlichen Flugzeuge sicher erkennen zu können. Kommen werden sie ja nicht, die Engländer, was sollen sie auch hier, wo die ganze Gegend nur noch Kulisse für Glakbatterien und Glakwaffen ist, wo Scheinwerferstände und Sorchgeräte überall wie Pilze nach dem Regen aus dem Boden geschossen sind. Aber immerhin: die Typen, die muß man kennen. Sie haben sich aus ihrem Luftmelderaum herausbegeben, die beiden, und stehen an der Verkleidung des Glakeinsatzstandes. Weit schweift der Blick, unwillkürlich sehen sie hinüber nach der freien See zu, dorthin, wo die braune Tade sich allmählich mit dem Grau des Himmels vermischt und keine scharfe Trennungslinie mehr zu erkennen ist.

„Da sind doch Flugzeuge rechts von Wangerooze?“

Der Kapitänleutnant hebt das Doppelglas und blickt genauer hin: Zwei dunkle Punkte nähern sich, steuern Süd und kommen heran. Der Bll., der Befehlsübermittler, sieht den Glakeinsatzleiter an:

„Meldung vom Backbord-achtern-GlaMG.: der Bootsmaat meldet zwei Flugzeuge, Herr Kaleunt!“

Klar und deutlich gibt der Bootsmaat seine Beobachtung durch, während die beiden Offiziere weiter beobachten. Plötzlich sieht der Kapitänleutnant, wie sich am vorderen Flugzeug Klappen öffnen, im selben Augenblick erkennt er den Typ: Engländer, verdammt nochmal, tatsächlich Engländer! Erkennungszeichen haben sie nicht, nur ein roter Kreis auf den oberen Tragdecks ist von dem rot-weiß-blauen Pfauenauge der britischen Flugzeuge übriggeblieben, das Weiß ist dunkelgrün übermalt, auch so eine Verletzung internationaler Bestimmungen, wie sie sich der Engländer jederzeit erlauben zu können glaubt! Jetzt dreht der erste heran, und im selben Moment, in der gleichen Sekunde, in der unten Kommandant und I.O. ihren Fliegeralarm befehlen, schreit auch der Glakeinsatz das: „Fliegeralarm!“, läßt die Alarmglocken schrill durchs ganze Schiff rasseln und sieht, wie die Männer auf ihre Stationen stürzen.

Mit dröhnenden Motoren schießt ein dunkler Schatten mit Riesenschwingen heran, und während die Glakwaffen ihr mörderisches Feuer er-

öffnen, braust der Bomber, von Steuerbordseite hart eindrehend, auf das Kriegsschiff los: zwei 250-kg-Bomben fallen, wie schwere gedrungene Torpedos sausen sie herab, platschen ins Wasser, dann ist der Riesenvogel auch schon über dem Schiff, in Sekundenschnelle hinweg, und rauscht davon. Wütend bellen die Flakwaffen mit Leuchtpurgeschossen hinterdrein. Der große Bomber, der mit soldatischem Schneid angriff, schwankt, verfolgt von dem Feuer des Kriegsschiffs, setzt noch einmal aufs Wasser auf, hebt sich todwund und stürzt dicht vor der Mellumplatte ins graubraune Tadelwasser. Sofort gibt der I. O. seine Befehle:

„Pinasse zur Untergangsstelle, vielleicht sind Verletzte drin, retten!“

Er winkt einem Leutnant, ein Fliegeroffizier wird herbeigeholt, das Boot eilt in schnaubender Fahrt davon: der Gegner ist erledigt, nun muß man sich um die Flugzeugbesatzung kümmern, der Kampf ist vorbei, tapferen Gegnern muß man helfen! Die Pinasse kommt nicht mehr dazu — schon donnert der nächste Bomber heran, sie muß zurück. Der Pilot des Bombers hat sich retten können, hat die Mellumplatte erreicht, eine Nacht in der leeren Wohnbaracke verbracht und wurde später vom Fliegerhorst geborgen.

Schon brummen wieder Motoren in der Luft, ein weiterer Bomber fliegt von Norden her an einem hinter dem Kriegsschiff liegenden Zerstörer vorbei, Maschinengewehre rattern, nun dreht er auf, braust zwischen Zerstörer und Kriegsschiff durch und sucht nach Nordosten zu entkommen. Feuerblitze zucken auf, Leuchtpurgeschosse verfolgen den Bomber, der jetzt genau in der Schußrichtung des Kriegsschiffes in der Luft steht.

Ein Obergefreiter, Geschützführer an einem der achteren 3,7 cm, hatte Freiwache und stand auf dem Mitteldeck. Auch er hat mit mehreren Kameraden die ankommenden Flieger bemerkt: „Junge, Junge, die könnten wir abknallen, wenn Feuererlaubnis gegeben wird!“ hat er sachverständig zum GS. vom Steuerbord achteren 3,7 cm gesagt, als auch schon die Bomben des vordersten Flugzeuges ins Wasser platschten und der Fliegeralarm markerschütternd durchs Schiff gellte:

„Feuererlaubnis!“

Und nun läßt der GS. seine Kanone bellen, immer hinter dem zweiten Bomber drein, den ersten hat er nicht bekommen können, den haben andere erledigt, nun ist er dran, sein Geschütz, seine gute 3,7 cm mit den 9 Mann und den gelben, kleinen Geschossen, seine Kanone, an der er die Männer ausgebildet hat, daß sie zahlreiche Schüsse spielend abgibt, wenn es darauf ankommt. Und hier kommt es darauf an! Verdammt nochmal zu! Er be-

obachtet, sieht, wie ein Geschoss, zwei, vielleicht auch drei, den Benzintank des Bombers treffen, sieht eine kleine rote Flamme aufglücken, größer werden, wachsen, schließlich zu heller Flamme brennen. Er sieht, wie der schwere Bomber aufs Wasser geht, kopfüber in die Flut stürzt und verschwindet. Aber der Kampf ist noch nicht zu Ende: diesmal fliegen zwei Bomber von Süden her das Kriegsschiff an, treten aus dem Dunst, brummen jenseits der Mellumplatte nordwärts. Wieder feuern Flakgeschütze und FlaMG.s, wieder steigen Leuchtspurgeschosse ihre schnellen Bahnen hoch, die 3,7 cm knallen ununterbrochen. Wie eine Kette Wildenten surren drüben, schwer zu sehen im Dunst, der wieder dichter über dem Wasser liegt, die beiden Bomber eben über der Oberfläche dahin, die schweren Flaks brüllen auf, wenige Schuß, und eine Feuersäule schlägt aus dem einen Flugzeug, wächst und schwillt zu feuriger Lohe, dann leuchtet vor dieser ein weiterer Feuerschein auf, und beide, Feuersäule und Feuerfleck, verschwinden im Wasser hinter der Mellumplatte. Sind es zwei Flugzeuge, die abgeschossen wurden? Keiner kann es genau sagen, zu schnell geht dies alles, zu atemraubend ist das Tempo, zu gewaltig der Feuerstrom, mit dem die Abwehrartillerie des Kriegsschiffes die Bomber überfallen hat.

Genau auf den Bug des Schiffes zu, ein klein wenig an Backbordseite, braust der fünfte Bomber auf das Kriegsschiff los. „Will der Kerl uns rammen?“ fragt einer der Ausguckmänner. „Das ist ja allerhand!“ entfährt es dem Kapitanleutnant, der dem Bll. seine Befehle gibt für den Einsatz der Flaks und Flakwaffen.

Unheimlich genug ist die Szene: ein großes, dunkel gemaltes Flugzeug braust mit donnernden Motoren direkt auf das Kriegsschiff los, Zielflug zum Bombenabwurf. Hat er das Schicksal seiner Kameraden nicht bemerkt? Denkt der Unselige, er könne ungestraft und frech an den Flaks vorbei, denkt er wirklich, seine Bomben noch loszuwerden, wo hier das ganze Schiff in Alarmbereitschaft steht und jedermann darauf brennt, einen weiteren Bomber zu den Fischen zu schicken? Egal — der Engländer riskiert es, stur hält er Kurs durch.

Aber da ist ein Obergefreiter vom vorderen FlaMG. auf der Back, und da ist — neben den vielen anderen GS.s und Gewehrführern — der Hauptgefreite vom Backbord-ersten-Gewehr auf dem Flakeinsatzstand.

„Da kommt ja noch einer angeflogen!“ hat irgend jemand oben gerufen.

„Seh ich, seh ich!“ hat der Hauptgefreite gebrummt und sein MG. in Gang gebracht. So kommt es, daß dem anfliegenden Bomber vor allem aus

den beiden SLANG.s ein wahrer Hagelsturm von Geschossen mitten ins Gesicht knallt. 300 m ist jetzt die Sicht, aber das schadet nichts, sie haben ihn im Visier, den großen Bombenvogel, und sie halten drauf und feuern, was nur aus den Rohren herausgeht.

„In die Schnauze, Mensch, mitten in die Schnauze!“ knirscht der Obergefreite. So kommt es, daß dem anbrausenden Engländer die Kanzel abgeschossen und der linke Motor getroffen wird. Das schwere Flugzeug schwankt wie betrunken, während der Motor zu brennen anfängt.

„Wir müssen den Piloten getroffen haben!“ ruft der Fliegerleutnant dem Leiter zu, „vielleicht haben sie oben gewechselt, sehen Sie bloß, wie die Kiste wackelt!“

Der Hauptgefreite hat beobachtet, daß die erste Garbe, 20 Schuß, ein wenig rechts heraus liegt: „Mehr links, etwas mehr links!“ brüllt er in den Lärm, und schon knattert die zweite Garbe Leuchtspurgeschosse in Kanzel und Motor. Nur noch 300 m ist der Bomber vom Schiff entfernt, da fängt auch sein Steuerbord-Tragdeck Feuer. Er dreht ein wenig ab, wieder rauschen zwei schwere Bomben an Backbordseite des Kriegsschiffes ins Tadelwasser, dann surrt der Blenheim, eine feurige, sprühende Unwahrscheinlichkeit, neben dem Kriegsschiff längs, saust noch etwa 1000 m weiter und geht nach einer Steilkurve hinter dem Schiff über Kopf ins aufrauschende Wasser.

Stille.

Der Waffenlärm ist verstummt, lachende Gesichter überall, stolze Mienen und das Gefühl: denen haben wir es ordentlich gegeben! Weiß der Himmel, das haben sie auch, die Männer dieses Kriegsschiffes, das vier der Bomber abschoß und den Angriff zum Scheitern brachte.

Sie sind auf der Wacht, die grauen Schiffe der Kriegsmarine, sie können schießen und treffen, das haben sie bewiesen an jenem Abend des 4. September, als englische Vermessenheit mit der Abwehr einer Festung leichtes Spiel zu haben glaubte. Ein alter Vers, oft gesungen im großen Weltkrieg, klingt im Ohr:

„England, komm nur den Barbaren
nicht zu dicht bei —
sonst gibt's wieder Zimmelfahrten,
so wie einst im Mai!“

Spähtrupps der Luft

„Spähtrupps der Luft“, so kann man mit Fug und Recht die Aufklärer der Flugwaffe nennen.

Die Aufgabe der Aufklärungsflieger ist grundsätzlich dieselbe wie die der Infanteristen, die im Vorgelände, dem sogenannten Niemandsland, Erkundungen über Feindstärke und feindliche Bewegungen vornehmen. Auch sie stoßen in das feindliche Gebiet vor, weit in die Nordsee hinein bis an und über die englische Küste hinaus. Sie stoßen über Frankreichs Boden hinaus in den Kanal vor, den England bisher als ureigene sichere Operationsdomäne betrachtete. Wir spüren den Engländer selbst in seinen ihm noch so sicher dünkenden Schlupfwinkeln auf oder überraschen ihn durch plötzliche Einsätze, so daß ihm keine andere Wahl bleibt, als sich zum Kampfe zu stellen. Das Tagebuch einer Aufklärergruppe gibt dafür viele Beispiele. Da steht, daß ein Aufklärer am 1. November in der Frühe bei guter Sicht sechs englische Zerstörer ausgemacht hat. — „Ich griff darauf die englischen Zerstörer an“, heißt es in schlichtem Soldatenstil im Bericht des Flugzeugkommandanten. Er setzte dem ersten Zerstörer zwei Bomben vor den Bug, die den Engländer veranlaßten, schleunigst abzdrehen, um sich aus dem gefährlichen Kurs zu bringen. Fast aus allen Rohren suchte man dem deutschen Aufklärer beizukommen, der selbst noch einen zweiten Angriff ansetzte und jetzt Flak- und Granatbeschuß von allen Seiten bekam. Eine einzelne deutsche Aufklärermaschine brachte so eine englische Zerstörerflottille in höchste Aufregung. Weiter haben die Aufklärer festgestellt, daß sie nach der Begegnung mit „harmlosen“ Fischerbooten bereits gemeldet waren, als sie in den Bereich englischer Zerstörer oder Kanonenboote kamen. Sie konnten es am Flakbeschuß merken, der schon einsetzte, als die englischen Kriegsschiffe noch nicht beobachtet haben konnten, daß es sich um deutsche Kampfflieger handelte. Jene Fischerboote dienten also als Nachrichtenquelle.

Eines Tages kommt ein deutscher Aufklärer zum Heimathorst zurück. Auch er ist in Kampfberührung mit englischen Kriegsschiffen gekommen. Mit 70 Treffern in der Maschine und in den Schwimmern landet der Auf-

Flärer, um langsam durch die Wasserübernahme abzusacken. Aber die Werst war auf der Höhe, sie schaffte den Vogel wieder heraus aus den Wassern der Nordsee, stellte ihn wohlbehalten auf den Bock, und die Besatzung stieg quicklebendig an Land. Glücklicherweise war bei dem heftigen Beschuß kein Kamerad verwundet worden.

Ein deutscher Aufklärer war kürzlich nach durchgeführter Aufgabe auf dem Rückflug, als er von fünf feindlichen Jägern gesichtet und von dreien angegriffen wurde. Über den Verlauf des Kampfes, bei dem der Aufklärer über 40 Schüsse in seine Maschine bekam, und bei dem außerdem der Bordfunker verletzt wurde, berichtet einer der Beteiligten:

„Wir waren schon auf dem Heimflug, als die Jäger uns plötzlich überraschten und zu verfolgen begannen. Da setzten auch schon die Verfolger zum ersten Angriff an und jagten uns den ersten Feuerstoß auf den Balg. Kurz darauf kamen sie zum zweitenmal. Plötzlich sehe ich, wie unser Bordfunker aus seinem Sitz in den Raum stürzt, er ist getroffen. Es bleibt nichts anderes übrig, als ihn zunächst seinem Schicksal zu überlassen. Ich nehme seine Stelle am MG. ein und schieße, was aus dem Lauf heraus will. Nach einem dritten Angriff drehen plötzlich die Jäger ab und lassen uns ziehen.

Jetzt kann ich mich auch um den verletzten Kameraden kümmern. Es ist zum Glück keine unmittelbare Gefahr vorhanden, wenn es ihn auch schwer genug erwischt hat. Und schließlich können wir ihn ja auch bald ausladen und in ein Lazarett bringen.

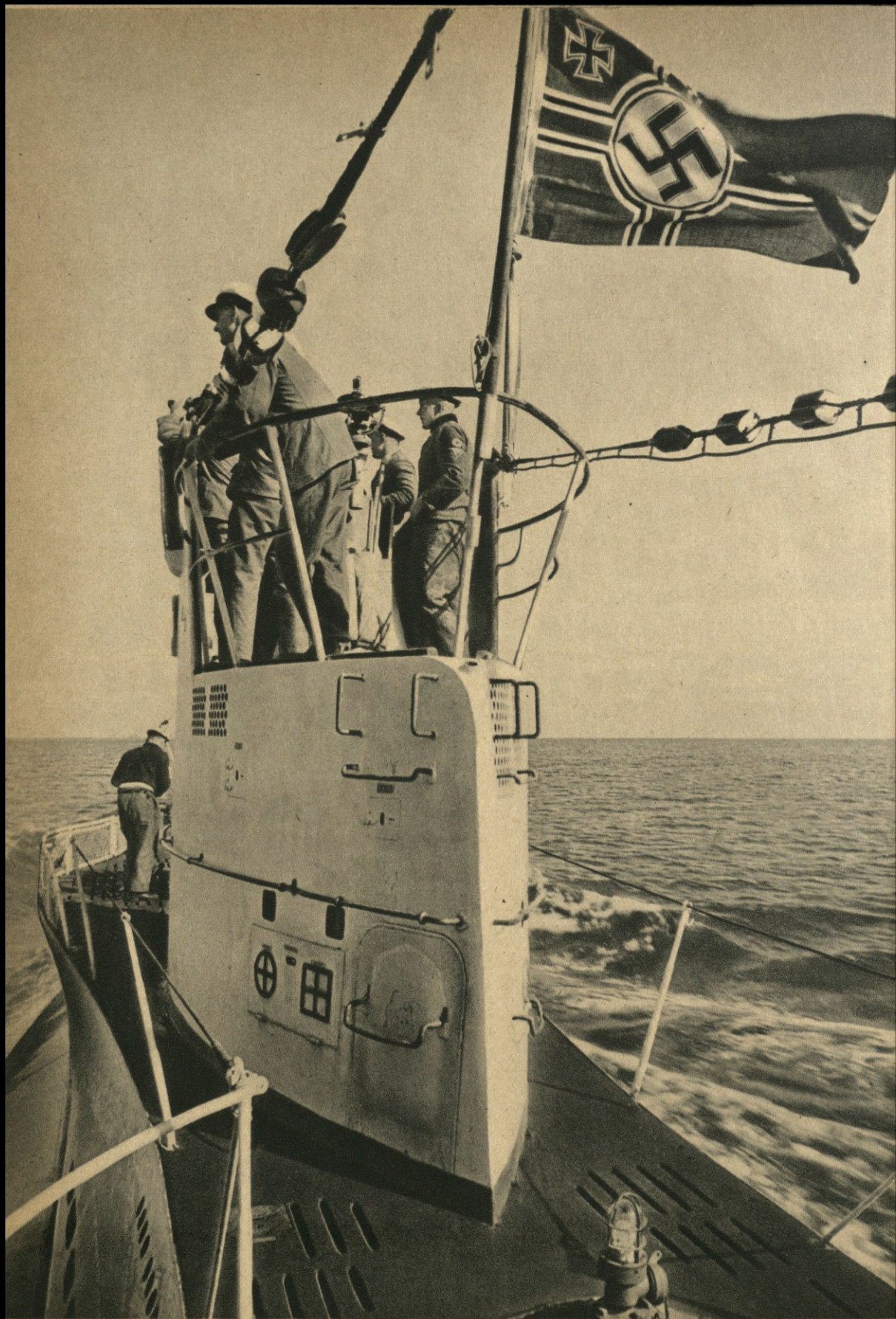
Bei dieser Gelegenheit können wir auch unsere Maschine einer kleinen Musterung unterziehen und sehen, daß wir ganz hübsch eingedeckt worden sind. Mehr als 40 Schüsse stellen wir fest, darunter einen, der haargenau Richtung auf den Flugzeugführer hatte. Durch einen glücklichen Zufall verfrügte sich aber das Geschos in den Verstrebungen und blieb hängen. Glück muß man eben haben, nicht wahr?“ beschließt der Flieger seine Erzählung.

Einem anderen Aufklärer war eine Notlandung infolge Motorschadens auf offener See beschieden. Ohne jeden weiteren Schaden setzte der Flugzeugführer den Vogel in den ‚Bach‘ (so nennen sie die Nordsee) und manövrierte ihn in 11 Stunden durch die aufgeregten Wasser in den nächstgelegenen Fliegerhorst an der Küste. Eine andere Besatzung wurde, nachdem sie auch die ganze Nacht auf der See gerollt war, durch ein deutsches U-Boot aufgenommen. Sie ist dann am anderen Morgen auf ein deutsches

Flugsicherungsboot übergestiegen und hat dafür gesorgt, daß ihr Vogel wieder unter Dach und Fach kam. Erinnern wir uns noch des Zusammentreffens der Luft, wo einer unserer Kameraden einen Aufklärer nur mit einer Motorenkraft — die andere war ausgefallen — um die französische Küste herum durch den Kanal heil in den Heimathafen brachte. Ein Beweis für das hervorragende Können unserer Flieger.



Deutsche Kampfflugzeuge sichten die englische Küste



Kommandoturm eines U-Boots

U-Boot im Handelskrieg (I)

22. September 1939

New York (Zeitungsmeldung): In New York traf jetzt der mit 24 Passagieren besetzte USA.-Frachter ‚Wacosta‘ ein, der am 9. September unweit der irischen Küste von einem deutschen U-Boot angehalten worden war

Westwärts steuernd zieht der USA.-Frachter ‚Wacosta‘ dahin. In der Ferne zeichnen sich die sanft geschwungenen Hügel des grünen Irland wie feingetuschte, schwachblaue, duftige Schatten gegen den Himmel ab. Breit schäumt das Kielwasser, über dem die Möwen mit weitgebreiteten Schwingen schweben, ruhelosen Auges nach Abfällen spähend, die im Wirbel der See hier und dort umhertanzen. Bei den ‚Stars and Strips‘, dem Sternennbanner, das vom schräggestellten Flaggstock im Fahrwind knattert, lehnen einige Fahrgäste an der mahagonibraunen Reling. Sie sind froh, die gefährliche Zone bald hinter sich zu haben, die Zone, in der angeblich deutsche U-Boote ihr Unwesen treiben.

Sie haben sich bisher nicht groß aufgeregt, die 24 Fahrgäste des Dampfers, sahen sie doch im Verlauf der Reise englische Zerstörer umherkreuzen, schnelle Motortorpedoboote, U-Boots-Jäger und armierte Fischdampfer, für unfehlbar gehaltene Abwehrmittel gegen die deutschen U-Boote. Erst gegen Morgen tauchte ein großer englischer Flugzeugträger auf, ein unförmiges, hohes Gebirge aus Stahl und Eisen, sonderbar anzuschauen mit seinem an der rechten Seite herausgesetzten Schornstein, mit schmalen, hohen Antennenmasten und einem nach achtern überhängenden Deck. Hin und her zackte das Riesenschiff, schlanke Zerstörer geleiteten es, und hoch über dem Riesen furrten Flugzeuge, Sturzkampfmaschinen, Bomber und Aufklärer in der Luft.

England bewacht die Meere, England herrscht auf der See, England duldet keine fremden Kriegsfahrzeuge in seinen Gewässern. Beinahe andächtig hatten sie hinübergeschaut zu dem ehemaligen Schlachtkreuzer, der immer höher und unheimlicher aus dem Wasser wuchs, hatten die Geschütze

gezählt und mit den Doppelgläsern die Flugzeuge beobachtet, die klein und zierlich wie Kinderspielzeug zu mehreren hintereinander auf dem hellen, breiten Flugdeck klar zum Start aufgereiht standen.

Auf der Dampferbrücke wandert der Kapitän auf und ab. Zwanzig Schritte von Steuerbord nach Backbord, immer hinter dem Rudergänger und dem Kompaß vorbei. In den hohen Nocken der Brücke angekommen, wirft der alte Seemann stets gewohnheitsmäßig einen Blick über die See, die mäßig bewegt vor dem leichten Westwind dahinrollt.

Deutsche U-Boote? Hier, vor den Pforten des britischen Inselreiches? Ausgeschlossen! So ganz geheuer ist dem Amerikaner aber nicht, trotz der britischen Kriegsfahrzeuge, denen das Schiff immer wieder auf seiner Fahrt begegnet.

Unten an Deck ist eine Bewegung unter den Fahrgästen entstanden, sie blicken alle in eine Richtung und rufen zur Brücke hinauf. Der Kapitän kann nicht verstehen, was sie sagen, er sieht nur die ausgestreckten Arme der Frauen und erkennt ihre aufgeregten Mienen. Er hebt das Glas und sieht gleichfalls dorthin, wohin die Arme da unten weisen. Und da erkennt er —

Unheimlich, grau in der grauen See, läuft ein U-Boot. Ganz plötzlich muß es aus dem dunklen Gewoge aufgetaucht sein, noch glänzt sein schmales Deck vom Wasser, an dem kleinen Flaggstock hinter dem Turm weht irgend-eine Flagge. Sollte es wirklich ein deutsches U-Boot sein? Kann nicht auch ein britisches hier auf der Wacht liegen? Der Kapitän sieht genauer hin: mein Himmel, das ist ja die deutsche Kriegsflagge. Also doch ein Deutscher! Das Boot hält mit dem Dampfer Schritt und läuft wie ein Gespenst in einiger Entfernung nebenher. Blinksignale blitzen auf, das U-Boot sendet einen Morsespruch zum Dampfer hinüber.

„Lest mal ab, was der da macht!“ befiehlt der Kapitän, der das U-Boot nicht mehr aus dem Auge läßt.

Der Zweite Offizier, der die Wache hat, versucht, die Morsebuchstaben zu entziffern, die das Boot gibt.

„Nicht zu verstehen, Sir!“ meldet der schlanke Amerikaner. Einen Augenblick überlegt der Kapitän. Soll er stoppen? Etwas anderes als den verächtlichen Befehl: „Stoppen Sie sofort!“ kann das Signal ja eigentlich kaum bedeuten. Der Kapitän schlägt mit der Hand durch die Luft und gibt dem Rudergänger, der seinen Alten fragend ansieht, ein Zeichen, Kurs durchzuhalten. Der Deutsche da drüben kann ja deutlicher werden, wenn er

etwas will. Auf der ‚Macosta‘ ist alles in Ordnung. Soll er sich hier aufhalten lassen, wenige Meilen unter der irischen Küste?

Unbeirrt setzt der Dampfer Kurs und Fahrt fort, während der Kapitän irgend etwas Unverständliches vor sich himurmelt. Ein Frauenschrei läßt den Kapitän zusammenfahren: vorn auf der Back des U-Bootes schlägt eine orangefarbene Flamme aus dem Geschützrohr, Pulverquälme wölft hoch und treibt leewärts davon, jaulend heult eine Granate über den Frachter weg und schlägt weit, weit draußen ins aufgischende Wasser. Mit einem Satz stürzt der Kapitän zum Maschinentelegraphen und reißt den Hebel zurück:

„Stopp!“

Langsam verliert das Schiff seine Fahrt, weißer Dampf quillt aus dem Schornstein, und das eben noch schäumende Kielwasser verebbt hinterm Heck. Der Kapitän eilt in seine Kajüte, die Schiffspapiere zu holen. Es sind eine Menge Papiere, die er herausuchen und nun zur sicherlich erfolgenden Untersuchung durch einen Offizier des U-Bootes bereithalten muß. Musterrollen, Dienstzeugnis und Seefahrtbücher der Besatzung, das Schifftagebuch mit den täglichen Eintragungen über den Verlauf der Fahrt, das amtliche Schiffszertifikat, gewissermaßen der Paß des Schiffes, ausgestellt vom Amtsgericht des Heimathafens. Ferner gehören zu den Papieren der Schiffsmeßbrief, der für die Berechnung der Lotsengelder, Kanalabgaben, Dockgebühren und Hafengelder gebraucht wird, der Flaggenschein, Fahrterlaubnischein und Sicherheitszeugnis, das u. a. die Anzahl der Fahrgäste enthält. Weiter die Klassenzertifikate für Schiff und Maschine, die die Grundlagen für die Versicherung des Schiffes bilden und vom Germanischen Lloyd oder von Lloyds Register ausgestellt sind, das Freibordzeugnis für das genaue Maß des Freibords, bis zu dem das Schiff beladen werden darf, Gesundheitszeugnis und Räucherzertifikat mit Entrattungsattest. Als letzte und für die Untersuchung auf Bannware wichtigste Papiere müssen das Konnossement, d. h. die rechtsgültige Quittung für das ans Schiff gelieferte Gut mit genauer Bezeichnung der Ladung, der Beförderungsbedingungen und der Frachtraten, sowie das Manifest herausgesucht werden. Letzteres ist ein weiteres Ausweispapier für die Ladung gegenüber den Zoll- und Gesundheitsbehörden.

Als der junge U-Boots-Offizier mit drei Matrosen im U-Boot-Dingi herüberpult, das Seefallreep heraufklettert, tritt der Kapitän, die Dokumentenkassette mit den Schiffspapieren unterm Arm, wieder auf die Brücke.

An der Dampferreling drängen sich die Fahrgäste und sehen die dem Meere entstiegene Männer neugierig an. Höflich grüßend steigt der Leutnant an Bord, hinter ihm drei bewaffnete deutsche Matrosen.

„Look at the eagle! How funny!“ („Schau den Adler an! Wie spaßig!“)

Eine junge Amerikanerin deutet verstohlen auf das Hoheitsabzeichen, das der Offizier, ebenso wie seine Männer, auf der rechten Brustseite trägt. Koppel, Pistole, Lederhosen und die jungen, flaumweichen Bärte der Seeleute erwecken regstes Interesse, vor allem bei dem weiblichen Teil der Fahrgäste, die zunächst scheu zurücktraten, als der Leutnant sich mit einem Satz über die Reling schwang, und nun herbeikommen, um diesen deutschen U-Boots-Offizier etwas näher in Augenschein zu nehmen.

Wie höflich und korrekt diese Deutschen sind! Das hat man ja gar nicht für möglich gehalten! Erregt unterhalten sich die Fahrgäste, als der U-Boot-Offizier mit seinen drei Matrosen zur Brücke steigt und mit dem Kapitän die Schiffspapiere durchgeht. Schon nach kurzer Zeit tritt einer der deutschen Matrosen in die Brückenhock und gibt dem U-Boot, das mit langsamer Fahrt drüben im Sonnenlicht umherkreuzt, einen langen Winkspruch. Vom U-Boots-Turm zeigt einer „Verstanden“, die Fahrgäste des Dampfers sehen, wie plötzlich Schaumwirbel am Heck des U-Bootes aufsprühen und das Boot näher an die ‚Wacosta‘ herandrehet. Der Dampfer ist nach Untersuchung der Schiffspapiere und kurzer Durchsichtung freigegeben worden und kann die Fahrt ungehindert fortsetzen.

Sichtlich erleichtert begleitet der Kapitän den Leutnant die Brücke herab, jetzt schütteln sie sich die Hände, der Leutnant grüßt und wendet sich an die auf dem Mitteldeck versammelten Fahrgäste:

„Ist vielleicht jemand unter Ihnen, der Deutsch versteht?“

Ein Herr hebt den Arm, es ist der amerikanische Professor Stork, Dozent einer pennsylvanischen Universität, früherer Passagier der ‚Athenia‘. Mit dem Finger tippt er an seine Mütze und lächelt den Leutnant freundlich an:

„Ja, ich kann Deutsch! Bitte, womit kann ich Ihnen behilflich sein?“

Der U-Boots-Offizier dankt und sieht die Fahrgäste an:

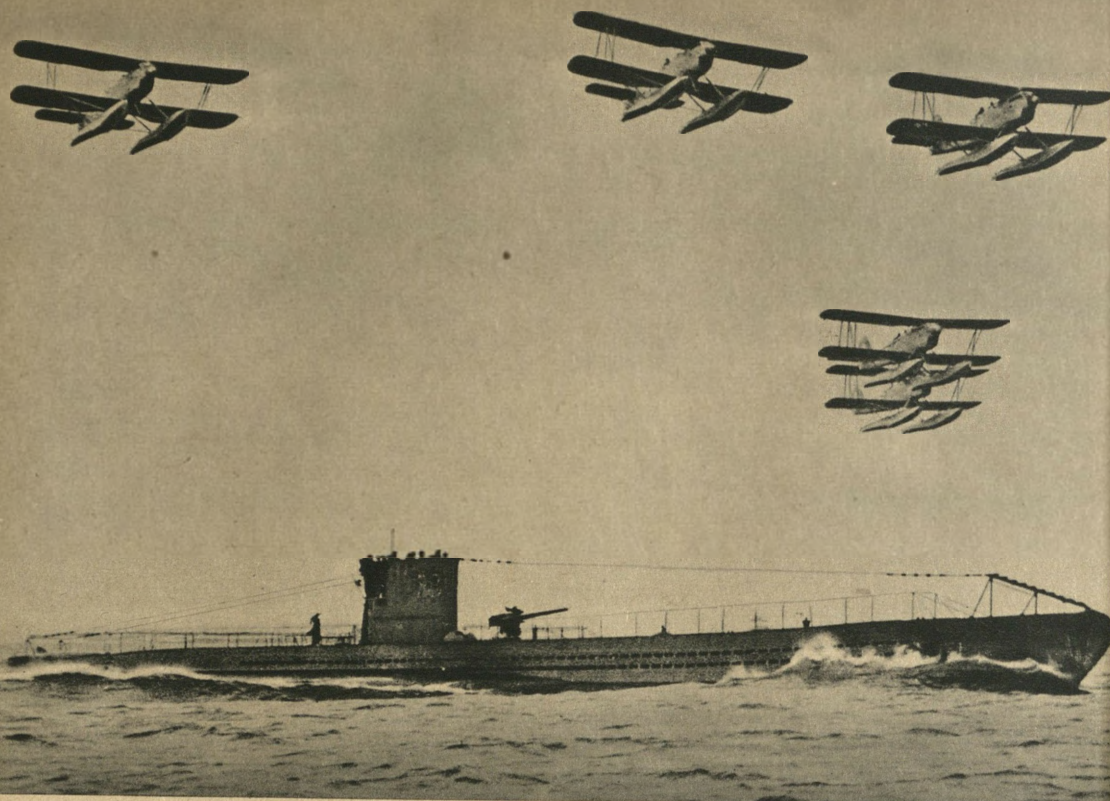
„Ich möchte gerne ein paar Worte zur Erklärung sagen, warum ich die Herrschaften leider belästigen mußte. Würden Sie so freundlich sein, den Damen und Herren meine Worte zu übersetzen?“

Der Amerikaner nickt:

„Aber gewiß, bitte sehr.“

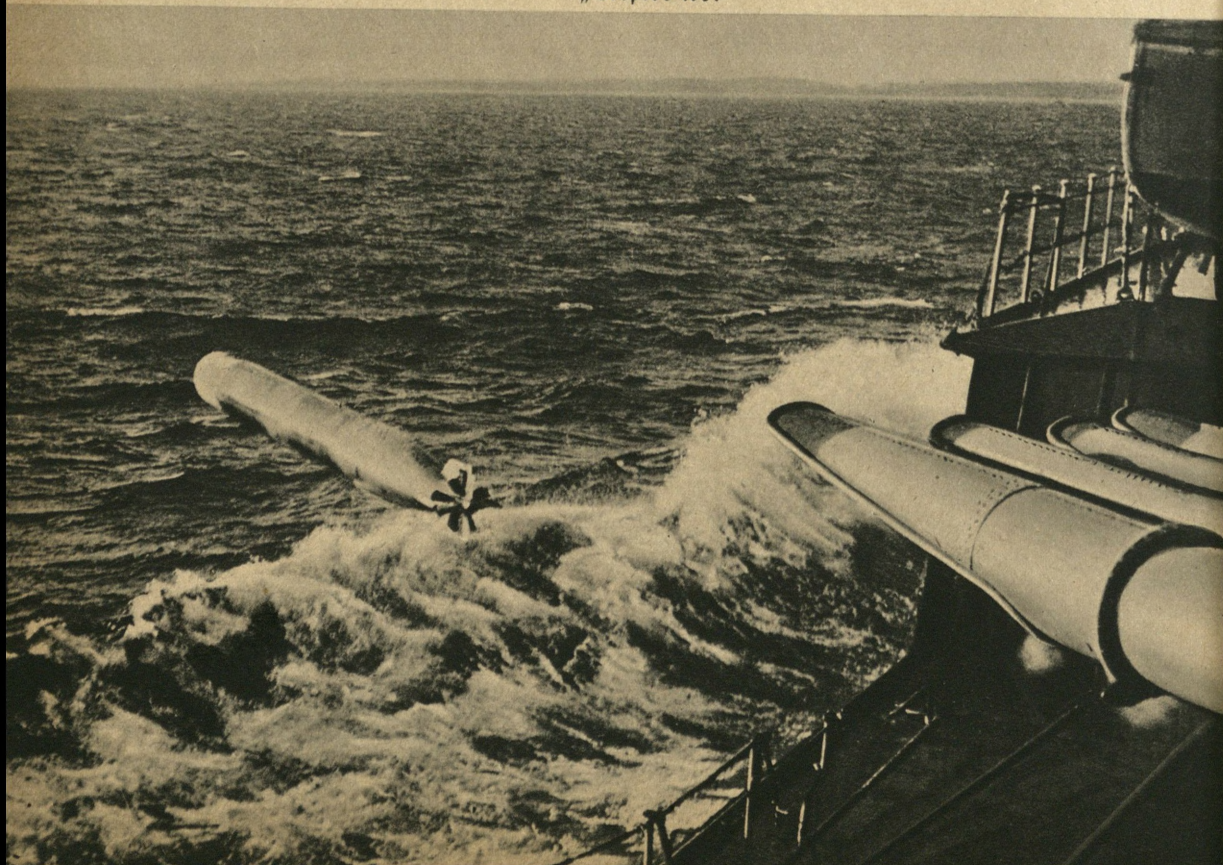


Torpedierung des englischen Tankdampfers „Regent Tiger“



Auftklärungsflugzeuge über einem auslaufenden U-Boot

„Torpedo los!“



Auf den letzten Stufen des Niedergangs zur Brücke stehend, hebt der Leutnant die Stimme:

„Ich bedaure die Notwendigkeit, das Schiff aufgehalten zu haben. Aber es ist Krieg. Wir wünschen keinen Krieg mit England, wurden durch England dazu gezwungen. Ich wünsche Ihnen allen weiterhin eine glückliche Fahrt.“

Noch einmal hebt der Leutnant die Hand zum Gruss an die Mäze mit dem schmalen goldenen Eichenlaubband, winkt seinen Männern und geht mit schnellen Schritten zum Seefallreep. Kurz danach tanzt das Dingi mit den vier U-Boots-Männern zurück zur ‚U...‘, die Männer springen an Bord, das kleine Boot wird eingesetzt. Das U-Boot, das vom Dampfer gesehen mitten in der breiten, auf der See glitzernden Sonnenbahn liegt, ist kaum noch zu erkennen, als es jetzt mit hoher Fahrt davonläuft. Lange stehen die Fahrgäste der ‚Wacosta‘ an der Reling ihres Dampfers und blicken dem U-Boot nach, das kleiner und kleiner wird und zuletzt wie ein winziger heller Punkt auf der weiten See erscheint.

U-Boot im Handelskrieg (II)

Wie ein im Handelskrieg eingesetztes U-Boot meldet, hat es am 14. 9. während der gemäß Preisenordnung vorgenommenen Untersuchung des englischen Dampfers „Sanad Head“ zwei angreifende Flugzeuge des englischen Flugzeugträgers „Ark Royal“ zum Absturz gebracht und die Überlebenden — zwei Offiziere — der abgeschossenen Flugzeuge gerettet.

Septemberwetter im Atlantik, schwingende, dunkle Dämung, deren Brecher flatschend gegen den Turm des U-Bootes schlagen, das schlingernd und stampfend seinen Weg durch die weißköpfigen Wellenberge erkämpft. Auf dem Turm, eingeklemmt zwischen Rudergänger und Ausguck, lehnt der Wachoffizier, eine Stufe tiefer steht der Glückliche, der „dran ist“, seine Zigarette hier oben zu rauchen. Aus dem Bootsinnern flingt zuweilen eine Melodie aus dem für fest angestellten Radio, mühsam schlängeln sich die halbverwehten Töne durch die Atempausen des stark auffrischenden Windes.

Mittagszeit, und der Kommandant sitzt bei seinem Essen, das der Koch, irgendeiner der Männer der Besatzung, auf seinem winzigen Spielzeugherd zusammengeschmurgelt hat. „Rauchfahne voraus in Sicht!“ meldet das Sprachrohr vom Turm.

Der Kapitänleutnant fährt hoch und schmeißt den Löffel in die aufspritzende Suppe: „Endlich! Schäd't nischt, wenn der Vogel auch in die Suppe fällt!“ Da der Dampfer voraus in Sicht kam, hat der W.O. kaum Kurs zu ändern brauchen zur Jagd, die nun beginnt.

„Wird uns bei der See wohl kaum bemerken, ehe wir dran sind, was?“

Der W.O., der das Glas kaum mehr vom Auge bekommt, nickt: „Jawohl, Herr Kapitänleutnant!“

So stampfen sie dahin, giftüberprüht, nähern sich langsam dem Schiff, das da drüben anscheinend ahnungslos seinen geraden Kurs weitersteuert. Sollte der Kapitän wirklich noch nichts bemerkt haben? Der Funkgast des U-Bootes meldet sich: „Herr Kaleunt! Dampfer funkt: SOS, chased by German submarine, dazu seinen Standort.“

„Also doch! Na, schön, dann haben wir die Mahalla von Zerstörern wohl bald auf dem Hals“, meint der K. und wischt zum dreitausendsten Male an diesem nassen Tage sein großes Doppelglas trocken.

„Außerdem läuft der Bursche mehr Sahrt jetzt, sehen Sie? Aber auspicken is nich, verehrter Herr!“

Zwei Stunden hartnäckiger Jagd, dann ist es so weit: Die Geschützbedienung stürzt ans Kanon, und bald darauf ballert der erste Warnungsschuß los. Er hat die gewünschte Wirkung, der Engländer stoppt.

„Sa-nad He-ad“, buchstabiert der Steuermann, das Glas vorm Auge, den Namen, der mit Goldbuchstaben am Heck steht, dazu der Heimathafen.

Unten in der Zentrale rascheln Blätter, Lloyds Register, in dem alle Schiffe verzeichnet stehen, wird befragt, die helle Stimme des II. W.O.s ruft das Gefundene zum Turm: „4600 t!“

Der Kommandant gibt einen Befehl an den Funkgasten: „Kübermachen: Gehen Sie in die Boote! Hier, paß auf, Mensch, ich schreib es in Englisch. Steuermann, langen Sie mal ein Papier her und Ihren Bleistift!“

Wenige Sekunden später geht der Funkbefehl „Take the boats!“ zum Engländer hinüber.

Drüben fieren die Boote, steigen ein und pullen zum U-Boot herüber, das die Boote in Schlepp nimmt. Auf genügendem Abstand vom Dampfer, der mit hin und her schlackernden Bootstalten und Läufern schlingernd quer zur See in der Dünung liegt, greift der Kapitanleutnant zum Megaphon.

„Hallo!“ brüllt er durch das Rauschen der See zu den Engländern hinüber, die zusammengedrängt in den beiden Booten hocken. „I'll torpedo your ship! Don't worry, I'll come back soon!“

„Aye, aye“, tönt's zurück, die Schleppleine wird geschlippt und eingeholt, das U-Boot macht einen eleganten Bogen und braust zum Dampfer. Ein schauerlicher Anblick, solch ein verlassenes Schiff, dessen letzter Atem in Form von kleinen unregelmäßigen Rauchwölkchen aus dem Schornstein weht. Es ist, als ginge ein Zittern der Vorahnung durch den träge und schwerfällig in der Dünung schlingernden Dampfer, als begriffe das Schiff, was ihm bevorsteht, und ergäbe sich erschauernd in sein Schicksal.

„Machen wir mit Sprengpatronen“, bemerkt der K. zum I. W.O., „ein Torpedo ist eigentlich zu schade für den ollen Pott, was?“

„Jawoll, Herr Kaleunt! Dingi klar!“

Das kleine Dingi wird flargemacht, der I. W.O. und ein Matrose pullen hinüber.

Vergnügt palavernd steht ein Teil der U-Boot-Besatzung lustschnappend und Zigaretten rauchend an Deck, das Dingi beobachtend, das immer wieder zwischen Dampfer und U-Boot hin- und herzottelt. Zuletzt fahren der Sunkkoffizier und der Obermaschinist höchstpersönlich hinüber, die Sprengpatronen drüben anzubringen und den Dampfer zu den Fischen zu schicken. Kaum ist das Dingi, mit komischen Sprüngen über die See tanzend, vom Engländer zurück, als der Ausguß auf dem Turm den Arm zu den Wolken hebt: „Fliegeralarm! Flugzeuge, da, eben unter der weißen Wolke!“

„Alarmtauchen!“ ruft der Kapitanleutnant und wirft noch schnell einen Blick auf die Flugzeuge, während die ersten Männer bereits mit Donnergepolter durch die Luke im Innern des Bootes verschwinden. „Englische Sturzkampfflieger!“ brummt der K. ins schrille Geläut der Alarmklingeln.

Das Turmluf knallt dicht, Luftschacht und Dieselauspuff werden geschlossen und die Streiwache rennt auf Tauchstationen. Schon detonieren die ersten englischen Bomben donnernd beim schnell tauchenden U-Boot, weiße Kreise in elegantem Muster auf die dunkelgraue See malend.

„Verdammt und zugenäht! Uns kriegen sie ja wohl kaum, aber die Männer drüben auf der ‚Sanad Sead‘! Wieviel sind es eigentlich? Fünf? Wieso denn, ich denke, auf dem Dampfer sind vier?“ „Jawoll, und der Unteroffizier aus dem Dingi, den kriegten wir nicht mehr rein ins Boot.“

„Ach so, na, dann helpt dat nich. Hoffentlich haben die Flieger die Männer auf dem Dampfer nicht entdeckt, sonst geben sie ihnen Saures, und wir können nichts machen dagegen. Verfluchte Kiste!“

Die Engländer in den Sturzkampfmaschinen haben aber aufgepaßt, und die Männer auf dem Dampfer haben sie auch bemerkt, und nun geht es mit Bomben über sie her. Mit regelrechten, aufregend herabsausenden Bomben —

„Auf Sehrohrtiefe!“ befiehlt der U-Boot-Kommandant.

Vorsichtig, leise und erwartungsvoll wird das Sehrohr ausgefahren. Der K. hängt mit den Armen an den Handhebeln des Periskops, beobachtet das Sellenwerden des Seewassers draußen um das Periskop und — „verdamnte Sauerei!“

Erstaunt sehen sie im U-Boot den Kapitanleutnant an. Sollte etwa —

„Das Dingi haben wir noch astern dran, Herrschaften! Die Sangleine hat gehalten! Muß weg, kappen mit irgend was, ganz egal! Los dafür! Auf-tauchen!“

Sie wissen alle: Die Flieger müssen das Boot ja sehen, danach das U-Boot finden und ihre Bomben, falls sie noch welche haben, mit besonderer Wonne dorthin dirigieren, wo das Dingi treibt!

Schweigend reicht der Bootskoch seinen Stolz, ein wunderbar geschärftes breites und blutrünstig aussehendes Messer, herauf, ein Matrose nimmt es, das Boot taucht auf, das Turmluf wird aufgerissen und der Mann stürzt an Deck. Sie sehen sich schweigend an im Boot, sie wissen, wenn die Flieger das sehen, wenn sie zufällig nahe genug heran sind — nicht auszudenken! Aber es geht klar — bei Gott und der Kriegsmarine gibt es nichts, was nicht klargeht! — der Matrose erscheint bereits oben am Turmluf, flappt es dicht und läßt sich schweratmend ins Bootsinnere fallen.

„Dingi gekappt, Herr Kaleunt, aber die Flieger sind —“

„Auf Seehorhtiefe!“

Wieder taucht das Boot, während tatsächlich ein Flieger aufgepaßt hat und nun, da er keine Bomben mehr an Bord hat, sein Maschinengewehr über das Bootsdeck rasseln läßt. Es klingt, als prallten Erbsen gegen eine Panzerwand. „Junge, Junge!“ meint der K. und sieht den W. kopfschüttelnd an. Der wirft einen Blick auf die Uhr: „Wollen wir nicht lieber warten, bis es dunkel wird, Herr Kaleunt?“ „Ach wo, kommt ja gar nicht in Frage! Die Flieger hat uns der Dampfer auf den Hals gehezt, und die Flieger werden uns die Zerstörer herbeizitieren, das ist klar. Wir müssen unsere Männer von dem verfluchten Tramp herunterholen.“

Er entwickelte seinen Plan, unter Wasser getaucht an den Dampfer heranzugehen und nach schnellem Auftauchen die fünf Männer des U-Bootes überzunehmen: „Die werden schon merken, was anliegt, die warten doch nur drauf, daß wir etwas veranlassen, mein Lieber! Also los!“

Sie laufen an, der Kapitänleutnant manövriert sein Boot in die Nähe des Dampfers, taucht auf. Schon braust ein Flugzeug heran. Die Engländer sind auf der Hut und passen höllisch auf. Aber das Wort „es geht nicht“ gibt es im Wörterbuch eines deutschen Seemanns nicht. Wenigstens soll der Flieger da oben merken, daß sie sich hier nicht kampflos von seinen Bomben oder Maschinengewehren erledigen lassen. Die Geschützbedienung springt an Deck, Befehle sind kaum nötig, sie ballern einfach los und — sie treffen, sie treffen tatsächlich! Wenige hundert Meter von der ‚Sanad Head‘ stürzt der Sturzkampfflieger in die See. An den halbüberfluteten Trümmern flammert sich ein Mann fest: der Flugzeugführer. Der Beobachter ist wohl verwundet und ertrunken.

Ein Seemann in Not, ein Soldat, ein Kamerad, wenn er auch unter der anderen, der gegnerischen Flagge dient. Einer der von den Bombensplintern verwundeten Matrosen des U-Bootes, die auf dem Dampfer fast

deckungslos dem von oben herabschwirrenden Segen ausgesetzt waren, besinnt sich nicht lange. Er springt trotz seiner Rückenverletzung vom Dampfer in die See, schwimmt zum verwundeten Engländer und bringt ihn zum Dampfer, wo die anderen helfen, den Engländer an Bord zu ziehen. Er ist gerettet. Das U-Boot muß vor dem zweiten Flugzeug wieder tauchen. Mit zusammengebißnen Zähnen macht der Kapitänleutnant seinen zweiten Anlauf, taucht auf und sieht, kaum daß Turm, Geschütz und Oberdeck aus dem Wasser ragen, den zweiten Flieger heranbrausen. Wieder sausen die Männer ans Geschütz, wieder bellt das Rohr. Dieser Engländer ist gefährlicher als der erste: er kommt schräg über den Dampfer gesetzt, aufheulend donnert sein Motor, Bomben rauschen herab, aber da haben ihn die Geschosse des U-Boot-Geschützes auch schon gepackt: er stürzt — kaum zu glauben! — ebenfalls in die aufspritzende Atlantiksee.

Der Kommandant fährt, wieder getaucht, seinen dritten und letzten Anlauf. Endlich glückt es: zwar bumst es ein wenig, als das U-Boot diesmal direkt neben der „Sanad Sead“ anlangt und auftaucht, dafür aber sind die fünf U-Boot-Männer, die auf dem Dampfer zurückblieben, absolut im Bilde! Sie haben die ernstest Verwundeten an Wurfleinen gebunden, die leichter Verlegten springen sofort ins Wasser, schwimmen zum U-Boot hinüber und ziehen ihre Kameraden an den dünnen Leinen hinter sich drein. Nur zwei zögern: die beiden geretteten Engländer! Der vom ersten und der ebenfalls Gerettete vom zweiten Sturzkampfbomber. Vielleicht denken sie, sie werden auf dem U-Boot gemartert, gefoltert und langsam zu Tode gequält. Den Deutschen ist ja allerlei zuzutrauen, und wer weiß —

Die U-Boot-Männer werden ungeduldig, schließlich brüllt einer auf gut Deutsch zornig hinüber: „We are going to torpedo your steamer!“

Das genügt; auch die beiden Engländer begeben sich herüber. Tauchend entzieht sich „U . . .“ weiterer Verfolgung durch feindliche Flieger. Bald danach verläßt ein Torpedo sein Ausstoßrohr, brummt mit schnurgerader Bahn auf den schwarz gemalten einsamen Dampfer zu, dessen schwarzem Schornstein immer noch eine kleine Kräuselwolke entsteigt, und dessen Rutterläufer im Takt der Dünung gegen die Bordwand schlagen. Ein gewaltiger Wasserschwall, eine krachende, ohrenbetäubende Detonation, und die „Sanad Sead“, mittschiffs getroffen, birgt ihr Heck in einer dunkeldrohenden Sprengwolke, neigt und geht in die Tiefe. 4600 t Schiffsraum sind nicht mehr.

Das U-Boot setzt getaucht seinen Weg fort. Wieder hören sie im Boot das Surren der Flugzeugmotoren, und der Kommandant macht im Periskop

zwei Zerstörer aus, die mit brausender Fahrt der Untergangsstelle des Dampfers zustreben.

Tiefe Stille im Boot.

Bomben von Flugzeugen und Wasserbomben in lieblicher Abwechslung dröhnen und krachen herunter, detonieren mit donnerndem Grollen, doppelt gut hörbar hier unter Wasser, das jeden Schall besser leitet als Luft, jede Explosion doppelt laut erscheinen läßt und jede Gefahr mit ganz großer Schrift an die Außenhaut des fortlaufenden U-Bootes zu malen scheint.

Sie horchen und messen im Geist die Entfernung der Detonation, die braven Männer von „U. . .“. Sie haben gelernt, aus dem Ton und der Erschütterung ungefähr zu schätzen, wo die Bomben liegen, wo sie detonieren und ob sie dem Boot schaden können, sie, die Trichtersoldaten im weiten Niemandsland der dunklen, wogenden See —

Sie waren vom englischen Flugzeugträger „Ark Royal“, die Sturzkampfflieger, die den U-Boots-Männern hier das Leben schwer machten.

„So“, meint der Kommandant, als die Detonationen sich ferner und ferner verlieren, „nun legt mal 'ne neue Platte auf, Herrschaften, hier sind wir Gott sei Dank durch! Und mein Mittagessen möchte ich auch haben!“

„Jawoll, Herr Kaleunt!“ flingt's aus der kleinen Kombüse, d. h. vom Kochherd, der, hinter einem Schott eingebaut, kaum den Platz eines winzigen Aktenschrankes einnimmt. „Ist warm gestellt!“

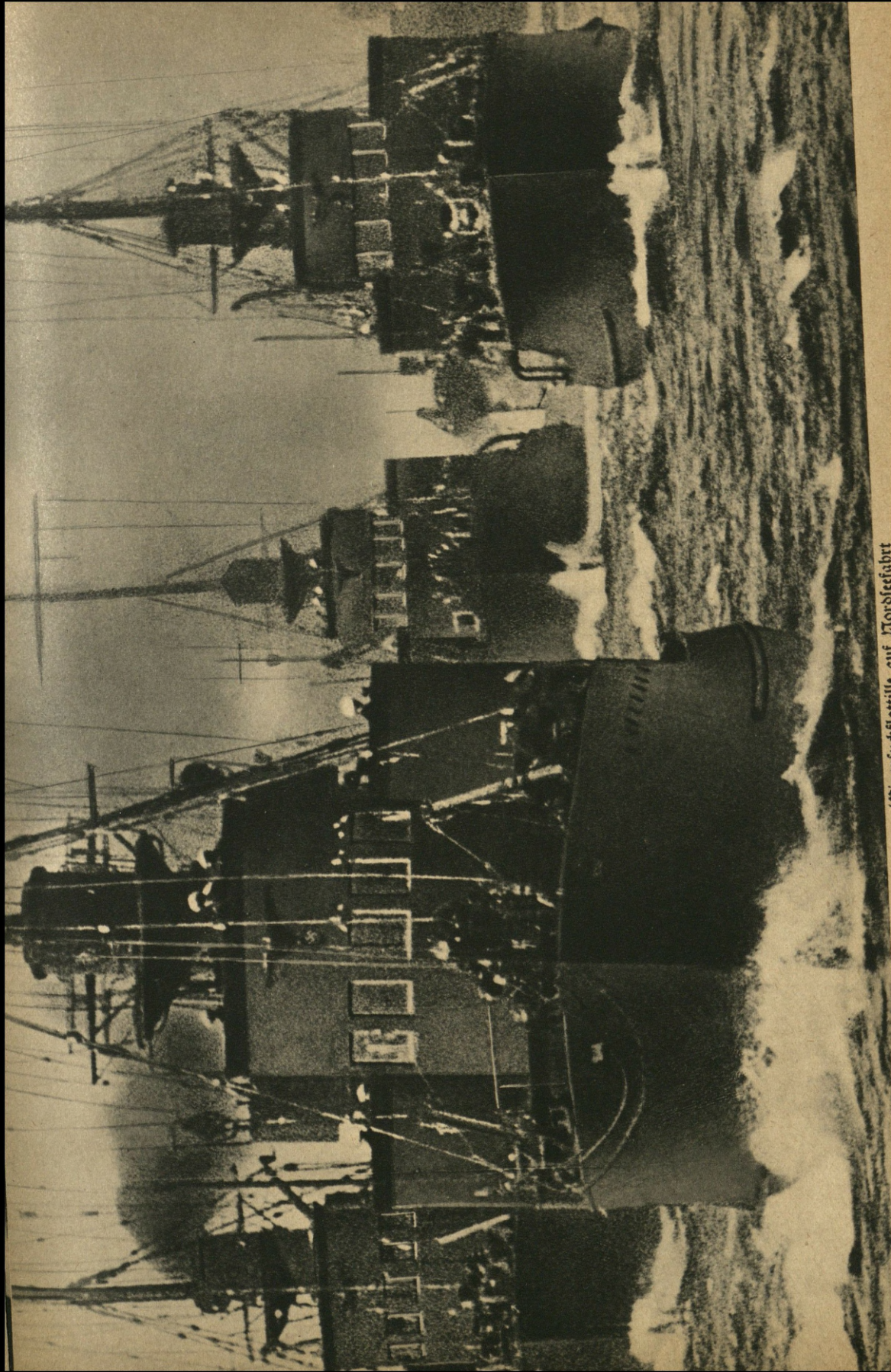
Der Kommandant wischt sich den Schweiß von der Stirne und setzt sich erleichtert hin.

Die beiden gefangenen englischen Fliegeroffiziere lächeln, aber sie hauen in die Spiegeleier mit der gleichen Begeisterung, mit der sie vorher ihre Bomben geworfen hatten und ihre Maschinengewehre haben rattern lassen: Die deutschen Seeleute scheinen doch ganz nette Menschen zu sein, trotz Churchill und seinen wahrheitsgetreuen Berichten.

Minensucharbeit in der Nordsee

„7 Uhr alles seeklar!“ Dieser Befehl geht durch das Minenboot, auf dem schon reger Betrieb herrscht. Die letzten Vorbereitungen für die Ausfahrt werden getroffen, Befehle werden über die Reling gerufen und von Boot zu Boot weitergegeben. Über den Landungsteg ein Kommen und Gehen. Proviant wird verladen, Munition an Bord genommen. Alles wird für eine längere Ausfahrt gerüstet. Punkt 7 Uhr gehen die Anker hoch; ein Boot nach dem anderen schiebt sich aus dem Hafen. In Doppelfiellinie fährt die Minensuchflottille X in die Nordsee. Der Name Minensucher hat schon für die Landratte einen ernsten und etwas unheimlichen Klang; hat sich doch für die Minensucher noch aus dem Weltkrieg die Bezeichnung ‚Himmelfahrtkommando‘ (sie hatten neben den U-Booten die schwersten Verluste) bis heute erhalten. Trotz froher Laune, die auf allen Gesichtern zu sehen ist, liegt über der Ausfahrt ein unverkennbarer Ernst. Die Männer kennen die Gefährlichkeit dieser Fahrten, sie lieben aber gerade ihr Kommando, auf dem einer auf Tod und Leben auf den anderen angewiesen ist.

Je weiter die ausgelaufene Flottille in die Nordsee hinein vorstößt, desto stürmischer wird die See. Brecher schlagen über das Achterdeck, Spritzer erreichen die Brücke. Die Mannschaft hat inzwischen ihr Ölzeug angelegt. Einige haben sich sogar mit dem Südwestler gekrönt. Auf der Kommandobrücke werden Winksprüche und Flaggensignale entgegengenommen und sofort durch entsprechende Befehle weitergegeben. Der Kommandant ist auch hier im wahrsten Sinne des Wortes die Seele des Schiffes. Bald steht er auf der Kommandobrücke und gibt dort seine Anweisungen, bald ist er im Kartenhaus und verfolgt den Kurs des Bootes. Dann geht er auf Achterdeck und prüft die Räumgeräte. Im Vorübergehen gratuliert er einem Matrosen, der sich verlobt hat und gerade aus dem Urlaub zurückgekehrt ist. Dem Kommandanten zur Seite steht der I. WO. (I. Wachoffizier). Er steht im Augenblick auf der Kommandobrücke und korrigiert den Abstand des Bootes zum Führerboot. „Backbord 5!“ — „Steuerbord 10!“, so und ähnlich gibt er fortwährend seine Korrekturen an den Rudergänger.



Das große Segelschiff auf Nordseefahrt



Minensuchflottille auf Nordseefahrt

Torpedoboot



Die Flottille ist inzwischen in Dwarlinie aufgefahren. Dann ein Flaggen-signal vom Führerboot „Räumgeräte klarmachen zum Ausbringen!“ Das schwere Räumgerät ist schnell zum Auswerfen fertiggemacht. Hart müssen die Männer anpacken. Die seemannische Nummer I, der Bootsmann, der auf dem Boot für den gesamten Ablauf auf Deck verantwortlich ist, steht wie ein Vater unter ihnen und gibt in aller Seelenruhe seine knappen Anweisungen. Ein schwerer Brecher haut über das Achterdeck und lädt seine salzige Ladung auf seinen Rücken ab. „Festhalten!“ ist seine erste laute Mahnung an die Männer in den Sturm hinaus, dann schüttelt er wie ein Seehund das Wasser von sich ab.

In kurzen Abständen folgen weitere Befehle vom Führerboot. Das Gerät wird ausgebracht. Der Sperrwaffenoffizier, der ‚Meister‘ der Minensuchgeräte, überwacht das Ausbringen des Gerätes und kontrolliert dessen Tiefenstellung und Sicherung. Das Gerät ist inzwischen versenkt. Die Minensucharbeit beginnt. Schnell ist es dunkel geworden. Kein Lichtschein dringt mehr aus dem Boot heraus. Keine Lampe, nicht einmal ein Streichholz leuchtet auf. Das Boot ist nun am Feind! Ein Minensuchboot braucht sich seinen Gegner nicht erst lange zu suchen. Sobald es auf Minensuchfahrt ist, steht es vor dem Feind.

Das Boot fährt mit hoher Geschwindigkeit durch die stürmische Nacht. Der Wind hat sich immer noch nicht gelegt; wild schäumt das Seewasser hinter dem Boot auf. Die Boote sind so gestaffelt, daß der abgefahrene Streifen mit Sicherheit für minenfrei erklärt werden kann. Auf Achterdeck beobachtet die Kriegswache das Räumgerät, ob irgendeine Mine anbeißt. Wegen der Minengefahr trägt alles Schwimmwesten. Auch das Vorschiff, in dem sich hauptsächlich die Mannschaftsräume befinden, ist inzwischen völlig geräumt worden. Der Kommandant hat aber das Achterdeck mit sämtlichen Räumen für die Freiwache zum Schlafen freigegeben. Hier bietet sich ein ergögliches Bild. Jeder, der von Kriegswache kommt, haut sich irgendwo im Achterdeck hin, denn auf Deck ist es kalt. „Lieber im warmen Nief ersticken, als im kalten Ozon erfrieren“, heißt es hier. In den Gängen, in der Messe, überall liegen sie deshalb eng zusammengedrängt und schlafen. Dann plötzlich „Alarm!“ Alles an Deck! Die Geschütze werden besetzt. Jeder geht an seinen Posten. Vorn sind in der Dunkelheit zwei Lichter gesichtet worden; alles schaut gespannt dorthin. Als sie als ungefährlich erkannt worden sind, wird der Alarm beendet.

Gegen Morgen ist die gestellte Aufgabe gelöst. Es geht heimwärts.

Inzwischen hat sich die See etwas beruhigt. Wie die Boote vor Anker gehen, ist alles froh, daß alle wohlbehalten zurückgekehrt sind. Unsere Minensucher vollbringen ihre Taten in der Stille. Sie bringen auch keine großen sichtbaren Erfolge mit nach Haus. Aber ihre harte Arbeit ist eine unerläßliche Voraussetzung für die Sicherheit der ein- und ausfahrenden Schiffe. Es gibt wenige Ruhetage für die Minensucher. Sie müssen immer wieder hinaus, um den anderen Schiffen den Weg frei zu halten. Sie wachen unablässig über die ‚German Sea‘, über die Deutsche See, wie die Engländer selbst die Nordsee nennen, und halten ihre Schifffahrtswege frei.

Die Torpedierung der »Courageous«

Ein Sonntag mit herrlicher Sonne, leicht bewegter See und reingefegter Kimm ringsum. Südwestlich Irland schwabbert das Boot, aufgetaucht in der Atlantikdünung. Keine Rauchwolke, kein Segler weit und breit, so sehr auch der Ausguck auf dem Turm immer wieder mit scharfen Doppelgläsern die Trennungslinie zwischen Himmel und Meer absucht.

„Sie haben was gemerkt“, meint der WO., der Wachoffizier, zum Kommandanten, „es hat sich wohl rumgesprochen, daß wir hier sind — schade!“

Der nickt und sieht auf die Uhr: „Hoffentlich kriegen wir noch einen zu fassen, einen Sonntagsbraten, meine ich. Man kann nie wissen —“

Stunde um Stunde schneidet der scharfe Bug die See, Stunde um Stunde verrinnt — nichts. Gegen 16 Uhr wird der bewährte Ausguck, die Nummer I des Bootes, der älteste seemannische Unteroffizier, unruhig, sieht angestrengt durch sein Glas, setzt es ab, sieht wieder durch und meldet: „Rauchfahne voraus in Sicht!“ Rauchfahne! Endlich das erlösende Wort! Das Boot taucht, fährt sein Periskop aus, und der Kommandant sucht und gibt in kurzen Worten der atemlos lauschenden Besatzung das Ergebnis seiner Beobachtungen bekannt: „Zickzack, der Bursche! Also Engländer. Schlechtes Gewissen natürlich!“

Er setzt das Boot zum Angriff an, sucht zu dem zickzackenden Dampfer in günstige Position zu kommen, gibt seine Befehle an Maschine und Ruder und beobachtet fortgesetzt den fern dahinsteuern den Engländer. Stundenlang geht die Verfolgung, das Boot kommt nicht zum Angriff, die Rauchfahne schwindet mehr und mehr, schließlich ist nur noch eine Trübung der Kimm an der Stelle zu sehen, wo zuletzt die Masten des Dampfers eben noch wie feine Nadelspitzen über der See aufragten.

Die Jagd war vergebens.

„Schade“, meint der Kommandant, „daß wir die schöne Abendsonne nicht an Deck genießen können.“

Er gehört zu den Seeleuten, die trotz Dienst, Krieg und Verfolgung ein den Schönheiten der Natur aufgeschlossenes Herz bewahrten, einen Sinn,

dem die See mehr zu sagen hat als anderen, die stumpf und unbeteiligt den schönsten Sonnenaufgang achtlos erleben, und denen die aufgewühlte See bei Windstärke 9/10 nur Anlaß zum Schimpfen auf das schwere Arbeiten des Bootes, auf überkommende Brecher und alles überschwemmende Nässe gibt.

Er dreht das Sehrohr, langsam, gewohnheitsmäßig:

„Einen kleinen Rundblick will ich noch nehmen, dann können wir wieder auftauchen.“

Plötzlich hält er in der Bewegung inne — da ist doch etwas über der Kimm? Ein dunkler Fleck — ist da nicht ein merkwürdiger dunkler Fleck? Schnell stellt der Offizier die stärkste Vergrößerung ein, legt die Augen gegen die Gummimuscheln und schiebt die weiße Nütze mit unwilligem Ruck ganz aus der Stirn: eine viereckige, eigenartige Rauchwolke mit einem blizenden Punkt darin steht im Fadenkreuz des Sehrohrs. Das Sehrohr ist nur ganz wenig ausgefahren, er kann nicht genau ausmachen, was diese futuristisch anmutende Rauchwolke bedeutet:

„Weiter raus mit dem Sehrohr!“

Und kurz danach:

„Ein!“

Ganz heiß ist dem jungen Kommandanten geworden, blitzschnell jagen Gedanken, Entschlüsse durch sein Hirn, denn was er dort, selbst mit dem Periskop im Schein der Abendsonne stehend, ausmachte — drüben, weit auf der klar beleuchteten graugrünen Fläche der See, das war — bei Gott und allen kleinen Fischen! — das war, nein, das ist — ein Kriegsschiff! Ein englisches Kriegsschiff, und ein großes, ein Flugzeugträger dazu! Ein einziges gutes und kerniges Soldatenwort entfährt dem Kommandanten — verwundert steht der WO. ihn an, fragend, erstaunt — da kommt schon die Erklärung:

„Ein, hm, ein anderes Schiff, mein Lieber!“

Und weiter beobachtet der Kommandant, vorsichtig abschätzend, das Periskop drehend, Ausschau haltend nach dem, was dieser Flugzeugträger sicherlich zur Bedeckung, zum Schutz gegen die „U-Boot-Pest“ bei sich führt. Da sind sie schon: Zerstörer, eins, zwei, drei — jedenfalls Zerstörer. Dazu in der Luft zwei Flugzeuge. Natürlich: ein Flugzeugträger wird in diesem U-Boot-gefährdeten Gebiet ein paar seiner Rüfen bestimmt zur Aufklärung gegen U-Boote losgeschickt haben, noch dazu bei diesem ruhigen Wetter, wo man ein getaucht fahrendes U-Boot wohl bis zu 25/30 m vom Flugzeug aus entdecken kann. Na, schön.

Blitzschnell sind die Überlegungen des Kommandanten. Hier ist die Gelegenheit, hier ist ein Ziel, wie es sich jeder U-Boots-Mann, jeder Soldat glühend wünscht! Ein Kriegsschiff, ein englisches Kriegsschiff! Er sieht die Seiten des Weyer, des Taschenbuchs der Kriegsflotten, vor sich — wie oft hat er sie nicht studiert, wie oft nicht gehofft, eines der Schiffe hier draußen oder irgendwo in den Gewässern um England zu treffen, und hier läuft eines der größten, stärksten und teuersten vor ihm auf der graugrünen See! Fünf davon hat der Briten, jedenfalls nur fünf, die tatsächlich vollwertige, große Flugzeugträger sind. Davon — oh, er kennt den Flottenverteilungsplan genau! — nur drei in der ‚Home Fleet‘, der Heimatflotte! Wenn er einen von diesen erledigen könnte — nicht auszudenken! Bruchteile von Sekunden wirbeln diese Gedanken dem Kommandanten durch den Kopf, dann formt sich in seinem Hirn ein Satz, oft gehört, dazu ein Wort, ein einziges Wort, wie es der große Reitergeneral des Großen Königs zu rufen pflegte, ehe staubbedeckte Schwadronen und Regimenter rasselnd und polternd in den Feind brachen: Seydlitz, dessen Wahlspruch der Schlachtkreuzer trug! Den Feind schädigen, wo irgend man kann und: drauf!

Ganz ruhig klingt die Stimme des Kommandanten jetzt, und die Augen seiner Männer leuchten auf, als sie hören, was er klar und deutlich herunter sagt:

„Angriff auf englisches Kriegsschiff unter vollem Einsatz des Bootes!“

Unter vollem Einsatz des Bootes — jeder versteht das, jeder weiß, jetzt gilt es, jetzt kommt es nur darauf an, den Gegner niederzuringen, was mit dem U-Boot wird, ist zunächst gleichgültig.

„Torpedo klar!“

Sin und her saust der W., der es sich hier nicht nehmen lassen will, höchst persönlich auf den Knopf zu drücken, wenn sein Torpedo das Ausstößrohr verlassen soll, und der andererseits nicht einen Augenblick vom Sehrohr wegmöchte, durch das er immerhin hier und da einen Blick auf den Flugzeugträger tun kann. Die Einstellungen am Torpedo sind bald gemacht, tiefe Ruhe herrscht im ganzen Boot.

Und so beginnt die Jagd.

Am vorderen Tiefenruder preßt der Gefechtsrudergänger die Lippen zu einem schmalen Strich zusammen: an ihm soll es nicht liegen, niemals kommt es so auf genaues Tiefensteuern an wie beim Angriff. Jeden Augenblick kann der Kommandant das Losmachen des Torpedos befehlen, und dann gilt es, im Augenblick des Abschusses genau wagerecht zu liegen mit dem Boot und das Aufwärtsrücken des Bootskörpers durch schnellstes Gegenlegen ab-

zufangen, sonst durchbricht das Boot womöglich die Oberfläche und wird von den Begleitzerstörern gerammt oder mit Wasserbomben erledigt.

Unerträglich wird die Spannung.

Lauernd stehen die Männer, ein wenig vorgeneigt die meisten, als ob sie so die Befehle ihres Kommandanten besser verstehen, schneller ausführen könnten.

Nichts erfolgt.

„Der Kerl zickzackt auf uns zu“, gibt halblaut der Kommandant, fast ist es, als spräche er leiser als sonst, als wollte er verhindern, daß der Engländer oben seine Worte hört.

Bei den Ausstoßrohren werden die vorderen Mündungsflappen aufgemacht.

„Zack! Läuft wieder ab, der Vogel!“ berichtet der Kommandant.

Sie machen die Mündungsflappe wieder dicht.

Der Torpedomaat murmelt verbissen vor sich hin:

„Mein Gott, nu sin wir fein in Brast!“

Die Augen der nahe dem Kommandanten auf Station stehenden Männer hängen an seinen Lippen, da —:

„Zackt wieder auf uns zu!“

Wie eine Erlösung wirkt der kurze Satz.

Wieder öffnen sich die Mündungsflappen. Oben steht der Kommandant, er ist allein, nur er kann entscheiden, niemand kann ihn beraten, er setzt das Boot ein, er weiß es, die braven Männer, das gute Boot, von ihm hängt der Erfolg ab, von ihm und dem Glück, das jeder Seemann nun einmal haben muß. Soll er jetzt losmachen? Das Schrohr kann der Engländer bestimmt nicht sehen, gegen die Sonne und nur wenig herausgesteckt. Sorgsam sieht er noch einmal durchs Okular.

Ein Zerstörer läuft vor ihm vorbei, Schrauben mahlen, schäumendes Kielwasser glitzert, aufgewühlt von der hohen Fahrt, wie eine schnurgerade Leuchtspur auf der See: jetzt oder nie, fährt es dem Kommandanten durch den Kopf. Ruhig, fast leise, gibt er den entscheidenden Befehl:

„Rohr los!“

Ein Ruck geht durchs Boot, der Torpedo hat das Ausstoßrohr verlassen und frist sich unter Wasser seine Bahn zum Gegner.

„Schrohr ein!“

Sie tauchen. Hart nach unten legt der Gefechtsrudergänger am vorderen Tiefenruder das Tiefenruder, die Männer, die gefechtsfrei sind, eilen in die

vorderen Räume, das Tiefertauchen des Bootes durch ihr Gewicht beschleunigend.

Lautlose Spannung — gleich muß die Detonation da sein, wenn der Torpedo saß — aufgeregt sehen sie nach den Uhren, zählen die Sekunden, messen im Geist die Entfernung zum Gegner — er wird doch nicht versagt haben, der gute Al! Sollte der Kommandant sich verschätzt haben mit der Fahrt des Gegners, dem Abstand, all den vielen Größen, die beim Schuß zu berücksichtigen, richtig einzustellen und zu verwerten sind?

Sie warten, lauern und sorgen sich mit Gesichtern, die von der ungeheuren Spannung fast verzerrt erscheinen — warten — warten.

Da — ein Knacken, nochmals ein Knacken, viele kleinere Detonationen — kein Zweifel mehr: der Torpedo hat getroffen!

Tubelnde Freude auf allen Mienen, Stolz auf das Boot, den Kommandanten, auf jeden Kameraden, der zum Gelingen beitrug — getroffen, tatsächlich getroffen! Am liebsten würden sie schreien, rufen — aber da ist schon der Feind!

Sie werden ganz still im Boot, horchen, zählen die Sekunden und lauschen angestrengt auf die surrenden Zerstörerschrauben, auf die Hagelschauer der Detonationen der feindlichen Wasserbomben, die oben von den Begleitzerstörern in verschwenderischer Weise geworfen werden.

Tiefer geht das Boot hinunter, immer noch poltert, dröhnt und fracht es ringsum — wild brummen die Zerstörerschrauben, im Zickzack hasten sie anscheinend über der Tauchstelle, werfen ihre Bomben und jagen umher.

„Der muß gefressen haben!“ lacht einer heraus, und das ganze Boot freut sich, daß der Kommandant dazu nickt:

„Natürlich hat er gefressen — der ist erledigt!“

Wieder dröhnen die rollenden Donner englischer Wasserbomben gegen Bordwand und Außenhaut, das ganze Boot zittert und ruckt, polternd fallen die Kaffeetassen des unangerührten Abendbrotes von der Bank, dem kleinen Tisch in der Messe. Ein wahres Trommelfeuer von Wasserbomben lassen die Zerstörer da oben los; es ist, als ob sie ihre gesamte Munition serienweise verfeuerten.

In den Käen sitzen die Männer auf ihren Stationen. Ruhig sieht der Kommandant den Leitenden Ingenieur an. Er, der Führer des Bootes, hat getan, was er konnte, geschossen, getroffen und das Boot sicher auf Tiefe gebracht, nun ist sein Werk getan, nun ist der Ingenieuroffizier derjenige, der ‚dran‘ ist. Ruhig laufen die Maschinen, das Singen der Motoren, das

Mahlen der Schrauben muß gedämpft werden durch geringere Fahrt, sonst hört der Gegner, wo das Boot steckt, verfolgt es und bewirft es von neuem mit seinen Bombenserien.

Aber der Druckkörper, bester deutscher Stahl und beste deutsche Werkmannsarbeit, hält. Soviel sie auch lauschen und sich umsehen: nirgends ist ein Wassereintrich, die Nieten halten, nirgends ist das Boot leck gesprungen. Ganz still ist es nun im Boot, alle horchen auf die sich entfernenden Schraubengeräusche der englischen Zerstörer. Werden sie wiederkommen?

Verstohlen sieht der eine oder andere auf die Uhr: wenn es doch bloß dunkel wäre, Nacht, dann müssen die Zerstörer ja die Spur verlieren — wie unendlich langsam doch die Sekundenzeiger vorrücken!

Unbeweglich stehen die Rudergänger und Tiefensteuerposten an ihren Stellen, ein wenig breitbeinig, die Lippen zusammengepreßt, die Augen auf den Zeigern der Manometer. Da — da sind sie wieder! Die verdammten Burschen, diese Zerstörer! Wieder fracht eine Serie hinunter, bald höher, bald tiefer grollen die Detonationen, aber — sie entfernen sich, Gott sei Dank, sie entfernen sich! Ganz ruhig ist die Besatzung — sie waren Sieger im Kampf gegen den Flugzeugträger, sie werden auch Sieger im Kampf mit den Zerstörern sein!

Gegen 20 Uhr sank der Flugzeugträger, und schon geht die Jagd über Stunden und Stunden.

Jetzt verstummen die Geräusche der Wasserbomben, nur leise rollend, wie ferner Donner, grollt es noch ein wenig, dann tiefe Stille. Sie sind entwischt! Sie atmen auf, auch das hohe Singen der schnellaufenden Zerstörerpropeller hat aufgehört.

„Sie kriegen uns nicht mehr!“ wagt einer zu bemerken.

„Immerhin“, stellt der WO. fest, „ich habe 97 Wasserbomben gezählt!“

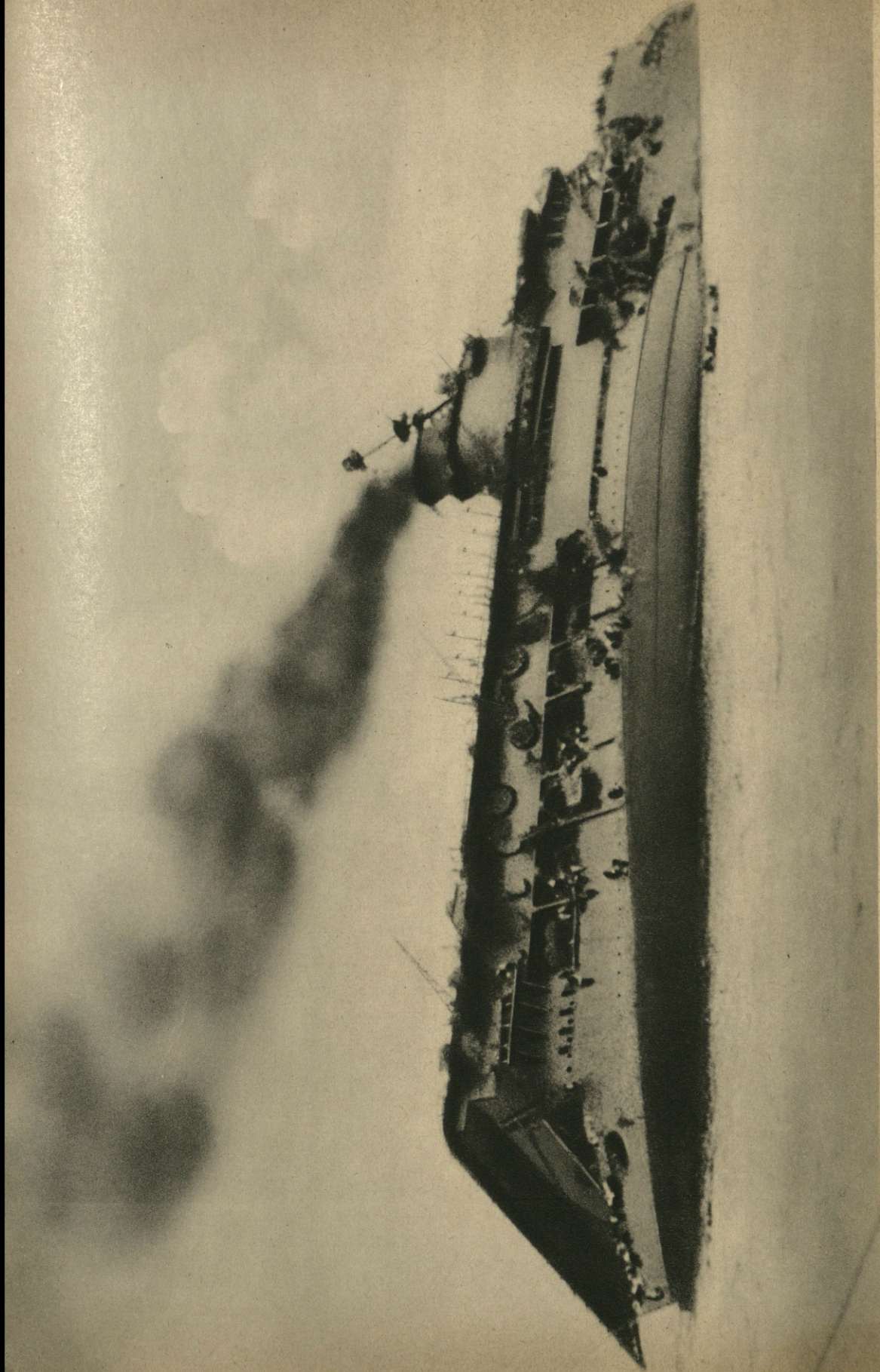
Der Funkmaat vom Horchgerät nickt mit dem Kopf:

„Jawoll, Herr Oberleutnant, aber wir haben am Gerät noch weit mehr festgestellt, war ja ganz groß, was die da oben gefleckt haben!“

Die Gefahr ist vorüber, sie laufen wieder höhere Fahrt, und als lange nach Mitternacht wieder langsam mahrende Schraubengeräusche vernommen werden, tauchen sie auf und stellen einen ungefährlichen Dampfer fest.

„Großartig!“ lacht der LT. „Der verdeckt unsere Schraubengeräusche!“ —

24 Stunden später gibt der FdU. durch Funkpruch dem Boot bekannt, daß der Kommandant das **ER. I** und die gesamte Besatzung das **ER. II** erhalten haben.



Der Untergang der 'Courageous'.



U-Boot auf winterlicher Fahrt im Nord-Atlantik

Bezwinger der 'Courageous'



Ausländische Zeitungsstimmen schildern ein paar Tage später, wie es auf der ‚Courageous‘ herging, als die deutschen Torpedos in donnernder Detonation das Schiff aufrissen und hinabschleuderten. Vom Dampfer ‚Collingworth‘ aus — der später einen Teil der englischen Besatzung aufnahm — beobachtete man, wie der gewaltige Flugzeugträger, ehemaliger Schlachtkreuzer des Weltkrieges, in 20 Minuten sank. Zwei verschiedene Explosionen, von denen die erste offenbar im zweiten Maschinenraum hinter dem Kesselraum erfolgte, während die zweite möglicherweise in den Munitionslagern zum Ausbruch kam, wurden vermerkt. Die Gewalt dieser Explosionen war so ungeheuer, daß das Flugdeck der ‚Courageous‘ wie ein Blech aufgehoben wurde. Nach der Katastrophe arbeiteten die Maschinen zunächst noch weiter, so daß der Flugzeugträger — der etwa 15 Seemeilen Fahrt machte, als ihn die Torpedos trafen — auch in sinkendem Zustand noch weiterlief. Das Sinken ging so rasch vor sich, daß die Besatzung nur zwei Rettungskutter an Backbordseite zu Wasser bringen konnte. Eins der Boote wurde jedoch zertrümmert und zerschlagen, als die ‚Courageous‘ mit dem Heck zuerst in die Tiefe schoß. Die Überlebenden berichten, daß viele Besatzungsmitglieder sich zur Zeit der Katastrophe unter Deck befanden und sich von dort aus nicht mehr an Deck retten konnten. Die Matrosen, die ins Wasser gesprungen waren, mußten verzweifelt kämpfen, um nicht von den herumfliegenden Trümmern erschlagen oder vom Sog des großen Schiffes in die Tiefe gezogen zu werden. Sie wurden von der ‚Collingworth‘ und einem Dampfer der Holland-Amerika-Linie aufgefischt, die sich beim Donner der Explosion innerhalb von 7 Seemeilen vom Flugzeugträger entfernt befanden, herbeieilten und ihre Rettungsboote zu Wasser ließen. Auch ein englischer Frachtdampfer nahm — ebenso wie die britischen Zerstörer — am Rettungswerk teil. An Bord der ‚Courageous‘ befanden sich zur Zeit der Katastrophe eine größere Anzahl von Flugzeugen, deren letztes gerade wenige Minuten vor der Torpedierung zurückgekehrt war.

Die fünfte und letzte offizielle Verlustliste der britischen Admiralität gibt 682 Mann, darunter 72 Offiziere, als gerettet an und meldet 578 Mann als vermißt.

Aufklärer über England

„Die Wolkendecke betrug 200 m, als wir uns dem englischen Kriegshafen Scapa Flow näherten“, berichtet Oberleutnant Ph. „Wir sichteten mehrere englische Zerstörer und Flakstellungen; das heißt wir nicht allein, sie sichteten uns auch und schickten uns ihre gepfesserten Grüße entgegen. Wir quittierten mit einem eleganten Schwung in die Wolkendecke hinein, die sich schützend über uns breitete. Der Engländer schoß verdammt gut. Seine Ladung knallte uns in die Tragflächen und verhalf unserem Vogel zum Bock. Es hätte nicht viel gefehlt, dann wären wir in den Bach gefallen. In der Wolkendecke fühlten wir uns sawohl. Beim Durchbruch stießen wir unvermittelt auf einen englischen Flugplatz, der voller Jagdmaschinen stand. Die Engländer hielten uns wohl für einen gesunden Sappen; denn gleich zu fünfen stiegen sie hoch, um uns zünftig reihum zu jagen. Nebenbei, wenn die Wolken nicht gewesen wären, wir hätten keinen Pfifferling mehr um uns und unseren Vogel gegeben. Fünf Jäger gegen einen Aufklärer — die Rechnung geht schlecht auf, trotz unserer schönen Waffen, die wir an Bord haben. Also man haut dann am allerbesten ab, zumal wir ja auch unsere Aufgabe so weit erfüllt und Bilder genug aufgenommen hatten. Fünf Maschinen flogen sofort Sperre, damit wir ihnen nicht entgehen sollten. Aber schließlich können wir ja auch fliegen, und überlegen, und unser treuer Vogel war ja auch nicht von schlechten Eltern. Wir drehten auf, was wir drin hatten, und schickten den Maschinen von weitem unsere Stahlgrüße entgegen. Diese Grüße sind unangenehm, und infolgedessen hielten sich die Jäger vorläufig in respektvoller Entfernung. Sie warteten auf eine andere Gelegenheit. Dann hatten wir plötzlich die Wolkendecke vor uns.

... Was kann uns noch passieren? Nichts! Mit hohem Schwung flogen wir in die Decke hinein. Jetzt hatte ich Frühstückspause, wir wollten heim. Raus aus der Wolkendecke und wieder Sicht nach vorn. Plötzlich kam vom Bordfunker durchs Mikrophon der Ruf „Jäger!“, gleich darauf das hämmernde Geräusch unseres Maschinengewehrs aus dem Heckstand. Den letzten Bissen verkrümelte ich am Maschinengewehr. Vor uns stand jetzt eine

Regenwand, ein hübscher dunstiger Dreck, den wir sonst meiden, der uns aber jetzt sehr angenehm war. Wir umflogen die Wand, und als die Jäger nahe genug waren, schwenkten wir ein in die Himmelsbrause. Sie kamen nicht nach. Als wir, naß wie eine Kage — der Dreck ist durchgekommen — herauskamen, sahen wir nichts mehr. Sie hatten aufgegeben. Treffer haben wir keine mehr bekommen, es war bei uns alles in Ordnung."

Welche physischen Leistungen die Besatzungen unserer Aufklärer vollbringen, geht daraus hervor, daß sie bis zu zehn Stunden mit ihren Maschinen unterwegs sind, um die Aufträge zu erfüllen, die ihnen beim Abflug durch den Staffelf kapitän gegeben wurden. In großen Höhen fliegen sie mit Sauerstoffgerät. Die Gefahr der Vereisung der Luftzufuhr liegt sehr nahe. So alle fünf Minuten muß der Schlauch einmal gepulst werden, damit das Eis sich nicht festsetzen kann. Sonst geht es mit dem Atem bergab, und man schläft langsam ein, wie es dem Staffelf kapitän schon einmal gegangen ist. Seine Besatzung erzählt, daß er im Unterbewußtsein furchtbar geschimpft habe über irgendeine Sache, die mit dem augenblicklichen Flug keine Berührung hatte. Zum Glück hatte er einen Funker an Bord, der über eine Nordslunge verfügt und ihm sein Sauerstoffgerät zur Verfügung stellte. Er hat seinen Staffelf kapitän gerettet, bis der Flugzeugführer den freien Ozean gewonnen hatte und tiefer gehen konnte. Bordkameradschaft, wie sie nicht schöner gedacht werden kann.

So ist wieder mal ein Aufklärer unterwegs. Er streift Nordengland und Schottland ab. Die Wolkendecke ist um die 600 m herum. Beim Anflug an die Küste haut der Vogel in die Wolken hinein und gleich darauf wieder heraus. Was sieht der Beobachter? Da kommt ihm ein englisches Flugzeug entgegen, das einen Schießsack schleppt. Na, die Sache konnte gleich richtig gehen. Die Praxis kam in Gestalt eines deutschen Kampfflugzeuges. Unsere Jungen sandten dem Engländer einige blaue Bohnen, nicht in den Schießsack, sondern auf das Original. Seilstroh war der Engländer, als er entweichen konnte.

Daß man es hier absolut nicht mit Verkehrsflügen zu tun hat, davon habe ich mich kürzlich überzeugen können, als um die Dämmerstunde am späten Nachmittag ein Vogel vom Frontflug zurückkam. Sie hatten die Shetlandinseln besucht und sich umgesehen, was sich da tut, und gerieten in zielgerichtetes Flakfeuer. Ein Splitter sauste durch die Kanzel, riß ein anständiges Loch ins Fenster, durchbohrte die Kombination des Flugzeugführers unten am rechten Knie und verletzte ihn — zum Glück nur leicht. Der Splitter

hätte das Knie zertrümmert, wenn der Pelz der Kombination der Schußwirkung nicht eine andere Richtung gegeben hätte. Winzige Glascherben setzten sich am Gesicht des Beobachters fest, und ein Splitterchen hatte die Neghaut geritzt. Mit dem Schlafen ist es für Tage aus; aber das nehmen sie alle in Kauf. Sie sind im Einsatz, und wer etwas abbekommt, nimmt es hin. Die Hauptsache ist für sie, daß ihr Auftrag erfüllt wird. Dabei geht man keiner Gefahr aus dem Wege. Bis auf 600 m ging ein Flugzeug der Staffel mitten über England herunter, um einen Flugplatz photographieren zu können!

So kommen die Aufklärer Tag um Tag zurück und melden dem Staffelfkapitän das Ergebnis des Fluges. Und manchmal bleibt auch einer aus; denn der Feind kann auch schießen, und er ist kein geringer Gegner, das soll die Heimat wissen.

Auf U=Boot=Jagd

Aufklärer melden englische U-Boote.

Zwischen Einsatzbefehl und Start vergehen nur Minuten, und schon stampfen sie in die Nacht hinaus.

Unsere Schnellboote sind nur Maschine. Auf dem Bug liegen zwei Torpedorohre, drohend und unheilverkündend. Hier gibt es keine Bequemlichkeiten, keine zweite Wache. Wenige Männer nur tun hier Dienst. Tag und Nacht, ohne Unterbrechung. Sie sind alle vielfache Spezialisten. Gespenstisch rasen die Boote durch das Dunkel.

Das Führerboot weist den Weg durch die kunstvoll gelegten Minenfelder. Dann verfolgt jeder seinen eigenen festgelegten Kurs. Die Lichter verlöschen. Die Nacht verschlingt sie. In weiter Ferne sieht man Silberstreifen dahineilen. Es ist das Kielwasser unserer Boote. Das Meer leuchtet in dieser Nacht phosphoreszierend. Deshalb auch die geheimnisvoll leuchtende Fahrrinne der Boote.

Vor diesen wieselflinken Booten gibt es kein Entrinnen. Ein U-Boot würde nicht mehr die Zeit finden, auf Tiefe zu gehen. Wenn die Schnellboote gesichtet werden, ist es bereits zu spät. Dann fliegen ihnen die Torpedos voraus, unsere mörderischen „Aale“. Und kreuz und quer geistern die Boote über das Meer, suchend, spähend. Die Augen schmerzen vor heller Wachsamkeit.

Über 50 Stunden schon rasen sie voraus, Tag und Nacht. Die Wellen brechen über uns herein. Oft steht das ganze gewaltige Meer gegen den Turm. Man verliert für Augenblicke die freie Sicht. Es kracht und stöhnt in den Sugen des Bootes. Aber schon setzt das Boot wieder dahin, mehr fliegend als fahrend.

Das Essen wird den Kameraden auf ihre Kriegswache gebracht. Sie verlassen ihren Platz für keinen Augenblick. Nach gewisser Zeit schmerzen die Beine vom langen Stehen. Aber auch dieser kritische Punkt wird überwunden. Die Glieder lösen sich allmählich, und man glaubt — wenn erforderlich — wochenlang durchhalten zu können. Das ist eine Seekriegsfahrt, wie man sie sich erträumt.

Der Chef ist noch sehr jung, jünger noch sind seine Kommandanten, Oberleutnants zur See.

Oft liegt dicker Nebel über dem Meer. Die Boote aber halten ihren Kurs. Irgendwo in feindlichen Gewässern schart der Chef seine Boote um sich. Alle sind sie da, auf die Minute. Kaum glaublich. Neue Anweisungen, neuer Kurs.

Wieder stampfen sie auseinander. Eine ganze Nacht weiß man nichts voneinander. Aber plötzlich, der Morgen graut schon, sieht man ein Boot nach dem anderen ins Kielwasser einschwenken. Gemeinsam ziehen sie wieder heim, kreuz und quer durch die sinnvoll und äußerst gefährlich gelegten Minenfelder.

Sie haben kein U-Boot gesichtet. Die Meere sind frei. Der Engländer hütet sich und bleibt lieber in seinen Schlupfwinkeln.

Und nun wird geschlafen, gefilzt, bis ein neuer Tag neue Aufgaben stellt. ‚Windhunde der See‘, gnade Gott dem, der ihnen begegnet.

Mit Küstenfliegern auf Feindflug

„Die beiden Berichter fliegen mit Eins und Drei, alles klar, Herrschaften?“ schloß der Staffelfapitän die Besprechung über die Aufgaben des Feindfluges, der in zehn Minuten starten sollte. Das „Jawohl, Herr Hauptmann!“ der Besatzungen beantwortete der Staffelfapitän mit dem lakonischen Befehl: „Dann hinein in die Vögel!“

Draußen am Startplatz, wo sich der Kran reckt, stehen die Vögel und warten darauf, daß sie in See gehievt werden. Die Kameraden vom Bodenpersonal haben die Maschinen fit gemacht. Hier und dort dröhnen noch einmal kurz die Motoren am Standort. Die Monteure hören die Arbeit der Maschinen ab. Dann ist's soweit; sie verlassen die Flugzeuge und räumen die Plätze dem fliegenden Personal. Griffbereit glänzt der Stahlstropp des Krans. Es ist alles klar — und doch wieder nicht. Denn plötzlich kommt der Befehl, daß sich der Start um eine Stunde hinauschiebt. Wir sind schon enttäuscht: Soll der Flug abgeblasen werden? Nein, das ist es nicht. Bei der zweiten Besprechung ändert der Staffelfapitän für die Maschinen Eins, Zwei und Drei die Route. Kameraden sind draußen auf See notgelandet und sollen ausgemacht werden. Eine Maschine hat sich noch mit einem kurzen Sunkspruch gemeldet, dann hat Schweigen eingesetzt. Vielleicht, das ist unsere Hoffnung für die Kameraden, hat die See die Sunkanlage zertrümmert. Mit Beschleunigung steigen die Besatzungen in die Maschinen, die bald darauf eine hinter der anderen vom Kran in die Nordsee gehievt werden, wo sie auf ihren Schwimmern in behutsamer Fahrt zum Startplatz rollen, um sich dann mit dröhnenden Propellern durch die aufgeregten Wasser in die Luft zu heben. Langsam versickern die letzten Gischtflocken von Kumpf und Schwimmern. Ruhig schwebt der Vogel in mäßiger Höhe, zwei Abschiedsrunden noch über dem Heimathorst, dann nimmt Drei — das ist meine Maschine — Kurs nach Norden in die offene See hinein.

Wir treffen Eins und Zwei auf der vereinbarten Linie wieder und fliegen in Sichtweite unseren Aufgaben entgegen. Wir haben es uns, soweit es die beengten Verhältnisse an Bord zulassen, bequem gemacht. Ich sitze im Cock-

stand mit dem Funkkameraden zusammen. In der Kanzel liegt der Beobachter am Maschinengewehr, hinter ihm, auf erhöhtem Sitz, der Flugzeugführer. In 200 m Höhe überfliegen wir die Nordsee. Über uns ballen sich Wolken zusammen. Manchmal bricht durch ein Loch die Sonne für wenige Sekunden durch, dann umschließen uns wieder die Wolken, die der Freund des Kampffliegers sind. Nach unten ist die Sicht klar. Die See rollt in sanfter Dünung. In der Ferne blitzen Schaumkronen auf, dort ist die See bewegter. Wir begegnen Kameraden der Kriegsmarine, die auf ihren Booten Tag und Nacht hier Wache halten. Dann hält uns wieder die einsame See gefangen. Um die elfte Vormittagsstunde sichten wir endlich eines unserer Flugzeuge, das auf der nunmehr groben See mächtig stampft und schlingert. Es hat eine Notlandung machen müssen, und die Kameraden sind schon Stunde um Stunde hier den gesträßigen Wassern ausgeliefert. Die Brecher schlagen bis zum Kumpf hinauf. Es gehört schon seemannische Tüchtigkeit dazu, den Vogel vor dem Absaufen zu bewahren, und Nerven wie Stahl, in diesem Dreckwetter und der groben See stundenlang auszuharren. Die Kameraden sind guten Muts und winken uns ihre Freude über das Auffinden herauf. Unsere Kette (Eins, Zwei, Drei) umfliegt den aufgefundenen Vogel; dann bekommen wir Befehl vom Staffelfkapitän, der die Eins kommandiert, unsere Aufgabe weiter zu verfolgen, während er bei den Kameraden in geringer Höhe „klebt“, bis die Seenotstaffel eingetroffen ist. Die Sache ging klar, Flugzeug und Besatzung sind gerettet worden. Die andere Maschine haben wir leider nicht mehr ausmachen können. Die Kameraden sind vor der englischen Küste gefallen.

Immer noch steht die Wolkendecke vor, über und um uns. Immer noch singen die Motoren ihr anfeuerndes Lied; es ist die liebste Melodie, die der Flieger hört. Solange sie klingt, ist alles in Ordnung. Wir geraten jetzt in eine Regenbö, und unmittelbar darauf fliegen wir durch einen farbenprächtigen Regenbogen. Plötzlich, nach dem Durchstoßen der Dunstwand, empfängt uns ein bligblauer Himmel, und die Sonne strahlt in voller Schönheit über die weite See. Vor uns steigt die englische Küste auf. Wir drehen sofort wieder in die Wolkendecke ab. In der Ferne läuft ein Frachter mit höchster Maschinenkraft vor uns davon. Seine Kile ist unnötig. Wir haben den strikten Befehl, kein feindliches Handelsschiff anzugreifen, vorausgesetzt, daß es nicht von Seckenschützen besetzt ist, — wie uns unmittelbar die Wirklichkeit belehrte. Der Staffelfkapitän hat einen Handelsdampfer gesichtet und überfliegt ihn zur Feststellung seiner Nationalität in geringer Höhe. Am



„Do 17“ — Dornier-Sernaufklärer, die bis zu den Sbetlands flogen



Kartenbesprechung im Stiegerhorst vor einem Feindflug nach Nordengland

Ein Staffelabzeichen aus der Stiegererei



Seck zeigt sich die englische Handelsflagge. Es ist eine Falle. Kaum befindet er sich mit seiner Maschine etwa 150 m entfernt, da erhält er heftigen Beschuss aus schweren Maschinenwaffen. „Verdammt! Schweinekerl, der schießt ja aus dem Hinterhalt! Sofort abdrehen in die Wolken hinein. Der Kerl kriegt, was er braucht!“ — „Ja wohl, Herr Hauptmann. Melde Herrn Hauptmann außerdem Flakbeschuss Steuerbord und Backbord von englischen Zerstörern!“

Die nötige Höhe für den Angriff ist schnell erreicht. Der Staffelf kapitän liegt mit gespannten Sinnen in der Kanzel und beobachtet das Zielgerät. Die Hand liegt auf dem Bombenauslöser. Unten geht den englischen Seckschützen ein Licht auf; sie versuchen es mit der Flucht. Aber da ist die Maschine schon über ihnen. Ruhig, trotz des Beschusses von allen Seiten, beobachtet der Staffelf kapitän. Dann drückt seine Hand ein-, zweimal, und die Bomben verlassen mit heulendem Pfeifen ihre Schächte und stürzen ihrem Ziel entgegen. 30 m vor dem Bug detonieren sie. Das Kampflied der Bomben hat die englischen Seckschützen von Deck vertrieben. Dann muß der Staffelf kapitän die Vernichtung der Hinterhaltsfalle doch einstellen. Das Feuer von seiten der englischen Zerstörer ist zu heftig geworden. Die schützende Wolkendecke nimmt die Maschine auf und entzieht sie so der Gefahr.

Während sich all dies um die Maschine des Staffelf kapitäns abspielt, ist die Maschine Zwei in einen Luftkampf mit englischen Jägern und Bombern geraten. Auch sie hatte eine Hinterhaltsfalle angegriffen und wehrte sich tapfer ihrer Haut. Der Flugzeugführer zeigt sein ganzes fliegerisches Können. Immer wieder huscht er in die Wolken hinein, während abwechselnd unsere Maschinengewehre Schnellfeuerfarben den Engländern entgegenschleudern. Der Kampf zieht sich etwa 20 Minuten hin. Wir nehmen durch Bordfunk an dem Geschehen teil und warten auf den Befehl des Kommandanten, zur Hilfe abzdrehen. Da kommt die Meldung der Maschine Zwei, daß sie sich in Abwehr den Engländern entziehen konnte.

Unangefochten treten wir den Heimflug an und landen alle unverfehrt auf dem Forst.

U-Boot ist seeklar zur Feindfahrt!

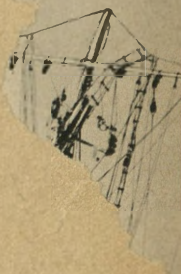
In drei Tagen soll ‚U...‘ seeklar sein und zur dritten Feindfahrt auslaufen. Munitionsübernahme in der Werft. Das kostbarste Gut, die Torpedos, werden angefahren und auf einer Gleitbahn durch das vordere und achtere Torpedoluf vorsichtig in den schmalen Leib des Bootes hinabgelassen. Die Rohre achtern und im Bugraum werden gleich geladen und die Reservetorpedos in der Bilg im Mannschaftsraum verstaut. Liebevoll streichelt der Seemann seine fettigen ‚Male‘, von denen schon viele dem Gegner schwer zu schaffen gemacht haben. Artilleriemunition für das vordere Geschütz und das Fla-MG. wird ebenfalls untergebracht. Brennstoff und Schmieröl wird übernommen, beides ist weit wichtiger als Süßwasser zum Waschen.

Am vorletzten Tag folgt dann die Proviantübernahme. Zwei große Lastwagen fahren vor, zum Bersten mit Lebensmitteln gefüllt. Ihren Inhalt ergießen sie über die Pier und das Oberdeck des Bootes. Eifrig ist die Besatzung damit beschäftigt, den Proviant zu verstauen. Nur alte U-Boot-Fahrer verfügen über die notwendige Geschicklichkeit. Zwei Sägematten, die friedlich über den Elektromaschinen und im Bugraum über den Reservetorpedos schaukeln, werden bis zum Rande mit Broten gefüllt. Unter den Torpedorohren finden Leipziger Allerlei, Stangenspargel und Seringe kunstgerecht ihre Unterkunft. Alles muß so liegen, daß selbst bei starkem Seegang nichts losgerissen oder gar beschädigt werden kann. Eine große Kartoffelkiste duldet der Leitende Ingenieur in seinem Kommandostand.

Die Probefahrt am letzten Tag dient mit ihren Tauch- und Trimmversuchen und der Kompaßregelung dazu, dem Boot den letzten Schliff zu geben. An Oberdeck ist alles seefest gezurrt. Im Hafenbecken erfolgt der erste Tauchversuch, um in dem ruhigen Wasser festzustellen, ob das Boot bug- oder achterlastig ist. „Alle Mann auf Tauchstationen!“ befiehlt der Kommandant. Als letzter steigt er durch das Turmluf und schließt es. „Turmluf ist dicht!“ wird dem Leitenden Ingenieur gemeldet, der die Verantwortung für den Tauchvorgang trägt. „Stutklappen öffnen!“ Ein Zischen rauscht durch

den Raum, die Männer führen die Befehle aus und melden ihre Erledigung. Ohne Fahrt sackt das Boot ab. Langsam steigt das Tiefenmanometer. Das elektrische Tiefenlot zeigt laufend die Wassertiefe unter dem Kiel des Bootes an. Wieder ein Zischen! Das Boot neigt sich achtern. „Unteroffiziere in den Bugraum!“ Die Bootsmanns- und Maschinenmaate poltern vorn zu den Torpedorohren. Der Ausgleich ist wieder hergestellt, das Boot liegt wagemrecht im Wasser. Im U-Boot-Stützpunkt wird dann später Proviant umgepackt, um die Gewichtsverhältnisse auszugleichen. Der Leitende Ingenieur trägt bei den Tauch- und Trimmversuchen eine schwere Verantwortung, denn bei Alarmtauchen in See muß das Boot völlig ausgeglichen sein. Ist es bug- oder achterlastig, dann besteht die Gefahr, daß es bei flachem Wasser auf Grund schießt.

Langsam wird das Wasser aus den Tauchtanks gelenzt, das Boot taucht wieder auf. In der Jade geht es vor Anker, um Kompaß und Schrohre zu regeln. Auf einer längeren Fahrt werden hinterher die Maschinen für Über- und Unterwasserfahrt erprobt. Elektromotoren und Diesel laufen ‚Äußerste Kraft‘ und ‚Kleine Fahrt‘. Durch hartes Legen der Ruder wird die Wendigkeit des Bootes geprüft. Nach vielen Stunden läuft ‚U...‘ wieder in den Hafen ein. Die Besatzung erhält verlängerten Urlaub für den Abend, und in der Frühe des nächsten Tages geht es seewärts dem Feind entgegen.



Ein Reuterbericht, und was unsere U-Boots-Männer dazu sagen

London, 25. Oktober — Ein Offizier, der lange Zeit auf Unterseebooten gefahren ist, und der die deutschen Kampfmethoden der U-Boots-Waffe gut kennt, hat gestern abend in einem Bulletin des Informationsministeriums einen dunklen Bericht gegeben über die Verhältnisse, in denen die Mannschaften der deutschen U-Boote, die auf den Meeren verfolgt werden, leben. 23 Tage auf dem Meere, sagt er, unaufhörlich von der Idee gequält, daß die ganze Welt und selbst das Meer gegen sie ist. Das ist heute die Situation der deutschen U-Boots-Mannschaften, die sich vor Ausbruch des Krieges auf den Handelswegen des Atlantischen Ozeans befanden.

Die verfügbare Reserve an geschultem U-Boots-Personal ist begrenzt. Die Anforderungen an die U-Boots-Mannschaften waren wahrscheinlich groß, denn die Einheiten der königlichen U-Boots-Abwehr haben auf die Bedrohung durch die deutschen U-Boote energisch geantwortet. Die moralische Wirkung der Wasserbomben auf die Mannschaften der Tauchboote ist um so größer, als sie aus Erfahrung wissen, daß die königliche Marine sie mit einem Erfolge entdecken und jagen kann, den man während des letzten Krieges nicht vermutete.

Wenn das Unterseeboot, das nicht mehr Torpedos, Kohlen, Lebensmittel und frisches Wasser besitzt, versucht, seinen Ausgangshafen wieder zu erreichen, ist die Vitalität seiner Mannschaft auf dem niedrigsten Punkt. Dann muß das U-Boot eine schwere Prüfung durchmachen. Die königliche Marine verfolgt die Unterseeboote nicht nur in ihren Jagdgebieten, auf allen Handelswegen des Ozeans, sondern sie schneidet ihnen auch alle Rückzugswegen ab.

Die Operationen unserer Patrouillen machen die Einfahrt in die Nordsee außerordentlich gefährlich für ein feindliches Unterseeboot, während die Rückkehr nach Deutschland, wenn das U-Boot in der Nordsee ist, noch gefährlicher ist durch unsere Überwasserschiffe und unsere Luftwaffe.

Reuter

Mit obenstehendem Bericht in der Hand kletterte ich über die schmale Stelling auf eines der U-Boote, die, von Fernfahrt zurück, in ihrem U-Boot-Stützpunkt liegen.

„Melde mich gehorsamst an Bord! Wo ist der Kommandant?“ Auf dem Turm steht der Kapitänleutnant und spricht mit seinem Steuermann über irgendeine kleine Verbesserung, die in der Zeit, da das Boot nun überholt



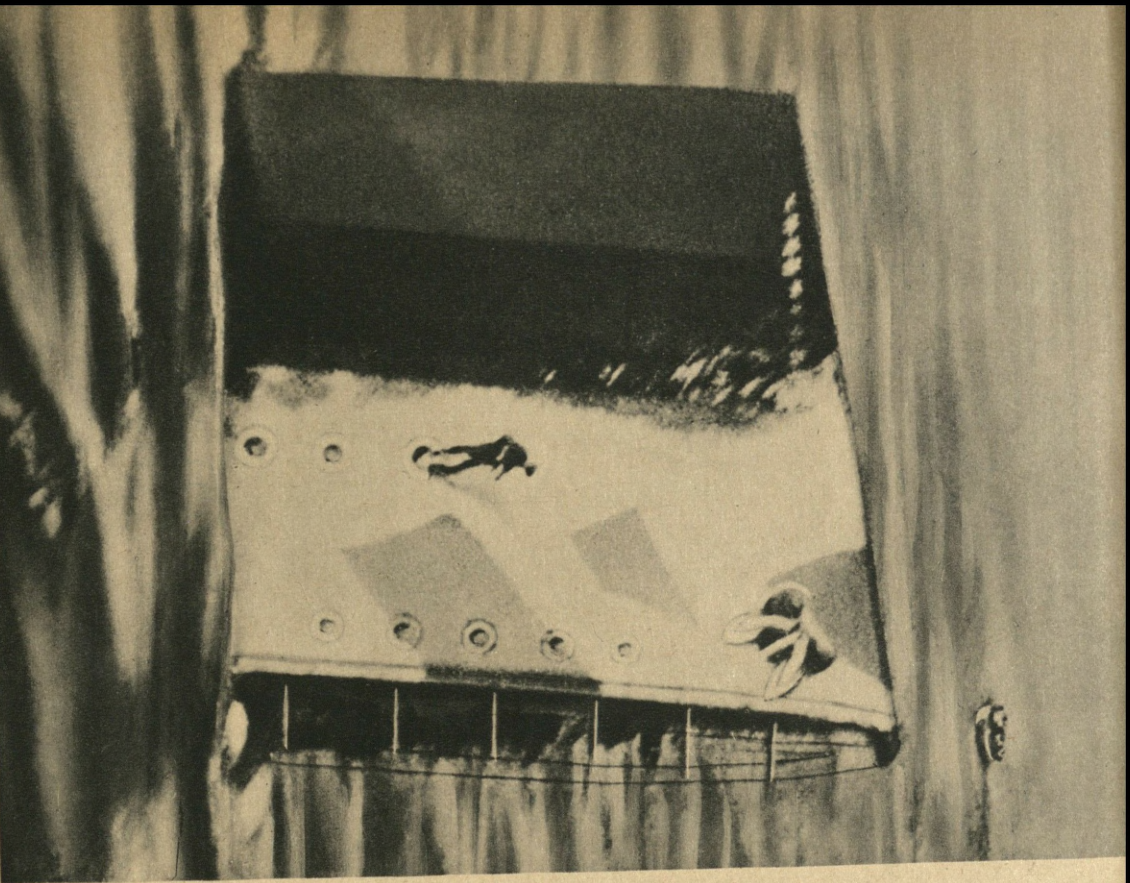
Beim Minenräumen

Der englische Torpedoboot-Zerstörer 'Gipsy' auf eine Mine gelaufen





Flottenkommandant König zeichnet beim feierlichen U-Boots-Empfang aus



Unterwasserboot des britischen Zerstörers

wird, angebracht werden soll. Begrüßung, Händeschütteln, und dann steigen wir die steile Eisenleiter durch das Luf hinab in die Zentrale.

Verdammt eng ist es doch hier unten, und dies Gewirr von Rohrleitungen, Kabeln und Apparaten, von Ventilrädern, Schalttafeln und Kontrolllampen ist selbst für den Seemann, der allerlei an Apparatur an Bord der Kriegsschiffe gewohnt ist, verblüffend.

Das Boot ist eben erst, von Fernfahrt kommend, eingelaufen, und man fühlt instinktiv, was diese schmale Stahlröhre an Seegang, schlechtem Wetter, an Gefahren und Erlebnissen da draußen auf den langen Seen des Atlantik, in der grauen Nordsee zwischen Norwegen und Schottland, auf der Doggerbank und vor der englischen Küste mitgemacht hat. Es riecht nach Öl, nach Lederzeug, nach Männern und Eisen. Ein richtiger herber, kräftiger Soldatengeruch, dem immer noch ein wenig von dem Salz- und Jodgeruch der Tieffsee anhaftet, die das Boot so oft in ihre schützenden Arme nehmen mußte, wenn der Segen der Wasserbomben allzu reichlich von umherirrenden Zerstörern, Motorbooten und Hilfsfahrzeugen gespendet wurde.

Alles scheint hier auf engstem Raum konzentriert, und ebenso gestrafft und konzentriert sehen die Männer der Besatzung aus, vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen, der in dem schmalen Kombüsendurchgang an seinem winzigen elektrischen Herd herumsummelt.

Vergnügt sehen die Männer auch aus. Gut gezeichnete Gesichter, die trotz ihrer Jugend den Stempel unerhörten Erlebens aufgedrückt erhielten, Augen, die jenes Wache und Selbstbewußte des Seemanns haben, das vielleicht beim U-Boots-Mann am allerausgeprägtesten ist.

Während der junge Kommandant kopfschüttelnd den Reuterbericht liest, beobachte ich die Gesichter der Männer, die hier und da vorbeikommen. Niedergedrückt? Freude, dem Tode entronnen zu sein? Angst vor der 'ewigen Jagd' durch englische U-Boots-Abwehr? Das Bewußtsein, gegen eine unüberwindliche Seemacht ankämpfen zu müssen, die schließlich doch siegen würde?

Keine Spur!

Unbändiger Stolz, Freude und ein wenig Mitleid mit dem Zivilisten, der hier auf ihrem Boot beim Kommandanten, ihrem Kommandanten, sitzt, das ist es, was ich deutlich in ihren Mienen lesen kann.

Der Kapitänleutnant sieht mich an:

„Was ich darauf zu sagen habe? Nun, einen ganzen Saufen! Weiß Gott!“ Er schlägt mit der Faust auf den Tisch: „Unglaublich ist dies hier,

ganz unglaublich! Und ein englischer Seeoffizier, selbst U-Boots-Mann, soll dies geschrieben haben? Kaum möglich! Der gute Sorton, der Engländer — jetzt ist er, glaube ich, Admiral in der Reserveflotte — würde erröten, wenn er dies hier läse! Das war doch ein Kerl, und der weiß bestimmt heute noch, wie der Dienst auf einem U-Boot ist! Mein Gott, daß die Engländer uns immer noch nicht verstehen! Wo hat denn dieser blühende Unsinn eigentlich gestanden?"

„Eine Reutermeldung ist es, ein Bulletin des Informationsministeriums.“
Sier pfeift der Kapitänleutnant durch die Zähne:

„Aha, verstehe! Also vom Ersten Lord der Admiralität persönlich wahrscheinlich — na, dann wundere ich mich über gar nichts mehr. Und wo hat er dies erscheinen lassen?"

Ich sehe in meinen Papieren nach:

„In ‚Vingtième Siècle‘, ‚Ce Soir‘ und ‚Libre Belgique‘.“

Der U-Boots-Offizier steckt die Hände tief in die Taschen seines Bordjackets: „Entweder ist der Verfasser nie auf einem U-Boot gefahren, oder er hat eben von seinem berühmten Ersten Lord einfach den Befehl bekommen, so oder ähnlich zu schreiben. Immerhin — ich kenne ein paar englische U-Boots-Bücher aus dem Weltkrieg. Man mußte doch mal nachsehen, wissen Sie, wie die denn damals mit ihren Booten zur See fuhren. Einen Unterschied habe ich tatsächlich gemerkt: was uns Selbstverständlichkeiten sind, war für sie eine unerhörte Leistung, und so wie unsere U-Boote sind ihre gewiß nicht herumgeschlingert damals. Das merkt man deutlich, wenn man z. B. das bekannte ‚By Guess and by God‘ liest. Aber trotzdem! Übrigens können meine Männer genau so gut Auskunft geben. Können wir gleich mal versuchen! Sier!“ Er hält einen Obergefreiten an, der, von achtern nach vorn eilend, im Mannschaftsraum bei den Bugtorpedos verschwinden will, und nickt mir auffordernd zu:

„Sier! Der Korvettenkapitän möchte von euch gerne ein paar Fragen beantwortet haben. Tut so, als wäre ich gar nicht dabei, verstanden? Grinsen Sie nicht so, Mensch!“

Ich sehe mir den Mann genauer an: typischer U-Boots-Soldat, ölbefleckte, ehemals weiße Mütze, ölverschmierte Lederjacke, blaue Augen und eine Nase, die wie ein Raubvogelschnabel kühn und fest aus dem Gesicht springt.

„Sehen Sie, hier hat ein englischer Seeoffizier, angeblich selber U-Boots-Mann, so einiges über euch geschrieben. Wie war das z. B. an Bord hier

während des Heimmarsches? Haben Sie nicht ein bißchen so das Gefühl gehabt: Mein Gott, ob wir auch wieder heil nach Hause kommen?"

Ganz erstaunt sieht der Obergefreite mich an und macht eine abwehrende Handbewegung:

„Nein, das nicht, wir haben bloß immer darauf gelauert, ob der Kommandant nicht doch noch so 'nen ordentlichen Braten auf dem Rückweg nebenher erwischt, so als Magenschluß, meine ich. Einmal war es auch beinahe so weit, aber das Biest war leider zu weit ab, es lohnte sich nicht mehr, wir hätten ihn doch nicht eingeholt, sagte uns der Kommandant. Schade, aber wir haben ja allerlei geknackt draußen! Schwere Brocken, Herr Kapitän!"

Ganz stolz sagt er das.

„Na, und die Wasserbomben? Habt ihr da nicht —"

„Ach, Herr Kapitän", unterbricht der Obergefreite, „das gehört nun mal dazu, da gewöhnt man sich dran. Zuerst, ja, da is das man mulmig, wenn man zum ersten Male diese Dinger hört, aber nachher — nee, da denkt man sich nicht viel mehr dabei und wartet ruhig ab. Getroffen haben sie uns ja nicht, und dabei haben wir immerhin allerlei auf die Nase gekriegt. Gerade beim erstenmal."

„Ein bißchen blaß wart ihr Brüder!" wirft der Kommandant ein. „Ich hab's wohl gemerkt, und dann, als wir den Tanker versenkten und die beiden Zerstörer ankamen —"

„Herr Kaleunt, das war aber auch ausgerechnet in den ersten Tagen", meint der Soldat entrüstet, „nachher ist doch keiner mehr blaß geworden! Bloß dem Schmutz, dem Jansen, dem fiel die ganze Suppe aus seinem Kochtopf!"

Der Kapitänleutnant winkt, und der Mann verschwindet, schlängelt sich durch die Schotttüren und geht zum Bugraum.

„Na also!"

Mehr sagt der Kommandant nicht.

Wieder greift er zum Bericht:

„Die Königliche Marine", liest er halblaut vor sich hin, „verfolgt die Unterseeboote nicht nur in ihren Jagdgebieten auf allen Handelswegen des Ozeans, sondern sie schneidet ihnen auch alle Rückzugswege ab.' Ja, das möchten sie wohl! Von wegen Rückzugswege abschneiden! Daß ich nicht lache! Lügen wir alle dann etwa hier? Und die britische Luftwaffe? Die Zeitungen haben doch die Geschichte gebracht, wie 'U . . .' alleine zwei englische Flugzeuge herunterholte, die das Boot angriffen. Das hatten

die sich auch nicht träumen lassen! Und daß wir uns unaufhörlich mit der Idee quälten, daß ‚die ganze Welt und selbst das Meer‘ gegen uns wären — Junge, Junge! Dazu haben wir auf dem U-Boot weiß Gott keine Zeit! Natürlich ist das Leben und der Dienst bei uns wohl der anstrengendste, den es überhaupt gibt, das ist klar. Das streitet aber auch kein Mensch ab. Dafür weiß aber jeder U-Boots-Mann, daß er der Waffe angehört, die dem Gegner am allerunangenehmsten ist. Und gerade darum sind wir U-Boots-Leute so besonders stolz auf unsere Waffe, auf unseren Dienst, unsere Boote und unsere ganze Tätigkeit. Nirgendwo ist die Kameradschaft, das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Einsatzbereitschaft so groß wie auf einem U-Boot auf Fernfahrt. Das stimmt ganz gewiß. Mutter-söhnchen können wir allerdings nicht gebrauchen, die sind auch nicht auf unseren Booten. Tollkühne Burschen sind es, tadellose Kerle, mit denen man den Teufel aus der Hölle holen kann. Und dann — die Wasserbomben, na ja, die muß man abwettern, das ist wie ein Hagelschauer, der vorübergeht, und der Mann eben hatte ganz recht — der Mensch gewöhnt sich an alles! Angst? Nee — die gibt's an Bord nicht, zum mindesten zeigt sie keiner, und das ist doch schließlich das Entscheidende. Wir haben ganz schöne Erfolge gehabt bei dieser Reise, und natürlich geht jeder von meinen Männern gerne auf Urlaub, eine ganze Reihe haben das *ER* schon bekommen und auch das neue U-Boots-Abzeichen. Sie brennen darauf, wieder hinauszugehen, weil sie auf Grund unseres Zusammenlebens hier und auf Grund der bisherigen Erfolge Zutrauen zur Führung haben. ‚Die 28 Tage auf dem Meere‘, wie der Engländer da in dem Bericht so schön sagt, sind ihnen — und damit übertreibe ich wirklich nicht — eine abenteuerliche, stets spannende und herrlich aufregende Zeit, aufregend in dem Sinne, wie ihn der Jäger versteht, der ein Wild beschleicht, nicht aber in dem Sinne jenes Bulletins. Und die Stimmung an Bord? Wie soll ich die beschreiben? Eine Soldatengemeinschaft und Soldatenkameradschaft, in der jeder für den anderen einsteht, und der Matrose am Ventil unter Umständen genau so wichtig ist wie der Kommandant auf dem Turm beim Überwasserangriff. Die Männer lieben ihr Boot und die Kriegesfahrten genau so wie — na, eben genau so wie ich auch!“

Der Kapitänleutnant erhebt sich lächelnd, und wir gehen wieder hinaus.

Oben an Deck stehen wir einen Augenblick auf dem schmalen Turm, und ich sehe hinunter auf das Backgeschütz, das viele Male sein stählernes Maul mit flammendem Donnergrollen aufriß, um feindlichen Dampfern sein herbrisches: „Salt! Stoppen Sie sofort!“ entgegenzubrüllen.

Sinter- und nebeneinander liegen die U-Boote: schlanke, schöne Boote. Hell glänzt die Sonne aus einem klarblauen Herbsthimmel auf den Decks, spiegelt sich im öligen Hafenwasser und malt kleine zitternde Kringel auf die grauen Flanken der Stahlleiber, die mit den Buckeln ihrer Türme wie urzeitliche Meerungeheuer als unheimliche Jäger der See neben ihrem Stützpunkt vertäut sind.

Dem Kommandanten, der Besatzung und dem ganzen Boot alles Gute für die Zukunft wünschend, gehe ich von Bord. Ein Gedanke läßt mich nicht mehr los, als ich mit dem feldgrauen Fahrer der M.A. zum Bahnhof fahre, ein Gedanke, der einem immer wieder ins Gedächtnis kommt, wenn man englisches und deutsches Soldatentum vergleicht. Wir treiben Soldatsein und Krieg nicht als Sport, wir kennen diese Auffassung nicht, wir Deutsche sind — und das ist die Folge unserer langen, kampfreichen Geschichte — die geborenen Soldaten. Und das ist gut so.

»Borkum meldet zwei feindliche Flugzeuge, Kurs Ost!«

(Wie der erste englische Bombenangriff abgeschlagen wurde)

„Wenn Sie wissen wollen, wie es bei dem Angriff vom Montag in den Befehlsstellen aussah, dann müssen Sie zum Fluko und Flagruko kommen. Und vergessen Sie die Mädchen nicht, die waren sehr ordentlich, nämlich ich bin selbst zu ihnen gegangen, als die Geschichte vorbei war, und habe sie belobt.“

Der Admiral lächelt und erhebt sich: „Das war ja allerhand, habe ich gesagt und mir die Zettel mit den Meldungen zeigen lassen. Ich dachte, man würde an der Schrift wohl sehen, wie aufgeregt sie waren — keine Spur; kalligraphisch, sage ich Ihnen, kalligraphisch.“

Draußen, irgendwo in der grünen Marsch, liegt die Befehlsstelle. Vorbei an saftig frischen Marschweiden geht die Fahrt, auf denen das schwarzweiße Vieh, Achtersteeven gegen den Wind, geruhsam weidet, an Pferdekoppeln, Höfen mit bunten Bauernblumen, Asters und Georginen, an baumumstandenen Friesenhäusern, Gräben und Koppelrücks. Herrlich ist die Weite dieser friesischen Landschaft. Der frische Seewind, gesättigt vom Salz des Meeres, der klarblaue Herbsthimmel über den vereinzelt Wolken, die wie Wildvogelzüge grüßen. Dann hält der Posten der M. A. mit erhobener Hand den Wagen an, besteht den Ausweis, blickt in den Wagen: „Passiert!“

Kurz danach im bombensicheren Raum: schwere Deckengewölbe, Telephonleitungen, Kabelstränge, Apparate, Karten, Schalttafeln, Klingeln und kleine abgeteilte Telephonstände. Überall Schilder und Hinweise: Fluko, Flagruko, Befehlsraum, Warnzentrale usw.

Es ist wie in einem riesigen unterirdischen Befehlsstand, mit unzähligen Gängen, Räumen, Treppen, Türen und Fluren. So ein bißchen Maginotlinie im Kleinen. Feldgraue Männer, Reservisten und Aktive, die goldenen Ankerknöpfe auf den Uniformen, die Feldmützen verwegen schief auf den oft angegrauten Häuptern, naturfarbene Selbstmarschierer an den Beinen, stehen umher oder eilen mit Meldezetteln bewaffnet zu den einzelnen Räumen,

grüßen und sehen verwundert, daß hier jemand in ihr halbunterirdisches, geheimnisvolles Reich eindringt. Überall an den Klappenschränken und Telephonen sitzen Frauen und Mädchen, Schreibblöcke und Meldeformulare vor sich, den Kopfhörer unter blonden Locken, den Bleistift klar zum Schreiben in den Händen. Sehr vergnügt sehen diese Mädchen aus, die freiwillig hier den Dienst zum Wohle der Festung tun, Tag und Nacht je sechs Stunden ununterbrochen bei ihren Telephonen sitzend, Tag und Nacht arbeitend, abhörend, meldend, schreibend und vor allem aufpassend wie die Luchse. Gewiß ein anstrengender, ermüdender Dienst.

Es ist gerade Wachablösung, und muntere Stimmen füllen die Räume, bis einer der Wachhabenden gutmütig polternd dazwischenfährt: „Serrgott, Ruhe, bitte, Ruhe! Ich habe es schon einmal gesagt!“

Im Befehlsraum des Flugos, des Flugwachkommandos, erläutert ein Oberleutnant das Funktionieren der gesamten Anlage. Große Karten mit den Eintragungen der Befehlsstellen der Flugrukos, der Fliegerhorste, Flugwachen, liegen auf breitem Tisch. Hier laufen alle Meldungen zusammen zum angrenzenden Raum, die von den Telephonistinnen entgegengenommen und weitergegeben werden.

„Also“, sagt der Oberleutnant, „3. B. Vorkum meldet zwei feindliche Flugzeuge, Kurs Ost, so fing es nämlich am Montag an.“

Eilig beugen sich zwei feldgraue Marinemänner, Reservisten einer MA., über die Lagekarte, zeichnen und malen ihre Pfeile. Auf einem Podium sitzt ein junges Mädchen, die Meldung wird ihr vorgelesen, sie schreibt, irgendwo leuchten Nummern, Ziffern und eine weiße Tafel auf, die Schrift wird sichtbar im angrenzenden Raum, zehn, zwanzig Frauenköpfe beugen sich über Formulare, füllen aus und geben durch ihr Telephon die Meldung weiter. Der Flugruko erhält dasselbe, und in der Warnzentrale greift der Leiter des Warndienstes — eine Armbinde trägt er wie alle seine freiwilligen Helfer — Entfernungen ab, sieht auf die Karte, die auch hier auf breiter Tafel ausgebreitet liegt, geht zum Schaltbrett und drückt den ominösen Warnknopf.

Wieder horchen und merken in dem unteren Raum die Frauen auf. Überall hin geht die Warnung, von Telephonen überbracht, an militärische Anlagen, Zivilstellen, Werke und Werften, an die Stadt, über die Häfen und das ganze Festungsgelände. Wenig Zeit, nur ganz wenige Sekunden vergehen, bis die Meldung: „Vorkum meldet zwei feindliche Flugzeuge, Kurs Ost“ an alle Waffen, alle bedrohten Stellen, alle Behörden und Schiffe

auf Reede und Hafen gegeben, dort verstanden und in die notwendigen Abwehrmaßnahmen umgesetzt worden ist.

Im Allerheiligsten sozusagen sitzt der Flagruko. Karten schmücken die Wände, hier häufen sich die Funkformulare, die Telephonmeldungen, Befehle, Spizen- und Meldeböcke. Vor allem liegt hier das Kriegstagebuch mit den Eintragungen der bisherigen Anflüge und ihrer Abwehr, hier wird angeordnet, welche Batterien helfend eingreifen, welche Scheinwerfer vermutlich die Flieger noch erwischen, welche Flakgeschütze und Flakwaffen den Bombern mit Granaten und Leuchtspurgeschossen den Weg verlegen und verleiden können.

Der Fregattenkapitän legt sich bequem im Stuhl zurück und erklärt:

„Sehen Sie, in Kürze zusammengefaßt war neulich bei den englischen Bombenangriffen die Geschichte etwa so: 17.44 Uhr kam die erste Meldung von Borkum, worauf ich sofort überall hin ‚Achtung‘ geben ließ. Diesiges Wetter, wissen Sie, unsichtig, Wind Südost 1–2, Sicht 3000 m, Wolken in 100 m und feiner Regen, wie es hier so häufig ist — Wilhelmshaven, nicht wahr? —, na, und dann entwickelte sich alles historisch: Schilling meldete zwei Flugzeuge, 17.55 Uhr werden sie von Wangerooze aus Nordost gemeldet und beschossen, um 18.06 Uhr meldet Bremen weitere, die von Süden anfliegen, aber bald abdrehen und verschwinden. Vier und drei weitere werden von Cuxhaven ausgemacht, also sieben, die offenbar auf die Elbe ausgehen und wiederum Alarm verursachen.

Es war schon allerlei los, kann ich Ihnen sagen! Aber wir haben hier sehr ruhig gearbeitet, wozu auch aufregen? Wir kriegten ja sehr bald durch, daß eine Flakbatterie einen Bomber, ein Schiff einen anderen im Hafen bereits weggepuzt hatte. Vielleicht auch Fla-Maschinengewehr, man kann das bei einem solchen Sekundenbetrieb nachher nur schwer rekonstruieren, verstehen Sie?“

Ich nickte, als alter Artillerist verstehe ich vollkommen! Gut, daß ich die Schußliste nicht zu schreiben brauche!

Der Flagruko hebt die Hand:

„Es ging aber noch weiter: drei weitere Bomber brummten von Norden an, unsere Jäger brausten los, d. h. sie waren beim ersten Alarm gestartet und in der Luft. Ich befahl meinen Stellen, die Abflugrichtung der Engländer zu melden, und bekam bald Meldung, daß ein Teil nach Südwesten verschwunden sei. Es war mit weiteren Angriffen zu rechnen, und die kamen dann auch! Wangerooze, Norderney meldeten, 18.34 Uhr erschienen neue,

etwa vier bis sechs über Schilling aus Nordost, von denen eins unserer Schiffe allein drei abknallte, als sie zum Tiefangriff auf das Kriegsschiff ansetzten.

Wieder stürzten sich unsere Jäger auf den Gegner, der nach Norden abdrehte und verschwand. Ja, wenn wir hier auch ‚Bunkerstrategen und Kampfbeamte‘ sind — wie einer meiner Freunde immer zu sagen pflegte —, der Laden funktioniert, und das ist die Hauptsache. Hier hat niemand gezittert, auch die Mädchen nicht, im Gegenteil, sie haben famos gearbeitet wie die gesamte Abwehr in diesem Bereich. Das walte der liebe Gott und alle kleinen Fische!“

Kurz danach sehen wir vom Hochstand über das friedliche, weite, in der Herbstsonne liegende Marschenland. Wilhelmshaven, die Festung, Schilling-Reede mit Schiffen und Dampfern, die fetten Marschen, die freundlichen, ruhigen Bauernhöfe, die unendlichen Weiden mit dem prächtigen Vieh, den Dörfern und Friesenhäusern inmitten hoher Baumgruppen, Kirchtürme, Werftkrane und Rauchwolken über dem Hafengelände, spinnwebfein Krangegitter über den Werftanlagen. Die weite friesische, herbstblumenbunte Landschaft tief unter uns, sicher und kraftbewußt im Schutze der Wehrmacht, der Marine, der Flak, der Flieger. Mögen sie kommen, die englischen Bomber: ein harter, feuriger Empfang mit Hunderten, Tausenden von Granaten und Leuchtpurgeschossen ist ihnen sicher, ein Hölleentanz mit unseren schnellen Jägern, ein böses Fliegen in Scheinwerferstrahlen unter rasendem Abwehrfeuer aller Batterien weit im Umkreis.

Der erste abgeschlagene Angriff der englischen Bomber, bei dem das Geschwader, das angriff, die Hälfte seines Bestandes einbüßte, bewies es. Männer und Frauen der Meldestelle, der Warnzentrale, der Befehlsstelle des Flagrufes warten auf die Meldung, sie sind bereit, so wie die Abwehrwaffen, die Geschütz- und Maschinenwaffen, die Suchgeräte und Scheinwerfer, alle die unzähligen Menschen, die eingespannt sind in den Stahlring der Abwehr für unsere Kriegsmarinefestung Wilhelmshaven, wenn wieder die Meldung kommt: „Borkum meldet zwei feindliche Flugzeuge, Kurs Ost.“

Der Fall »Royal Sceptre«

Im Atlantik jagt ein deutsches U-Boot einen Dampfer. Unbemerkt schiebt es sich näher und näher an das Schiff heran, das zunächst nur als braungelbe Rauchfahne seinen Standort verrät, um schließlich in Schußweite zu gelangen.

Rauschend taucht das U-Boot auf und feuert dem geruhsam dahinziehenden Engländer einen Schuß vor den Bug.

Das ist die internationale Aufforderung, zur Untersuchung durch ein Kriegsfahrzeug zu stoppen. Weiter nichts. Gleichzeitig gehen an dem kurzen Mast des in der Dünung sich wiegenden Bootes die bekannten Signale hoch — manchem englischen Seefahrer aus den Zeiten des Weltkrieges her noch allzu gut bekannt:

„Stop at once!“ Der Kapitän soll mit den Schiffspapieren an Bord kommen. „Don't use your wireless!“ — „Stoppen Sie sofort, brauchen Sie Ihre ST. nicht!“

Der U-Boots-Kommandant, der aufmerksam die Vorgänge auf der Brücke des Dampfers mit dem Doppelglas verfolgt, schüttelt den Kopf:

„Nanu? Der läuft ja weiter! Unsere Signale will er scheinbar nicht sehen, und den Schuß hielt er wohl für schlecht gezielt. Na warte!“

Ein Wink an das Backgeschütz: „Feuererlaubnis!“

„Woll'n doch mal sehn“, meint der Kapitänleutnant zu seinem WO., „ob er nun weiter sauer reagiert, der Bursche!“

Der ST-Maat meldet, daß der Dampfer fortwährend Funksignale in die Welt sendet: „SOS! I am gunfired by German submarine; position x degrees north, y degrees west!“ — „Hilfe, ich werde von deutschem U-Boot beschossen! Schiffsort x Grad Nord, y Grad West.“

Seulend fliegen ein paar Granaten durch die Luft, schlagen drüben detonierend ein und machen dem englischen Kapitän endlich das Nutzlose seines Vorgehens eindeutig klar.

Er stoppt, und die Besatzung geht mit den Fahrgästen, Frauen und Kindern in zwei der Dampferbeiboote. Lang ausholend pullen die Boote vom Dampfer weg, das U-Boot geht näher an die Kutter heran, während

der U-Boots-Funkmaat seinem Kommandanten meldet, daß der Funke des Dampfers weiterfunkte, also an Bord geblieben ist.

„Das geht denn doch zu weit!“ erklärt der Kapitänleutnant, greift zum Megaphon, lehnt sich über die Reling seines Turms und preit die Rutter, die nun nahe dem U-Boot auf der See schwabbern, an:

„Habt ihr Verwundete?“

„Nein, Sir!“

„Habt ihr genug Proviant, Wasser?“

„Yes, Sir, certainly we have“ — „Selbstverständlich, Sir!“

„Los, ein Rutter zurück zum Dampfer! Holt euren Funke ab, aber umgehend, verstanden?“

Der Bootssteuerer des am nächsten liegenden Rutters nickt und hebt die Hand: „Aye, Aye, Sir“ — „Jawoll!“

Englische Kommandos, ab schwirrt das Boot, zum Dampfer zurück — es ist die ‚Royal Sceptre‘ — mit Bannware, Baumwolle, Stückgut, weiß der Teufel, was alles, nach England unterwegs.

„Ist ja sehr schneidig von dem Burschen, dem Funke, aber der verdirbt uns mit seinem Geschrei noch das ganze Geschäft hier und pfeift uns die Zerstörer auf den Hals!“ sagt der Kommandant und stellt das Blechmegaphon knallend an Deck.

Sie sehen drüben auf der ‚Royal Sceptre‘ den Rutter längsfeits gehen, die Männer winken, und bald darauf erscheint der Funke aus seiner Funkbox an Oberdeck hinter dem Kartenhaus und flettert langsam eins der noch ausgebrachten Seefallreeps herab.

„Immerhin“, schmunzelt der K., „mit dem Kerl hätt’ ich gerne shake hands gemacht, der Vogel hat Mumm, was?“

Bestätigend lächelt der W. und sieht hinunter auf die beiden Boote, die nun wieder in der Nähe des U-Bootes herumtreiben.

Einundeinehalbe Stunde wartet das Boot mit der Versenkung, erst als eine neue Rauchfahne gesichtet und gemeldet wird, erhält die ‚Royal Sceptre‘ mit einem Torpedo den Sangschuß. Wieder nimmt der Kapitänleutnant das Megaphon in die lederbehandschuhte Faust: „Wartet hier! Ich schicke euch Hilfe! Habt keine Sorge!“

„Hurra, hurra!“ schreien die englischen Matrosen, Rufe werden laut: „Germans are good fellows!“ — „Die Deutschen sind famose Kerle!“

Das Boot braust davon, dem neuen Ziele zu. Es ist, wie sich bald herausstellt, der englische Dampfer ‚Browning‘.

„Meine Herren, was ist denn auf diesem Rimer nun wieder los?“ fragt der Kommandant, der verwundert das Treiben auf dem neuen Dampfer sieht.

Auf der ‚Browning‘ ist offenbar eine Panik ausgebrochen! Ohne ein Signal des U-Bootes überhaupt erst abzuwarten, werden hastig und übereilt die Boote gefiert, die Besatzung jumpst hinein und pullt möglichst schnell von ihrem verlassenen Schiff fort.

Der U-Boots-Kommandant zuckt die Schultern: „Schade, den hätten wir fein versenken können! Aber da sind Frauen und Kinder bei der ‚Royal-Sceptre‘-Crew, die müssen hier auf die ‚Browning‘. Hilft alles nichts, die müssen wir laufen lassen. Hier! Hallo ‚Browning‘!“

Die Seeleute in den spitzköpfigen Beibooten des englischen Frachters sehen herüber, und der Kapitän legt die Hand hinters Ohr, um besser verstehen zu können, was der deutsche Commander da oben schreit: „Sofort zurück auf euren Dampfer! Keine Angst! Kurs Süd steuern, 13 Meilen laufen, dann findet ihr die Besatzung der ‚Royal Sceptre‘, die nehmt ihr auf, verstanden?“

„Aye, Aye!“

Der Deutsche nickt zufrieden: „But don't use your wireless, savvy?“

Beschwörend hebt der Kapitän der ‚Browning‘, froh, der Versenkung nun doch offenbar entronnen zu sein, die Hände:

„Certainly not, Sir!“ „Bestimmt nicht!“

Und so wurde es auch. Während das deutsche U-Boot seine Kreuzfahrt fortsetzt, nachdem der Kommandant sich davon überzeugt hat, daß sämtliche Besatzungsmitglieder und Fahrgäste des versenkten Dampfers auf die ‚Browning‘ gebracht wurden, läuft die ‚Browning‘, streng dem Befehl folgend, die ST. nicht zu gebrauchen, nach ihrem Bestimmungshafen, landet dort die ‚Royal-Sceptre‘-Besatzung samt den Fahrgästen — 48 Menschen — und lobt, ebenso wie die ‚Royal-Sceptre‘-Männer, das tadellose, freundliche und hilfsbereite Verhalten der deutschen U-Boots-Besatzung.

Die hatte inzwischen ihre Dampferjagd erfolgreich weiter fortgesetzt, wobei ihr auch der englische Dampfer ‚Sirby‘ zu seinem Schaden vor den Bug gekommen war, der Dampfer, der den Kommandanten zu einem Telegramm an den Ersten Lord der Admiralität, Mr. Churchill höchstpersönlich, veranlaßte. Und das kam so: Die ‚Sirby‘ stand ein bißchen sehr weit von der Küste ab, als sie nach vorheriger Warnung, Prüfung der Schiffspapiere, und was so dazu gehört, durch das deutsche U-Boot versenkt wurde. Der Kommandant wollte nun die britischen Seeleute nicht allzu lange in den offenen Booten, zwar bei verhältnismäßig ruhiger See, aber immerhin fern der

Heimat, umhertreiben lassen und ließ durch seinen vergnügt grinsenden Sunfmaaten folgenden Sunfspruch machen:

„PQ (= an alle): transmit to Mr. Churchill. I have sunk British steamer ‚Firby‘, position x degrees north, y degrees west, save the crew if you please.“

So gut gebirgsbachflar war das Englisch gerade nicht, darauf kam es aber auch nicht an, Hauptsache: Mr. Churchill bekam den Spruch, und — er hat ihn bekommen!

Und hier setzte nun die Tätigkeit des britischen Informationsministeriums in ihrer gewohnten Weise ein, indem behauptet wurde, daß die ‚Royal Sceptre‘ gegen alle Regeln des Seekrieges ohne Warnung und Anruf versenkt worden sei, wobei die Besatzung nicht einmal Zeit bekommen habe, die Rettungsboote zu besteigen, und daß sämtliche Menschen, die auf der ‚Royal Sceptre‘ an Bord gewesen seien, als verschollen, d. h. tot angesehen werden müßten. Zum andern erklärte Mr. Churchill im House of Commons, im Unterhause, daß er ein Telegramm des oben angegebenen Inhalts von einem deutschen U-Boots-Kommandanten zwar erhalten habe, mit dem U-Boots-Kommandanten sich jedoch bis jetzt nicht habe in Verbindung setzen können. Heute sei er nun in der glücklichen Lage, mitteilen zu können, daß besagter U-Boots-Kommandant für ihn, Mr. Churchill, in erreichbare Nähe gerückt sei, sintemalen der Offizier sich nun in englischer Gefangenschaft befände.

Schade, daß Mr. Churchill, Erster Lord der britischen Admiralität, das fröhliche Lachen des Kapitanleutnants nicht gehört hat, als er diese hübsche Geschichte im Haus des Rundfunks in Berlin persönlich den deutschen Radiohörern zum besten gab!

Die Zeitungen aus Rio de Janeiro, die voller Anerkennung für das großzügige und ritterliche Verhalten des deutschen U-Boots-Kommandanten sind, werden Herrn Churchill ja wohl inzwischen auch zugestellt worden sein.

Eine Richtigstellung der Falschmeldung, die ‚Savas‘ vom britischen Informationsministerium erhielt, ist bis heute noch nicht erfolgt.

U-Boot im Atlantik

Vor dem schwedischen Frachtdampfer, der, mit Bannware für England beladen, Anfang Oktober dem britischen Hafen Hull zusteuert, steigt plötzlich eine hohe Wassersäule auf. Der Kapitän, ein hochgewachsener Schwede, ahnt sofort das Richtige: Warnungsschuß eines deutschen Unterseebootes, das querab vom Dampfer aus den Fluten aufgetaucht ist!

„Stoppen Sie sofort!“ befiehlt das Flaggsignal von drüben, und ohne die nächste Aufforderung abzuwarten, läßt der Schwede bereits ein Boot flarmachen und begibt sich mit den Schiffspapieren hinüber zu dem wartenden U-Boot. Dort beobachtet der deutsche Kommandant durch das Glas die Vorgänge auf dem gestoppten Dampfer, während die Geschützbedienung Ausschau hält nach dem näherkommenden Boot. Auf allen Gesichtern liegt gespanntes Erwarten, als der schwedische Kapitän an Bord kommt.

„Damit hatte ich schon gerechnet“, meint dieser lächelnd zu dem Kommandanten.

Nun vollzieht sich alles sehr rasch. Die Papiere des Schweden sind schnell geprüft. Die Ladung ist Bannware, also muß der Dampfer versenkt werden. Vielsagend ist die Antwort des Schweden. „Dann hilft es nichts. Aber . . . ich bin ja versichert. Wäre ich durchgekommen, wäre es eben ein gutes Geschäft geworden.“

Während die Besatzung in ihren Rettungsbooten der Küste zusteuert, hat das deutsche Untersuchungskommando schon die Sprengladungen fertig gemacht. Bald künden nur noch Trümmer auf der Wasseroberfläche das Ende des schwedischen Dampfers. Das U-Boot hat inzwischen Fahrt aufgenommen, westwärts neuen Aufgaben und Zielen entgegen.

Tage sind vergangen. In der Nordsee wie im Atlantik hat der Brite das lauende deutsche U-Boot zu fürchten. Aber England braucht Rohstoffe, braucht Lebensmittel und muß daher versuchen, das wertvolle Ladegut seiner Frachtdampfer unversehrt hereinzuholen. Aber da der Engländer es nicht wagt, diese Schiffe allein über die Meere ziehen zu lassen, soll ein

Schwarm von Zerstörern und Kriegsschiffen die schützende Deckung bilden, die jeden Angriff feindlicher Unterseeboote unmöglich macht.

Unser U-Boots-Kommandant aber sagt sich: „Wo viele sind, dort ist auch viel zu machen!“

Herbststimmung im Atlantik. Sicher zieht unser U-Boot seine Bahn durch die endlose Weite. Gespannt suchen die Augen den Horizont ab, über dem tiefdunklen Grün der See, deren Dünung in majestätischen Wellen an- und abrollt. Da! Eine Rauchfahne! Zwei, drei, immer mehr! „Das ist ja der reinste Hochzeitszug!“ lacht der Kommandant auf. „Darunter gib'ts sicherlich etwas für uns!“ Die Besatzung bezieht ihre Tauchstationen, das Boot gleitet langsam unter die Oberfläche. Das Sehrohr wird vorsichtig ausgefahren, und bald erkennt das Auge des Kommandanten einen recht ansehnlichen Geleitzug: Handelsdampfer verschiedener Nationen und verschiedener Größe, durch britische Zerstörer gesichert!

„Na, da können wir uns ja einen davon aussuchen“, sagt unser Kommandant zu seinem Obersteuermann. Während die Torpedorohre flargemacht werden, späht er vorsichtig nach einer guten Schußmöglichkeit. Aber er zögert; denn mitten im Geleitzug fahren auch Dampfer neutraler Staaten. Dann meint der Kommandant jedoch halblaut: „Wer im Geleitzug feindlicher Kriegsschiffe fährt, beweist nur, daß er kein reines Gewissen hat. Der hat bestimmt Dreck am Stecken und muß von vornherein damit rechnen, rücksichtslos versenkt zu werden!“

Ein englischer Frachtdampfer von etwa 10 000 t läuft günstig ins Schußfeld. „Kohr los!“ — Schon ist der Torpedo heraus. Die Sekunden werden gezählt . . . jetzt muß der Torpedo sein Ziel erreicht haben. Atemlos lauscht die Besatzung.

Ein dumpfer Schlag verrät allen U-Boots-Männern den Treffer. Im Sehrohr beobachtet der Kommandant die hohe Sprengwolke, sieht den Dampfer mittschiffs bersten.

Wild und aufgeregt jagen die Zerstörer herbei. Der ganze Geleitzug gerät in Verwirrung, und bald herrscht oben ein heilloses Durcheinander, während das U-Boot mit eingezogenem Sehrohr auf Tiefe geht.

Schraubengeräusche, bald in näherer, bald in größerer Entfernung ver-raten die wilde Jagd der Zerstörer nach dem „Übeltäter“. Wahllos detonieren die Wasserbomben. „Mensch, wat habn die for'n Kiecher!“ meint unsere Berliner Type, als ein Wasserbombensegen wieder einmal in weitem Ab-

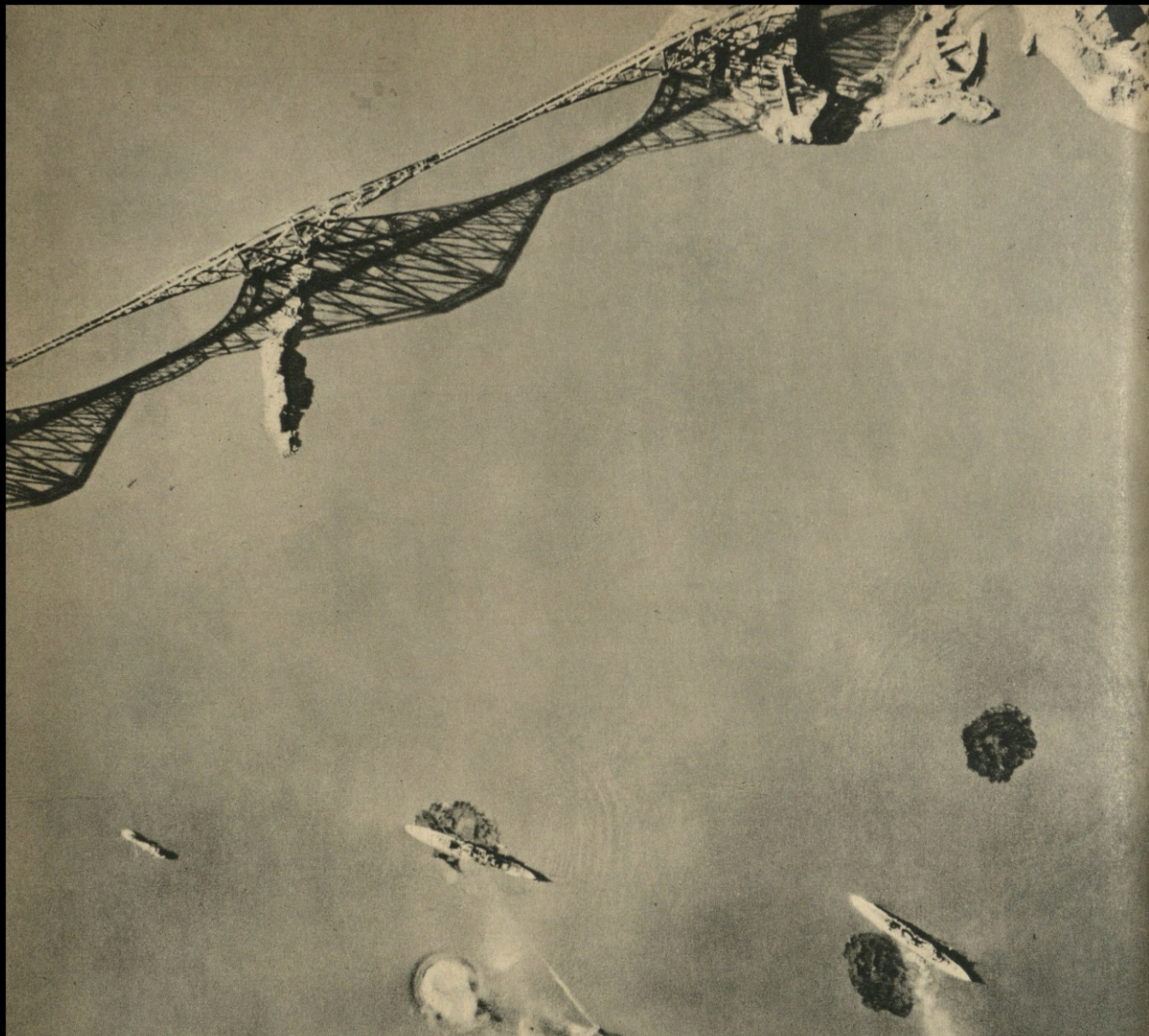
stand von unserem Boot niedergeht, und schallendes Gelächter quittiert den fehlgeschlagenen Versuch, das U-Boot unschädlich zu machen.

Als die Schraubengeräusche sich immer weiter entfernen, läßt der Kommandant das Boot langsam steigen. Vorsichtig schiebt er das Sehrohr heraus. Ringsum über den ganzen Horizont verteilt verschuchte Dampfer. Wrackstücke des torpedierten Dampfers schwimmen an der Oberfläche. Zwischen ihnen eine Anzahl britischer Zerstörer, offenbar damit beschäftigt, die Besatzung zu bergen. Die Gelegenheit ist also für das U-Boot günstig, sich vorsichtig zu 'verdrücken', um in geeigneter Entfernung abzuwarten, bis sich der Geleitzug wieder zusammengefunden hat und eine neue Schußgelegenheit bietet.

An ein Auftauchen ist allerdings noch nicht zu denken, und damit gewinnt der Geleitzug allmählich einen Vorsprung, der bei Unterwasserfahrt bis zur Dämmerung nicht wieder aufgeholt werden kann. „Schade“, sagt der Kommandant, als er endlich wieder aufgetaucht fahren kann, „ich hätte mir gern noch einen Brocken geangelt!“



Englische Kriegsschiffe im Firth of Forth



Bombeneinschläge deutscher Kampfflieger im Firth of Forth

Englische Kriegsschiffe flüchten vor deutschen Kampffliegern



»In 8 Minuten alles erledigt!«

Wir stehen auf dem friesischen Flughafen, von dem aus vor knapp vier Wochen jene Jagdstaffel startete, von der ein junger Feldwebel beim Angriff der Engländer auf Wilhelmshaven den ersten britischen Bomber im Luftkampf abschoß. Heute besuchen wir eine andere Staffel. Sie hatte das Glück, auf fünf feindliche Bomber zu treffen und vier von ihnen herunterzuholen, während der fünfte von einem Jäger der Nachbarstaffel abgeschossen wurde. Vor uns steht der Staffelf kapitän Hauptmann D., der in diesem Kampf seinen ersten Luftsieg erringen konnte. „Gehen Sie bitte zu Oberleutnant Sp.“, sagt er lächelnd, „der hat zwei abgeschossen und kann Ihnen noch mehr erzählen.“

Der blutjunge Oberleutnant, sehr lebhaft mit lustigen Augen, steckt sich lächelnd eine Zigarette an und weist auf einen hünenhaften Unteroffizier: „Das ist mein Kottensflieger — der hat auch einen heruntergeholt.“ Und dann beginnt er zu erzählen, ruhig und sachlich, als sei es die einfachste Sache von der Welt, einen feindlichen Bomber abzuschießen.

„Gleich nach dem Alarm stiegen wir mit fünf Maschinen auf, der Staffelf kapitän vorne weg, in Richtung auf die Nordsee, wo die britischen Bomber gemeldet waren. Zunächst war auf der angegebenen Position nichts zu sehen. Bei einer Wendung erkannte ich etwa westlich von uns fünf britische Bombenflugzeuge, die dicht geschlossen mit Nordwestkurs flogen. Ich drehte sofort darauf zu, die anderen schlossen sich an, und dann stießen wir aus 800 m Höhe auf die nur 100 m über dem Wasser fliegenden Engländer nieder. Ehe wir auf Angriffsentfernung heran waren, sah ich, daß unsere Nachbarstaffel bereits an der Arbeit war und einer der Bomber schon ins Meer abstürzte.“

Kurz darauf stürzte ich mich über den mir am nächsten stehenden Gegner und griff ihn von hinten an, leider aber erfolglos, weshalb ich nach oben rechts wegflog. Darauf griff er“ — und dabei zeigte Oberleutnant Sp. auf den neben ihm stehenden Unteroffizier — „den Gegner an, der sofort abstürzte. Ich sah noch, wie ein Mann der Besatzung, wahrscheinlich der Heck-

schütze, aus dem herabstürzenden Flugzeug sprang. Dann kurbte ich wieder ein und nahm den nächsten an, der ebenfalls sofort erledigt wurde. Trotzdem schossen die Engländer noch heftig, und ich erhielt dabei drei Treffer, die aber weiter keinen Schaden anrichteten. Noch im Abdrehen konnte ich erkennen, wie nun der Staffelf kapitän den dritten angriff und dieser ebenfalls ins Wasser stürzte. Dann war ich auch schon wieder herum und nahm den sich tapfer verteidigenden letzten Bomber, anscheinend den Staffelf kapitän, an, und auch dieser ging hernieder und stürzte ins Wasser, in dem inzwischen die anderen versunken waren. Nur noch Rauch und Feuer verrieten uns, wo sich die Untergangsstellen der Engländer befanden. Wir kreisten noch einmal, und dann erst kam uns eigentlich zum Bewußtsein, daß wir unsere ersten Luftsieg erkämpft hatten. In meiner Freude winkte ich dem Staffelf kapitän zu, zeigte ihm zwei Finger, und er winkte lächelnd und gratulierend zurück."

"Na, ja", schließt der Oberleutnant seinen Bericht, „damit war unsere Aufgabe erledigt, und wir flogen heimwärts, toll vor Freude. Denn denken Sie sich, vier Wochen haben wir vergeblich auf die Engländer warten müssen! Übrigens“, fügt der glückliche Sieger mit einem Aufleuchten der Augen hinzu, „die ganze Sache war in knapp acht Minuten erledigt — wir waren selber erstaunt, wie schnell das alles gegangen war.“

Die Tat von Scapa Flow

„... nach Meldung des deutschen U-Boots-Kommandanten fanden die Torpedierungen des Schlachtschiffes ‚Royal Oak‘ und des Schlachtkreuzers ‚Repulse‘ in der Bucht von Scapa Flow statt ...“

Wehrmachtsbericht vom 17. 10. 1939

Sie laufen durch die letzte Enge, haben die Sperre hinter sich, die verdammte Sperre, und haben vor sich die weite, von fahlen Hügeln umgrenzte Bucht von Scapa Flow.

Kapitänleutnant Prien und seine Männer von ‚U ...‘.

Unglaublich, daß sie es geschafft haben. Erst die ungeheuer schwierigen Stromverhältnisse hier oben bei den Felseninseln, die knifflige Einfahrt, die Sperre —. Oberleutnant z. S. Emsmann mit seinen tapferen Männern lief beim Versuch, nach Scapa Flow zu gelangen, am 18. Oktober 1918 mit ‚UB 116‘ in ein englisches Minenfeld.

Scapa Flow: hier in dieser Bucht versenkte der Admiral des deutschen Internierungsverbandes, v. Reuter, die Schiffe der Skagerrakflotte. Geschichte wittert um diesen Ort. Der Kommandant muß daran denken, als er den ersten Rundblick nimmt.

Im Norden merkwürdig gezackte Schatten auf der Flut, Schatten mit Dreibeinmasten; mit Stengen und Rahen, englische Schlachtschiffe! Da sind sie, in der Konservenbox der britischen Home Fleet —, wer ist es nur?

Der Kapitänleutnant strengt die Augen an: der nördlicher liegende hat zwei Schornsteine, das muß ‚Repulse‘ sein, der Schlachtkreuzer, umgebaut und besonders gegen Torpedoschuß gesichert — wie die Engländer kühn behaupten; der andere, ein wenig südlicher vor Anker liegende ist ‚Royal Oak‘, ein Schornstein, ein wenig gedrungenerer Formen, nicht ganz so schlank wie der ehemalige Schlachtkreuzer. Auch zweimal umgebaut nach dem Kriege, der alte Recke. Der Kapitänleutnant führt seinen Angriff, macht seine Torpedos los und dreht, klar zum Auslaufen, der einen Einfahrt zu.

Ob die Torpedos treffen? Wenn sie nun sämtlich fehlgegangen wären, wenn sie Kreisläufer, Grundgänger, wer weiß was sonst würden? Nicht

auszudenken! Unmöglich bei der Sorgfalt, mit der der Torpedomaat und der Torpedooffizier die treuen Male stets umhegten, nein — nicht daran denken, nur nicht daran denken!

Raus müssen sie hier, so schnell und sicher wie möglich raus! Sie wollen nicht in englische Gefangenschaft geraten, sie haben noch viel vor mit dem Boot! Ein gutes Boot und eine großartige Besatzung, eine jener Soldatenkameradschaften, wie sie die U-Waffe zwangsläufig erzieht und festigt.

Rauschend zieht das U-Boot auf Abflaufkurs dahin. Da rollt ein Donnern über die Flut. Der Kommandant sieht sich um: eine Riesenwassersäule steht plötzlich wie eine wehende weiße, schaumgeborene Standarte neben dem am weitesten nördlich liegenden Schlachtkreuzer, dann bricht Feuerschein aus der Säule.

Wenige Sekunden danach wieder ein Krach, und dann steigen bei dem südlicher liegenden Großkampfschiff Feuersäulen hoch, vier, immer mehr, ein schauerlich schönes Feuerwerk prasselt und rollt. Blau, violett, orangefarben, grün, gelb, blutrot, wie Nordlicht geistert es in flammenden Strahlen, da ist überhaupt keine Wassersäule mehr zu sehen, nur fressendes, gierig leckendes, loderndes Feuer. Schiffsteile wirbeln durch die Luft, Brückennocken, Niedergänge, Decksaufbauten.

Wie bei ‚Queen Mary‘, denkt der Kapitanleutnant, man sollte es nicht für möglich halten, was für eine Gewalt so ein ordentlicher Torpedo hat, der spielt mit Stahlbrocken Fangball, der schleudert Turmdecken wie Ballonmützen in die Luft, schmeißt Rohre und Masten durcheinander und biegt Decksplanken mit schmiedeheißer Faust wie Kuchenbleche.

Noch einmal muß der U-Boot-Kommandant hinschauen. Was er jetzt beobachtet, verschlägt ihm fast den Atem — das Schiff mit den zwei Schornsteinen, ‚Repulse‘, liegt mit dem Bug tief im Wasser, ist schwer getroffen. Da das näherliegende Schlachtschiff es teilweise überdeckte, hatte der Torpedo nur auf seinen frei sichtbaren Teil abgeschossen werden können.

Von dem Einschornsteinschiff oben ist überhaupt nichts mehr zu sehen als eine große Qualmwolke, die sich über der Untergangsstelle des unglücklichen Schiffes wie eine breite schwere Trauerfahne bewegt und langsam leewärts davonzuziehen beginnt.

In der unendlichen Bucht werden Morsezeichen sichtbar, Klapplaternen blinken von allen Seiten, Scheinwerfer suchen und huschen über gespensthaft scheinende Schatten zu Anker liegender Schiffe, streifen die Steinhänge der Uferfelsen, bleiben haften auf dem schwer getroffenen Schlachtkreuzer



Antunft der Sieger von Scapo Glow in Kiel



Kapitänleutnant Prien



Oberflieutenant Schmacher

und suchen weiter, suchen nach dem Feind, der unglaublicherweise hier tollfühn eindrang, und dem nun die Bewacher, Zerstörer, Drifter und Motorboote mit Wasserbomben zu Leibe gehen wollen.

Der Kapitänleutnant lauscht in die Nacht hinaus, ein aufgerührter Sepenkessel ist jetzt die Bucht, der Hauptliegehafen der englischen Schlachtschiffe. Serne Detonationen dröhnen.

„Wasserbomben“, erklärt der Kommandant, „die glauben, wir seien noch drin! Na, laß sie man!“

Sie laufen mit großer Fahrt hinaus aus der Enge, steuern an messerscharfen Riffen vorbei, die schon einmal einem deutschen U-Boot im Großen Kriege zum Verhängnis wurden, sie sprechen nichts, jeder tut seinen Handgriff, jeder hat alle Sinne nur auf dem, was der Dienst und seine Stellung an Bord ihm befehlen. Schweiß rinnt in Strömen von heißen Gesichtern, hier und da wischt eine ölgetränkte Hand schnell über die tropfende Stirn, zieht eine Faust mit kurzem Ruck die Seemannshose hoch, blickt ein Augenpaar verstohlen zum Kommandanten, der ruhig und sicher sein Boot durch all die Sährnisse und Schrecken einer feindlichen, mit Sperren und Minen gespickten engen Einfahrt steuern läßt.

Hier sind auch sie einst gefahren, die alten Recken der Drachenboote der Orkadenjarle, der Seefürsten der Wikinger- und Seegermanenzeit, hier stampften ihre buntbesegelten Kielboote, schossen durch den Pentland Firth, segelten mit angeholter Schot an den Pentland Skerries vorbei oder steuerten, von den Shetlands kommend, die niedrigen Höhenzüge von Mainland, Stromness, Hoy und Ronaldsay an, schwangen die schweren Riemen und preßten ihre Kriegoote durch Burra-, Hoy- und Hoya-Sund. Ein Flottenstützpunkt waren die Orkneys, Ausgangshafen für die Raubzüge hinüber nach dem schottischen Festland, zu den Klöstern und Kirchen auf den Hebriden, auf Skye und dem reichen grünen Irland. —

Der Kapitänleutnant sieht auf die Uhr und gibt durch das Sprechrohr allen Stellen des Bootes bekannt: „Wir haben ein Schlachtschiff versenkt, ein Schlachtschiff schwer beschädigt und — wir sind durch!“

Bei Dem »Schrecken der Nordsee«

Es hat seinen Ehrennamen zu Recht verdient, dieses kampferprobte Geschwader der deutschen Luftwaffe, das irgendwo an der Nordseeküste ständig bereit zum Einsatz ist. Bei den Männern dieses Geschwaders bin ich inzwischen Stammgast geworden. So saß ich auch gestern wieder mitten unter ihnen und ließ mir von ihrem letzten erfolgreichen Angriff auf englische Schiffsverbände erzählen.

„Seit der Vernichtung des schweren englischen Flugboots bei den Shetlands durch unsere erste Staffel warteten wir von der zweiten Staffel ungeduldig auf neuen Einsatzbefehl“, so berichtet mir ein Oberleutnant.

„Von unsern Fernaufklärern wußten wir, daß oben im Norden irgend etwas im Gange war. Gestern früh gegen 9.30 Uhr kam dann auch der Startbefehl. Wir flogen zuerst Kurs Nordwest. Die Sicht war anfangs gut. Nur der fast orkanartige Sturm machte uns viel zu schaffen. Wir mußten dann durch einige große Regenwände stoßen, andere umflogen wir. Soweit man überhaupt noch von einem Schiffsverkehr sprechen kann, trafen wir nur Dänen und Sinnen an. Natürlich flogen wir sie näher an, schon allein um zu zeigen, daß unsere deutsche Luftwaffe die Nordsee beherrscht.

Wir hatten den Auftrag, Aufklärung zu fliegen, und setzten unseren Kurs nach Nordwesten fort. Nach zwei Flugstunden erfolgte eine Aufteilung unseres Verbandes in mehrere Ketten. So angestrengt wir auch die See absuchten, es zeigte sich nichts. Schon fürchteten wir, daß wir unverrichteterdinge wieder umkehren müßten, denn es war inzwischen 1 Uhr geworden, und wir standen befehlsgemäß kurz vor Abbruch der uns gestellten Aufgabe. Da erhielten wir, als unsere Stimmung sich bereits bedenklich dem Nullpunkt näherte, Funkmeldung, daß im Quadrat X feindliche Streitkräfte gesichtet seien. Unsere Führerkette machte dann auch bald drei englische Zerstörer aus, die gerade ein neutrales Handelsschiff gestellt hatten und durchsuchen wollten.

Das werden wir ihnen schon einmal gründlich versalzen, dachten wir. Jetzt mußten uns die Zerstörer bereits gesehen haben, aber das erwartete

Flakfeuer blieb aus. Wir waren vorher Kette geflogen und formierten uns zur Reihe hintereinander zum Zielflug. Auch jetzt wurden wir merkwürdigerweise noch nicht beschossen. Erst als wir fast über den Zerstörern waren, erfolgte Flakbeschuß, der jedoch keinen Schaden anrichtete. Gleichzeitig scherten sich das letzte und vorletzte Boot nach links aus und versuchten sich durch Zickzackfahren unseren Bomben zu entziehen. Unsere Bomben fielen dicht neben den Zerstörern ins Wasser, so daß wahrscheinlich eine erhebliche Splitterwirkung erzielt wurde. Wir wiederholten Anflüge und Bombenabwürfe noch mehrere Male. Der feindliche Flakbeschuß lag während des fast drei Viertelstunden dauernden Kampfes stets zu tief oder zu hoch. Da die befohlene Zeit um war, mußte unser Führer leider den Kampf abbrechen. Jedenfalls, der Erfolg dieses Angriffes war immerhin der, daß den Engländern die Lust vergangen war, den neutralen Dampfer zu untersuchen, und das Handelsschiff konnte seine Fahrt unbelästigt fortsetzen.

Nach der Aufteilung unseres Verbandes war die zweite Staffel zuerst weiter nach Norden geflogen, weil eine große Schlechtwetterfront sie anfangs hinderte, westlichen Kurs zu nehmen. Nach dem Umfliegen der Schlechtwetterfront drehte sie dann nach Westen ab. Auch die zweite Staffel konnte zuerst nichts ausmachen. Der Staffelf kapitän hatte bereits Befehl zum Kurs Absprunghafen gegeben, als sich plötzlich weit am Horizont verdächtige Rauchfahnen zeigten. Sofort wurde Kurs auf diese Rauchfahnen genommen, die, wie inzwischen ausgemacht war, von fünf englischen schweren und leichten Kreuzern stammten. In niedriger Höhe flog unsere zweite Staffel zuerst auf die feindlichen Schiffe zu. Sie erhielt sofort schwerstes Feuer durch die feindliche Schiffsartillerie und ging deshalb hoch, um den Anflug über den Wolken zu versuchen. Der feindliche Beschuß erfolgte aber weiter durch die Wolken hindurch. Das hinderte die Staffel nicht, trotzdem durch die Wolken nach unten zu stoßen und einen Angriff auf den englischen Schiffsverband zu unternehmen. Die niedrigste Maschine erzielte aus ganz geringer Höhe einen schweren Treffer auf einen feindlichen Kreuzer. Ein besonders gutes Ergebnis hatte eine andere Maschine, die etwas höher angriff und eine Serie von sechs schweren Treffern auf ein und denselben Kreuzer erzielte. Im ganzen wurden vier feindliche Schiffe getroffen. Wieder eine andere Maschine wurde während des Anfluges schwer getroffen. Trotzdem hat der Flugzeugführer — ein Leutnant — seine Maschine weiter zum Angriff gesteuert und erst, als die Bomben abgeworfen waren, mit angekratztem Motor Kurs Heimat genommen. Bei der Landung im Fliegerhorst klappte das Fahrgestell dieser

Maschine zusammen, weil die Vlleitung zerschossen war. Es ist aber alles gut abgegangen und die gesamte Besatzung unverletzt geblieben. Bei der näheren Besichtigung stellte sich dann noch heraus, daß außerdem das Höhenleitwerk stark zerschossen war. Eine ganze Reihe faustgroßer Löcher wurde festgestellt. Die Maschine des Staffellapitäns hatte einen Flaktreffer in die Motorenhäube erhalten. Das aber ist alles nicht so wichtig. Die Hauptsache ist, daß wir wieder einmal englischen Seestreitkräften zeigen konnten, was „eine Sacke ist“, und daß alle Besatzungsmitglieder unverletzt geblieben sind. Man kann sich gut vorstellen, wie groß die Begeisterung unserer Kameraden war, als mit Beginn der Dämmerung sämtliche Maschinen wieder da waren. Durch ein Beobachtungsflugzeug, das am Feind geblieben war, wurde einwandfrei festgestellt, daß die englischen Streitkräfte, die vorher Nordostkurs hatten, nach unserem Angriff schleunigst mit Westkurs ihre verschiedenen Heimathäfen zu erreichen suchten. Ob sie alle dorthin gekommen sind, ist noch die Frage. Jedenfalls steht fest, daß sie auch in ihren heimlichen Schlupfwinkeln vor der deutschen Luftwaffe nicht sicher sind. Das werden wir ihnen noch bei Gelegenheit beweisen.“

»Jagdfahrt geht los!«

Im Atlantik schwabbert im eiskalten Nordost „U ...“ herum. Wenn die Winterstürme die See aufwühlen, an Turm, Antenne und Geschützen sich schon Eis bildet, stellt die U-Boots-Fahrerei höchste Anforderungen an Mensch und Boot. Das Turmluft ist wegen der hochgehenden See dicht. Warm verpackt und von Kopf bis Fuß in Ölzeug gehüllt, stehen die Männer im Turm angegurtet, damit sie von der See nicht außenbords geschwemmt werden. Der Vormittag ist trübe. Da heißt es besonders aufpassen, damit das Boot nicht von feindlichen Sliegern erwischt wird.

Der Kommandant ist gerade heruntergestiegen. Als scharfe Konkurrenten stehen der Erste Wachoffizier und der Brückenmaat auf Ausguck. Stunde um Stunde verrinnt. Immer wieder geht das Glas an das Auge, um Himmel und See abzusuchen. Der I. WO. reckt sich, gurtet sich los, um auf die Keeling zu klettern und dort von einem höheren Standpunkt aus noch besser sehen zu können. Jetzt hat er Gewißheit! Meldung an den Kommandanten: „Mastspitze steuerbord voraus in Sicht!“ Der Kommandant klettert in den Turm. Nach einiger Zeit hat der Mast Junge bekommen: ein ganzer Mastenwald mit Rauchfahnen taucht vorn am Horizont auf. Surra, ein feindlicher Geleitzug! Der Kommandant gibt durch Mikrophon an alle Abteilungen: „Jagdfahrt geht los!“

In den Männern wird jenes leichte Prickeln wach, das jeder Jäger hat, dem ein edles Wild vor die Flinte kommt. Das trübe Wetter ist jetzt der Verbündete.

Die Gläser machen etwa 20 Handelsdampfer aus, um die, wie Hunde um eine Schafherde, mehrere Zerstörer kreisen. In kurzen Abständen zickzackt der ganze Verband als Vorsichtsmaßnahme gegen U-Boots-Angriffe. „Alle Mann auf Tauchstationen!“ Unter Wasser geht die Jagd noch einige Stunden weiter. Immer wieder läßt der Kommandant das Sehrohr ein- und ausfahren. Zwei fette Brocken hat er sich schon ausgesucht. „Torpedorohre klar!“

Alle Männer im Boot fiebern. Nur einer kennt die Situation, weiß die Stellung des Bootes zum Geleitzug, sieht die gegnerische Abwehr und trägt

die Verantwortung für Boot und Besatzung: der Kommandant. Er überlegt einen Augenblick, gleich muß der erste Torpedo feindwärts herausfahren. Da ändert der Geleitzug den Kurs, und das Boot steht abseits. Ein bedeutend magereres Ziel kommt in Schußrichtung. Das Sprichwort von dem Spazier in der Hand, der besser ist als die Taube auf dem Dache, kommt dem Kommandanten in den Sinn. Da zuckt der Geleitzug wieder. Ferner liefen! Verflucht noch eins! Es hat keinen Sinn mehr, alle Felle sieht der Kommandant wegschwimmen. Sechs Stunden Jagd sind umsonst gewesen!

Vorsichtig will er wieder durch die Seitensicherung brechen, doch da kreuzt vor ihm, vollgepackt bis an die Keeling, ein Tandedampfer auf. „Rohr I — los!“ Der Torpedo rauscht hinaus. Alle Mann sehen auf die Sekundenzeiger ihrer Uhren. Der Kommandant hängt am Sehrohr. 20 ... 30 ... 40 ... 45 ... Sekunden ... eine Detonation läßt auch das Boot erzittern, der Kommandant sieht noch eine riesige Sprengwolke. „Auf Tiefe!“ befiehlt er.

„Alle Mann voraus!“ brüllt der Leitende Ingenieur. Über die Eisenplatten rumpeln die Männer in den Bugraum, damit das Boot schneller auf Tiefe kommt. Schon krachen die ersten Wasserbomben. Rums, durchzittert es das Boot. Der Segen wird immer toller. An allen Ecken und Enden knallt es. Doch auch dieser Spuß geht vorüber. Der Funkenpuster in seinem Hockraum legt eine Schallplatte auf, in allen Abteilungen klingt es und wird von den Männern mitgesummt: „Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern ...“

Die Spähtruppe der Nordsee

„Leichte Seestreitkräfte führten eine Unternehmung in der nördlichen Nordsee durch.“

Zwei Tage haben wir draußen, irgendwo auf Reede, vor Anker gelegen. Aus der fünfstündigen Bereitschaft ist inzwischen eine dreistündige geworden, das heißt nicht nur die Besatzung hat einsatzbereit zu sein, sondern vor allem der ungeheuer komplizierte technische Apparat, eine der wichtigsten Waffen des schnellen Schiffes, ist ständig auf dem Stand zu halten, so daß in drei Stunden eine Unternehmung beginnen kann. Es spricht niemand davon, daß auf irgend etwas Besonderes gewartet wird, weil gar nicht die Zeit dazu vorhanden ist, und weil es allen selbstverständlich ist, daß es bald wieder hinausgehen wird. Vom frühen Morgen bis zum späten Abend, von der Flaggenparade bis zum „Pfeifen und Lunten aus“ läßt der Dienst keine Zeit zur Langeweile. Als wäre es mitten im tiefsten Frieden, wird der Ausbildungsdienst weiter betrieben, nur daß jeder, auch der jüngste Matrose, mit noch mehr Eifer bei der Sache ist. Krieg und Feindsfahrten haben verstärkt zum Bewußtsein gebracht, daß es hier auf jeden ankommt und der Erfolg jedes Unternehmens davon abhängt, daß jeder seine Waffe bis ins letzte beherrscht.

Vor zwei Stunden war seeklar. In brausender Fahrt geht es jetzt nordwärts.

Wind aufbrisend auf 7—8, heißt es im Wetterbericht. Das kann schön werden, wenn der Tanz beginnt. Und er beginnt bald. Ein Gang von achtern nach vorn bedeutet ein Hüpfen und Springen, um einigermaßen Schutz vor den überkommenden Seen zu erhalten. Verflucht, das haute hin! Irgendwo grinst einer, der glaubt, eine sichere Stelle gefunden zu haben, über das arme Opfer, das jetzt seine Klamotten auswringen könnte. Aber was nass geworden ist, muß ja auch einmal wieder trocken werden. Also weiter über das glitschig-nasse Deck. Zwei Möglichkeiten gibt es: Entweder sich am Strecktau entlang zu tasten und die Sicherheit zu haben, wohl nass, aber nicht über Bord gespült zu werden, oder weiterhin kühne Sprünge zu wagen

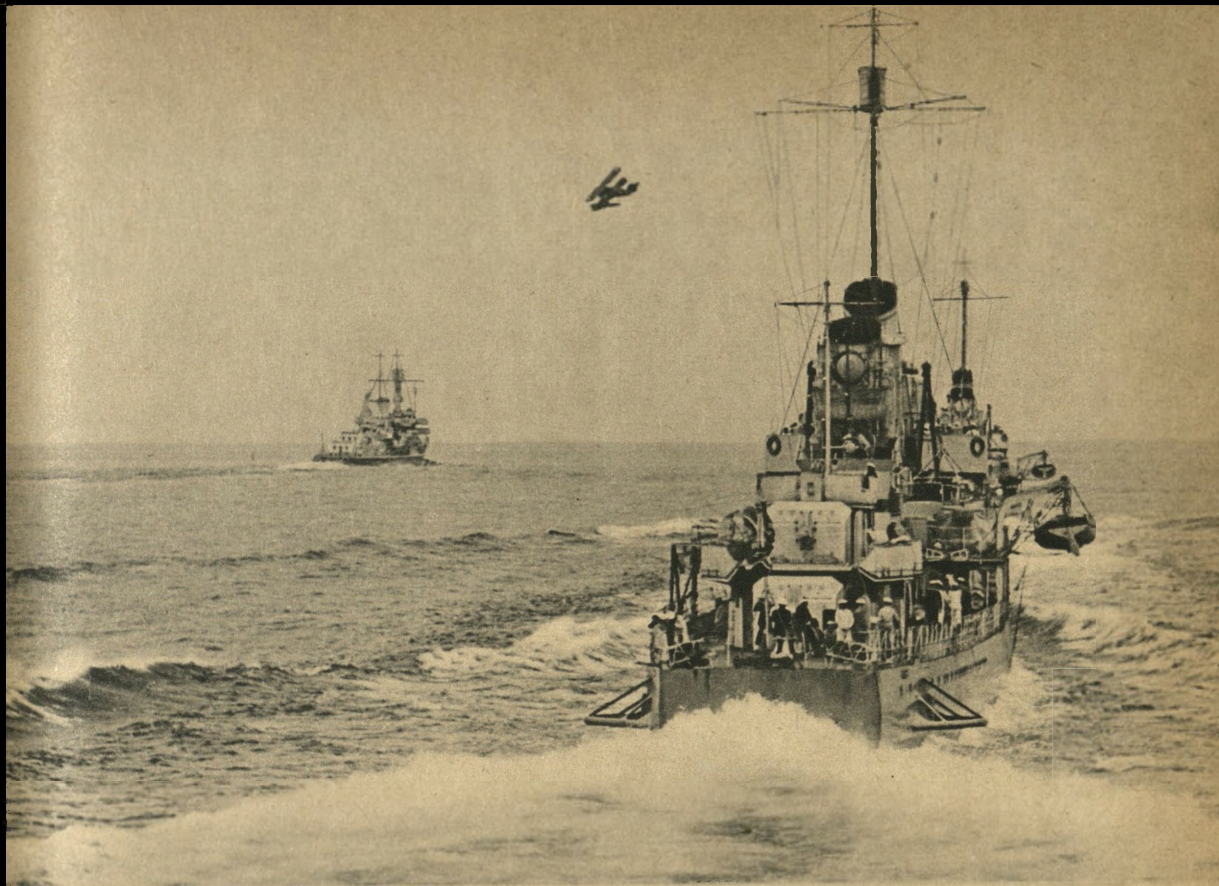
und auch naß zu werden. So, der Niedergang zum Bootsdeck ist erreicht, der Aufstieg zur schwankenden Brücke hat begonnen. Tsching, sagt es. Jetzt ist auch der letzte Saden naß.

Was macht nur der Vordermann? Wenn er tief eintaucht, sieht es aus, als ob sein Achterschiff für Sekunden in der Luft hängt. Manchmal scheint es, als wollte er sich nicht wieder aufrichten, wenn er eine richtige Quersee verpaßt bekommen hat. Was mögen da erst die Boote machen, die hinter uns laufen. Wenn man es nicht wüßte, könnte man sie oft kaum erkennen hinter dieser Wolke von Gischt. Sehen können sie auf der Brücke bestimmt nichts. „Doraus die Heckwelle müssen wir im Auge zu behalten versuchen“, hatte der Kommandant gesagt, „dann wissen wir, daß wir nicht abgehängt worden sind.“

Stunden auf Stunden haben wir das Meer gequert. Vor dem Westwall würde man Niemandland sagen. Hier aber stimmt dieser Begriff nicht ganz. Wenn man weit hinausgelaufen ist, wenn man während dieser vielen Stunden auch nicht eine Spur von Schiffen gesehen hat, die Kurs nach England haben, geschweige denn Einheiten der die ‚Meere beherrschenden‘ englischen Flotte, dann kann man nur noch sagen, daß es ein Vorstoß in das von Deutschland beherrschte Vorfeld unserer Küste ist.

Irgendwo dort oben im Norden wird kehrt gemacht. Durch stockfinstere Nacht geht es zurück. Der junge Tag bricht an, und als der Winternachmittag heraufdämmt, fällt wieder der Anker. Mehrere Tage hat die Unternehmung gedauert. Tage, in denen jeder trotz Kälte und Nässe auf seinem Posten stand. Tagelang sind die Maschinen gelaufen, obwohl die Männer, die diese Waffe bedienen, sich bei dem Seegang in den engen Räumen oft kaum auf den Füßen halten konnten. Das Ergebnis? Es sind keine Schiffe versenkt oder angehalten worden, es sind keine Gefangenen gemacht worden. Und doch war die Unternehmung wichtig, weil die gemachten Erfahrungen von der Flottenführung bei der Planung kommender Unternehmungen entscheidend miteingefügt werden können.

Seit heute morgen liegen wir wieder einsatzbereit auf Reede. Sieben Tage sind seit der letzten Unternehmung verflossen. Sie waren angefüllt mit Arbeit von früh bis spät, denn Ruhe im Hafen bedeutet Liegen in der Werft, bedeutet Schwerstarbeit für jeden Mann der Besatzung. Der Laie kann es sich gar nicht vorstellen, wie ungeheuer vielfältig die technischen Einrichtungen eines modernen Kriegsschiffes sind, die naturgemäß wie jede andere Maschine in bestimmten Abständen einer gründlichen Überholung

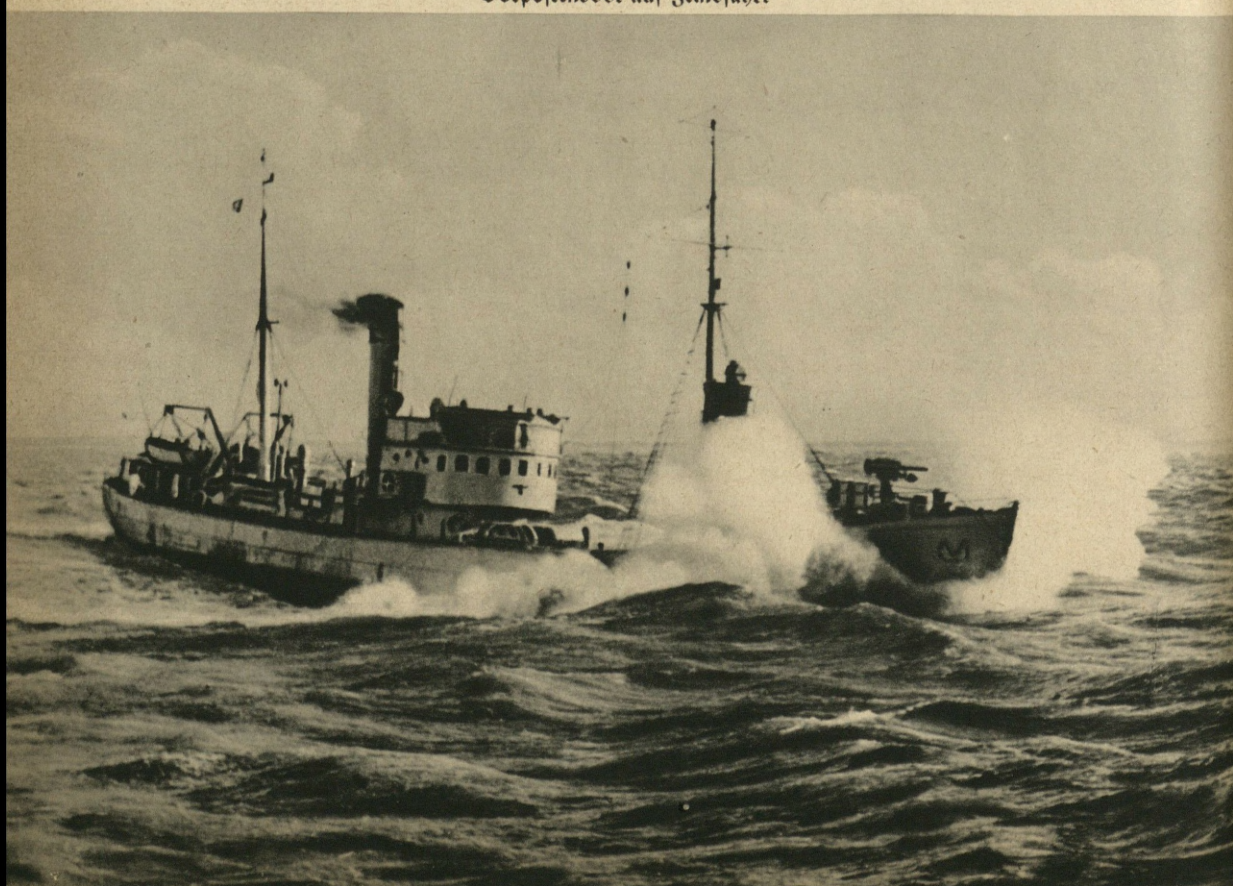


Deutsche Zerstörer auf Patrouillenfahrt in der Nordsee
Eisbrecher holt heimkehrende Vorpostenflottille herein





Deutsches Schlachtschiff
Vorpostenboot auf Feindsfahrt



unterzogen werden müssen. Da werden dann Soldaten zu Arbeitern, bilden mit dem geschulten Sachpersonal der Werft gemeinsam eine große Kameradschaft, die nur von dem einen Wunsch beseelt ist, so schnell wie möglich wieder rauszukommen. Hier wird wie wohl kaum sonst die Verbundenheit zwischen innerer und äußerer Front sichtbar. Am liebsten wären die Werftarbeiter wohl alle mit hinausgegangen, aber sie wissen, daß sie auf ihrer Stelle ebenso wichtige Aufgaben zu erfüllen haben. So winken sie, als die Leinen losgeworfen werden, mit ihren Grüßen Wünsche auf eine erfolgreiche Fahrt hinüber. Nicht mehr lange wird es dauern, dann werden diese Wünsche erfüllt sein. —

Seit zehn Stunden laufen wir wieder nordwärts. Stockfinster ist es, daß man den Vorder- und Hintermann nicht erkennen kann. Man weiß nur, daß sie da sind und dem gleichen Ziel zulaufen. Die verstärkte Kriegswache ist aufgezogen. Alle Geschütze sind besetzt, denn einmal kann es ja doch sein, daß sich ein Engländer in unsere Nordsee verirrt.

Aus der Finsternis heraus wiederholt eine Stimme gedämpft: „Meldung von Brücke. 120 Seemeilen von der englischen Küste entfernt.“ Alle haben es mitgehört, die Männer hier am achteren Geschütz ebenso wie die auf den Gefechtsstationen, an welche die gleiche Meldung ergangen ist. Keiner sagt ein Wort, aber alle wissen es. Jetzt heißt es lausig aufpassen. Wenn man nur etwas sehen könnte, wo man nicht einmal die Hand vor Augen erkennen kann.

In die Stille hinein fallen plötzlich Worte. Einer macht den anderen aufmerksam auf das Leuchten des Meeres. Tausende von kleinen Funken scheinen aufzusteigen. Sie flirren für Sekunden durch die Luft und tauchen dann wieder unter in den Fluten. Für einen kurzen Augenblick nur genießt jeder dieses selten schöne Naturschauspiel, dann gilt die Aufmerksamkeit wieder anderen Dingen.

Kasselnd dröhnen die Alarmglocken durch alle Abteilungen. Jetzt wird's Ernst! Alle Mann auf Gefechtsstation! Hundertmal im Frieden eperziert, klappt es jetzt wie am Schnürchen. In Sekundenschnelle ist die Freiwache hoch von der Koje. Die Gasmaske wird gegriffen und im Laufen umgehängt. Auf mit dem Schott, und raus geht's in die Finsternis. Einmal kurz die Augen zugekniffen, dann muß es gehen. Wenn auch einer den andern anrennt, wenn auch dieser und jener einen blauen Fleck davonträgt, danach fragt jetzt niemand. Als der I. O. kurz nach dem Alarm die Gefechtsstationen kontrolliert, ist jeder Mann auf seinem Platz. Der Reserverudergänger hat bereits Kompaß-

vergleich mit der Brücke gemacht und den Schiffsstandort eingetragen. Die Maschinenfreiwache hat ihre Locksicherungsposten bezogen. Alles ist klar.

Mit rasender Fahrt geht es vorwärts. Jetzt heißt es, eisern den Kurs und Auschau nach dem Gegner halten, zumindest nach dem, der uns sichtbar entgegentreten kann. Vor den andern, den englischen Minen oder U-Booten, können eben nur die Fahrkunst und das Glück schützen. „30 Grad ein Boot“, meldet auf der Brücke einer der Ausguckposten. Aus der einen Laterne werden zwei, drei, bis eine Lichterkette über das Meer gezogen scheint. Ein ungewohnter Anblick in dieser Zeit der Verdunkelung. Irgendwo wird ein Schiffschatten erkennbar. Donnerwetter, stößt einer den andern an, sollte das schon die Vorpostenlinie sein? Unaufhaltsam geht es vorwärts, als würde eine Übungsfahrt im Manöver gemacht. Ganz dicht, in wenigen hundert Metern Abstand passiert uns ein kleiner Fischdampfer. Man sieht ordentlich, wie er zu dümpeln beginnt, als wir an ihm vorbeirauschen. Unwillkürlich hält jeder den Atem an und wundert sich nur, daß die da drüben nichts gesehen haben.

Bis weit hinein in die feindliche Sicherungslinie geht die Erkundung. Dann heißt es kehrt. Kasselnd geht unten der Maschinentelegraph: „Zweimal Große Fahrt voraus.“ Schmunzelnd liest es der Stabsmaschinist ab. „So, meine Pferdchen, nun zeigt mal, was ihr könnt, und daß ihr dankbar für gute Behandlung seid.“ Und dann preschen wir ab. Was gesehen werden sollte, ist festgestellt worden. Nun heißt es, raus aus der feindlichen Vorpostenlinie, bevor dort noch jemand aufwacht und der Erfolg der Erkundung in Frage gestellt werden könnte.

Vormittags. Irgendwo auf der weiten Nordsee stoßen wir mit Kameraden zusammen, die ähnliche Spähtruppunternehmungen durchgeführt haben. Gemeinsam wird der Rückmarsch angetreten.

Fliegeralarm. Wieder haben die Glocken gerasselt. Blitzschnell sind die Fla-Waffen besetzt. Da kommt an Steuerbordsseite auch schon der Vogel angebrummt. Englischer Aufklärer. Respektvoll hält er sich in sicherer Entfernung. Er ahnt sicher, wie die Männer darauf warten, ihn herunterzuholen. Aber was kann man machen, wenn er sich nicht so dicht herantraut; er kann dann auch das nicht erkunden, was ihm als Aufgabe gestellt wurde. Jetzt scheint er sich doch noch zu besinnen. Einige kurze Feuerstöße rasseln ihm entgegen, und schon dreht er ab.

Schon wieder sind wir draußen. Heute merkt man, daß der Krieg bereits fast vier Monate dauert. Prächtiger Spätsommer war es damals, als es gegen

Polen ging, und heute schwabbeln die ersten Eisschollen rings um uns. 4 Grad Kälte zeigt das Thermometer am Kartenhaus, und lustig pustet der Fahrtwind. Aber was macht die Kälte, wenn es gegen England geht.

Gegen Mittag werden drei englische Bomber gemeldet. Kein Wunder, daß die das Wetter nicht auch auszunutzen versuchen. Aber sie sollen ruhig erst einmal kommen. Und dann sieht es einer, sehen es alle, die gerade auf der Brücke ihre Wache gehen oder an Deck zu tun haben. Irgendwo weit hinten scheint eine große, brennende Sackel ins Meer zu stürzen. Noch wissen wir nicht, was dort abgestürzt ist. Aber wenige Stunden später hören wir im Rundfunk, weit entfernt schon von der deutschen Küste, daß ein Großangriff englischer Flieger erfolgreich abgeschlagen worden ist.

Langsam nur will es dunkel werden an diesem Tage. Hell steht der Mond am sternenklaren Himmel. Aber einmal muß er ja verschwinden, und vielleicht, das hoffen wir alle, wird es noch etwas diesig. Es wird 21 Uhr, 22 Uhr, und noch immer wirft der Mond seinen Scheinwerferstrahl aufs Wasser. Aber dann verschwindet er. Blutigrot taucht er ins Meer.

Jetzt kann es beginnen.

Meile auf Meile wird gefressen. Wieder zieht die verstärkte Kriegswache auf, wieder gellt die Alarmglocke durch das Schiff. Und wirklich ist es diesig geworden, gerade so, daß kaum einer wird erkennen können, daß unangemeldete Besucher kommen.

Kaum sind die Vorpostenlinien auf der Rückfahrt wieder durchquert, kaum ist der Klarschiffzustand aufgehoben, da wird der Rest der Nacht — viel ist nicht mehr von ihr übrig — dazu benutzt, Weihnachtspläne zu schmieden. „Mensch, stell dir vor, jetzt auf Urlaub fahren zu können. Das ER. am Kolani, das wäre Sache. Oder sonst Neujahr.“ Alle hoffen im stillen, voll Stolz mit dem Eisernen Kreuz zu Hause erscheinen zu können. Und sie können stolz sein, diese Männer von den Booten, die ihre Unternehmungen fahren bis in den engsten Wirkungsbereich der feindlichen Flotte hinein, die einst glaubte, Alleinherrscherin der Meere zu sein.

Die Nordsee ist leer

„Es war zuletzt schon zum X“, meinte der sturm- und kampferprobte Oberfeldwebel von der I. Staffel des Kampfgeschwaders X, dessen Brust das Eiserne Kreuz schmückte. — „Tagelang lungerten wir hier einsatzbereit herum und kamen und kamen nicht zum Start. Nichts wie warten, warten, warten, von einem Tag zum andern. Es war schon ein elender Scheibenkleister. Unsere Stimmung war daher auch gestern früh nicht die allerbeste. Was wird schon groß werden, dachten wir. Um 11 Uhr wird wieder, wie üblich, die Startbereitschaft aufgehoben, und dann bleibt uns nur übrig, wieder auf den nächsten Tag zu hoffen.“

Aber plötzlich kam es anders. Um 9 Uhr früh rasselte das Telephon: In 15 Minuten hat die Besatzung der I. Staffel startbereit zu sein. Feindflug gegen England! Aus müden und vor Langeweile gähnenden Kriegern wurden in zwei Sekunden flinke, junge und tatendurstige Leute. Also nichts wie rein in die dicken Kombinationen, rein in die Pelzstiefel, Schwimmweste an. Das alles beanspruchte nur wenige Augenblicke. Im Sandumdrehen waren die Thermosflaschen mit heißem, durch Tee verdünntem Rum gefüllt. Noch schnell die Knabbertüte eingesteckt, die so schön die langen Flugstunden verkürzen kann, und ab ging es.

Schönstes Wetter und glänzende Sicht. Wir flogen in Höhe von ungefähr 500 m. Bei solchem Wetter kann uns keiner entgehen, dachten wir. Aber der Soldat soll bekanntlich nicht denken. Underthhalb Stunden später sah die Sache anders aus. Von Sicht konnte keine Rede mehr sein. Schwere Böen machten uns stark zu schaffen, der Regen peitschte, und unter uns kochte der blanke Sans. Er schien ausgesprochen schlechte Laune zu haben. Nur erst ran sein am Feind, nur erst unsere Liebesgaben abwerfen können! Das Wetter verschlimmerte sich immer mehr. Bald war es dann auch so weit, daß sogar „harte Männer“, die schon manchen stürmischen Feindflug hinter sich hatten, spucken mußten. Wir hatten nur den einen Trost: Jetzt konnte es nicht mehr lange dauern, und wir mußten am Ziel, am Feind sein. So war es denn auch. Plötzlich kamen die Shetlands in Sicht. An ihren Steil-

küsten kochte und schäumte die See. Donnerwetter, dort scheint ja ein ganzer feindlicher Schiffsverband zu liegen. Wir kurrten heran — und aus dem vermeintlichen Verband wurden leider harmlose Kiffe! Bei der außerordentlich geringen Sicht war die Täuschung vollkommen gewesen. Wir hätten beim ersten Sichten schwören können, daß es feindliche Schiffe seien. Schade, jammerschade. Hier und dort ein vereinzeltcs Fischerboot, sonst aber nichts weit und breit zu sehen, außer grünen Wiesen und weidenden Schafen. Wo mag bloß die stolze Grand Fleet stecken, in welchem Loch mag sie sich verkrochen haben?

Über den Shetlands teilte sich unser Verband. Führerkette und I. Staffel suchten jede für sich die Gegend sorgsam ab. Wegen der schlechten Sicht gingen wir tiefer auf 300, 200 und 100 m. Aber nirgends können wir ein Ziel für unsere Bomben entdecken. Schön fluchen werden unsere Bombenwarte, wenn sie die Dinger — wie schon so oft — wieder entladen müssen. Wir kurven weiter in der stillen Hoffnung, vielleicht doch noch etwas zu entdecken. Aber es war alles umsonst. Die befohlene Zeit war um, und wir mußten umkehren. So eine verdammte Schweinerei, dachten wir, so ein Pech. Aber was half es, wir mußten nach Hause.

Dann aber war uns ein wenig Glück doch noch hold. Plötzlich sichteten wir ein zweimotoriges großes Flugboot, das auf dem Wasser vor Anker lag. Ehe die siebenköpfige Besatzung zur Besinnung kam, waren wir schon heran. Herunter bis auf 30 m! Wie im Zirkus Renz bei einem Pferdedressurakt, so kreiste unsere ganze Staffel um das englische Flugboot. Eine halbe Trommel aus einem MG., Flammen, Rauchwolken, und aus war es. England hatte ein Flugboot weniger. Eine Million Mark waren abgefressen. Merkwürdigerweise ist der englische Rundfunk diesmal ehrlich gewesen und hat den Verlust ohne langes Hin und Her sofort zugegeben.

So war unser gestriger Feindflug doch nicht ganz umsonst gewesen. Viel war es nicht, was wir geschnappt haben; aber man wird mit der Zeit bescheiden. In bedeutend besserer Stimmung flogen wir zurück über die Nordsee. Wie auf dem Hin-, so auch auf dem Rückflug: nichts war weit und breit zu sehen. Leer und öde, vollkommen ausgestorben ist der blanke Hans. Einen einzigen 4000-Tonner konnten wir sighten, der tief mit der Nase im Wasser steckte und schwer gegen die grobe See kämpfte. Wir haben ihn in Ruhe gelassen und landeten befehlsgemäß gegen 5 Uhr nachmittags wieder wohlbehalten auf unserem Einsaghafen."

U-Boot versenkt englischen Dampfer

„Rauchwolken Backbord voraus in Sicht!“ Der Obersteuermann meldet es dem Kommandanten des U-Bootes, das schon seit einiger Zeit auf Seinfahrt im Atlantik kreuzt. „Beide Maschinen Große Fahrt voraus!“ Scharf legt sich das U-Boot in den neuen Kurs und hält auf die schwache Dunstwolke über der Kimm zu.

„Hoffentlich ist es ein fetter Tommy. Verdammt, hier Tage herumzufrabbeln und nichts vor die Glinte kriegen, ist eine trübe Sache!“ Der Obersteuermann nickt dem Kommandanten zu. Es kostet in der Tat Nerven, für Wochen gegen Wind und Wetter anzukämpfen, dabei immer auf der Jagd, um dem Feind im Handels- und Seekrieg zu schaden.

Bis auf mehrere Seemeilen hat sich ‚U...‘ dem Schiff genähert. Kommandant, Erster Wachoffizier und Obersteuermann spähen durch scharfe Doppelgläser. „Ich schätze, englischer Handelsdampfer mit Ladung...“

In allen Abteilungen schrillen die Glocken. Wie oft ist über ihren Mißklang schon geflucht worden. Für Sekunden herrscht ein Durcheinander in dem engen Boot, dann steht alles auf Alarmstationen. „Vorderes Geschütz — Feuererlaubnis!“ Ein scharfer Knall, ein harter Rückschlag des Rohres. Dem Tommy wird ein freundlicher Gruß vor den Bug gesetzt. Aha, er stoppt und läßt Dampf ab.

In langsamer Fahrt nähert sich ‚U...‘ dem englischen Handelsdampfer. Bald quellen dicke schwarze Rauchwolken aus dessen Schornstein. „Der Brite will abbauen! Feuererlaubnis!“ Der Geschützführer hat gut eingerichtet, haarscharf vor dem Bug steigen zwei Wassersäulen hoch. Wieder läßt der Engländer Wasserdampf ab. An dem Mast des U-Bootes, das im Wellenschlag hin und her pendelt, steigen Signalflaggen hoch. Der Tommy kennt diese internationalen Codesprüche: „Stop at once! Don't use your wireless!“ — „Sofort stoppen! Funkgerät nicht gebrauchen!“ Aufmerksam werden alle Vorgänge auf dem Dampfer verfolgt. Unter dem Kimm werden vier Rettungsboote sichtbar. Die Tommies sind ausgestiegen!

Aus dem Sinkraum geht die Meldung an den Kommandanten, daß der

Dampfer SOS-Rufe und seine Position gegeben habe. Das ist eine Feindhandlung. „Torpedorohre klar!“ Langsam nähert sich ‚U...‘ dem Dampfer. „Rohr klar — Rohr los!“ Der ‚Al‘ gleitet feindwärts, im Bugraum von der Besatzung vorher noch liebevoll gestreichelt: „Mach deine Sache gut!“ Die Männer schauen auf die Sekundenzeiger ihrer Uhren. Gleich ... jetzt ... muß der Torpedo die Laufstrecke hinter sich haben ... eine starke Detonation ... nach Sekunden ist das stolze Schiff von wallendem, weißem Wasserdampf umhüllt.

Steuerbord erhält es immer stärkere Schlagseite. Ganz nahe geht ‚U...‘ heran. Der Bug des Briten hebt sich aus dem Wasser. Jetzt ist der Name zu lesen: ‚Olive Grove‘! Noch einen Augenblick, dann sackt das Schiff übers Heck ab zu den Fischen. Losgerissene Teile schwimmen wie Korken auf dem Wasser und tanzen in der Dünung. Das U-Boot kreuzt an der Untergangsstelle, um etwa zurückgebliebene Besatzungsteile zu retten. Eine Rettungsboje wird als Andenken aufgenommen. Sie kommt in das Kriegsmuseum des U-Bootes, das jetzt Kurs zu den Beibooten aufnimmt. Die Gläser lassen erkennen, daß sich die Mannschaft mit Verzweiflung in die Riemen legt, um wegzupullen. Das schlechte englische Gewissen! Die Tommies entsinnen sich wohl ihrer Weltkriegsmethoden, als der englische Dampfer ‚Baralong‘ unter amerikanischer Flagge mit getarnten Geschützen ein deutsches U-Boot überfiel, versenkte und auf die hilflos im Wasser treibenden Überlebenden ein Scheibenschießen veranstaltete.

‚U...‘ liegt in der Nähe der Boote. Eines wird längsents beföhlen. Todesangst in den Gesichtern, befolgt die Besatzung den Befehl. Heizer und Matrosen sind vom Schiff regelrecht geflohen, das sieht man ihnen an. Nur mit Hemd und Hose bekleidet, sitzen sie ängstlich in ihrem Boot. Dabei hätten sie so gemütlich aussteigen können! Auch das Boot des Kapitäns wird längsents gerufen. Die Schiffspapiere weisen den Dampfer ‚Olive Grove‘ mit 54000 Zentner Zucker an Bord auf dem Wege nach England aus. „Ein guter Fang“, freut sich der deutsche U-Boot-Kommandant. Der englische Kapitän ist niedergeschlagen, zumal ihn das Schicksal so nahe der englischen Küste ereilte. Er ist Schotte und spricht von der Sinnlosigkeit des Krieges. Der deutsche Kommandant gibt den Booten Kurs. „Mein Boot hält sich in Ihrer Nähe und wird Sie noch ein Stück zur Küste begleiten.“ Der englische Kapitän dankt für die Hilfeleistung.

Die Dämmerung wirft ihre Schatten voraus. Die Boote steuern den angegebenen Kurs. An Backbord zeigen sich nach einiger Zeit Lichter, der

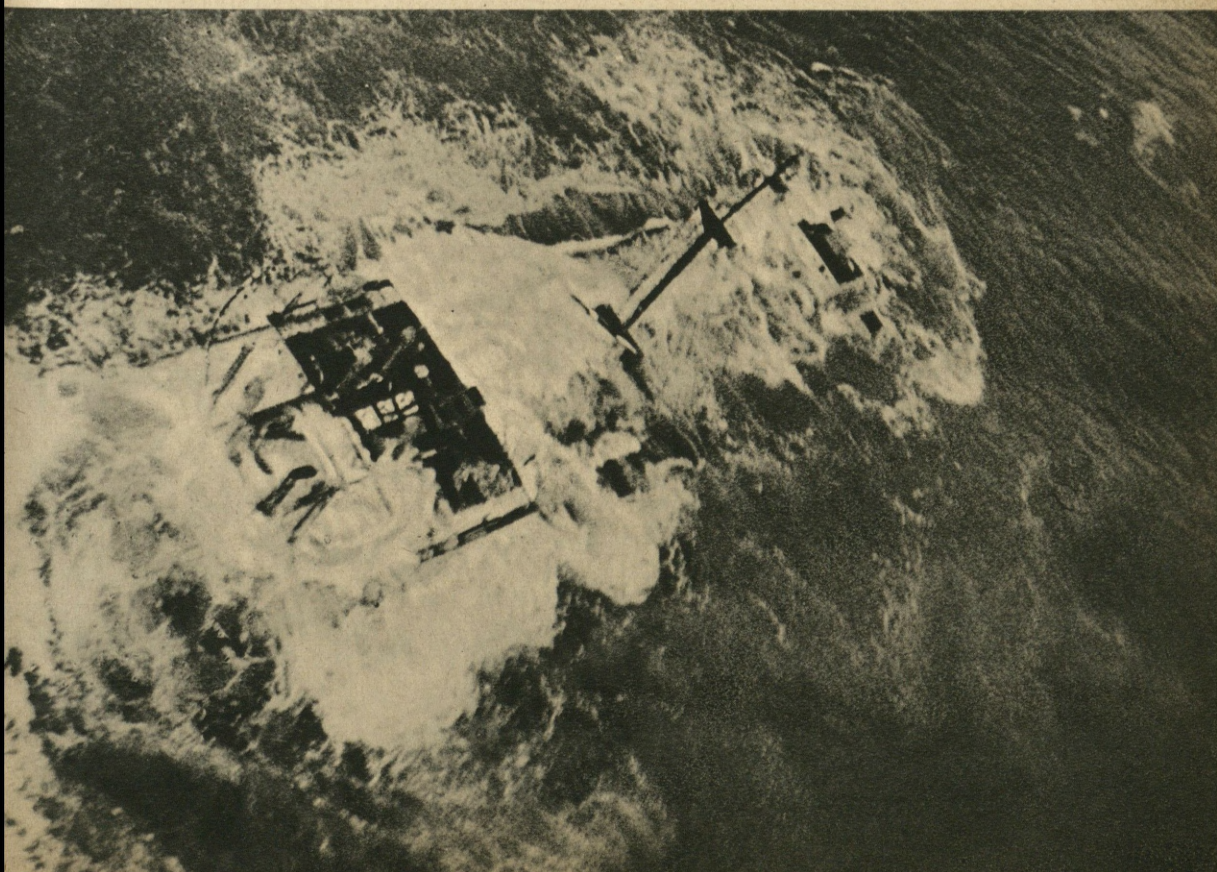
Sunkmaat kommt mit einem Sunkspruch von dem amerikanischen Passagierdampfer ‚Washington‘, der hell beleuchtet zur Übernahme der Überlebenden der ‚Olive Grove‘ herbeieilte. ‚U . . .‘ gibt den Booten der ‚Olive Grove‘ die Übernahme durch den Amerikaner bekannt.

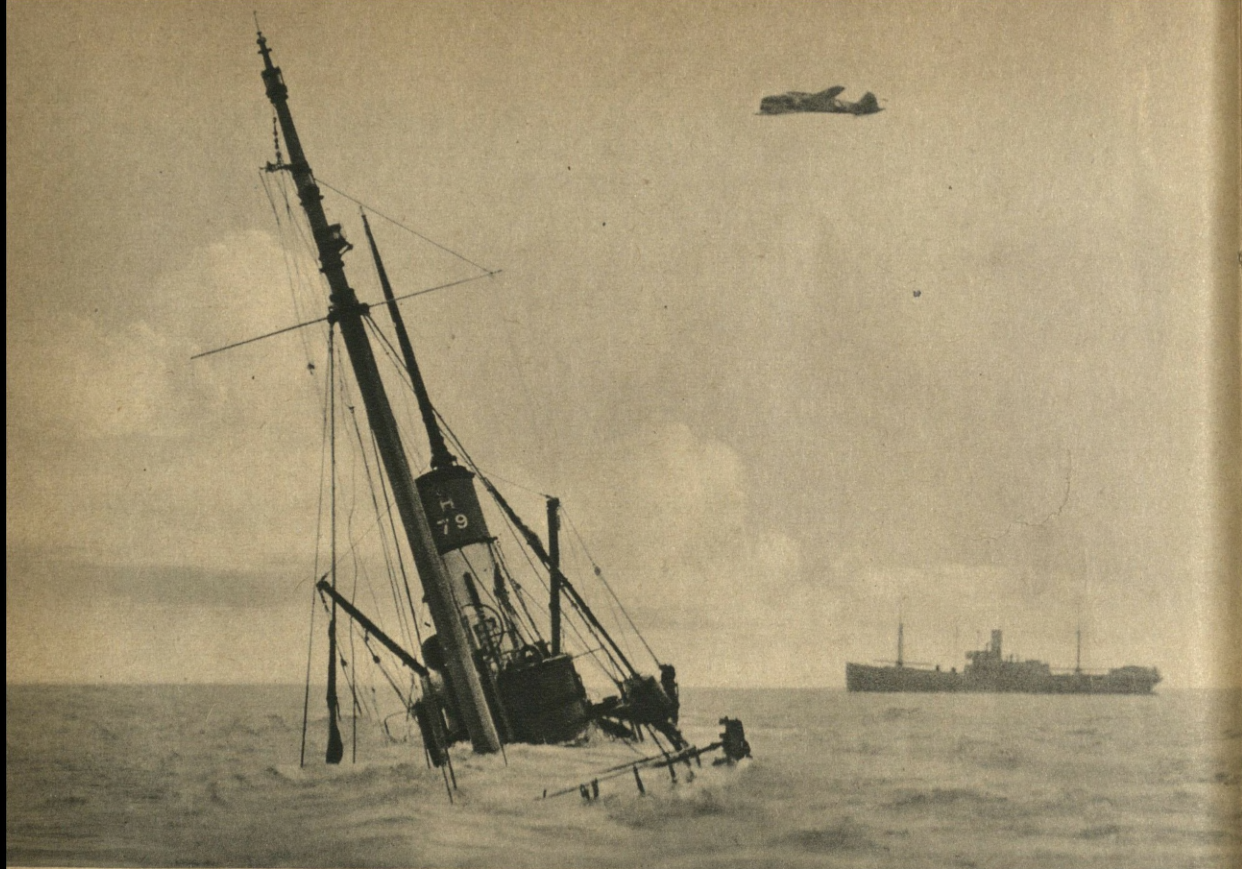
„Many thanks“, dankt der englische Kapitän, „I hope too see you again, when the war will be finished“ — „Ich hoffe, Sie nach Beendigung des Krieges wiederzusehen!“ Ein Gruß der Anerkennung für die ritterliche Haltung des deutschen U-Boot-Kommandanten. ‚U . . .‘ schießt zwei Notsignale, um die ‚Washington‘ auf die Beiboote aufmerksam zu machen, und läuft dann ab.

Die Scheinwerfer des Amerikaners spielen über das Wasser, die englischen Boote gehen längsbeiseits und werden übernommen. Nach kurzer Zeit funkt ‚Washington‘ einen Bericht über die Rettung der Besatzung des ‚Olive Grove‘ in Deutsch und Englisch und betont darin die hervorragende Haltung des deutschen U-Boot-Kommandanten. Und an ‚U . . .‘ geht ein Sunkspruch: „‚Washington‘ hat die Überlebenden von ‚Olive Grove‘ gefunden und nimmt sie auf!“



Schiffstrümmer vor Englands Todestüfen





Schiffstrümmer vor Englands Todesküsten



Die Versenkung der »Rawalpindi«

„ . . . Deutsche Seestreitkräfte unter Führung von Vizeadmiral Marshall haben beim Passieren der nordatlantischen Gewässer den Seeraum zwischen Färöer und Grönland aufgeklärt. Hierbei stellten sie in der Nähe von Island den britischen Hilfskreuzer »Rawalpindi«, der nach kurzem Gefecht vernichtet wurde. Es gelang trotz sofort einsetzender Rettungsmaßnahmen nur, 26 Mann der Besatzung des Hilfskreuzers zu bergen.“

Wehrmachtbericht vom 28. 11. 1939

Deutsche Seestreitkräfte im Nordatlantik! Das hat sich der Brite nicht träumen lassen!

Es ist spät nachmittags. Wir stehen südöstlich vor Island. Die Sonne beginnt eben hinter den Wolken am Horizont niederzugehen. Der Himmel leuchtet in einem lichten Rot. Das Meer hat die ihm im hohen Norden eigene helle, etwas rötliche Färbung angenommen. Soll auch dieser Tag enden, ohne daß er uns den erwarteten Erfolg bringt?

Da . . . Signal: „Großer Dampfer in Sicht!“ Der Admiral gibt Befehl: „Dampfer stoppen!“ Plötzlich dreht der Brite vor uns ab und entschwindet langsam unseren Blicken. Wir verfolgen mit äußerster Kraft den Gegner, der augenscheinlich zu entkommen sucht. Hofft er, mit seinen schnellen Maschinen in der Dämmerung sich der Vernichtung entziehen zu können?

Der Kommandant unseres Schiffes steigert ebenfalls die Geschwindigkeit: Wir jagen hinter ihm her. Bald kommt der Gegner auch für uns in Sicht. Murrmm! Im Augenblick ist unser Schiff kampfbereit. Der Kommandant begibt sich in den Kommandostand. Scharf zeichnen sich die Konturen des feindlichen Schiffes, das als Hilfskreuzer erkannt wurde, gegen den hellen Horizont ab. Ein mächtiger Feuerstoß löst sich von unserem Kriegsschiff, eine dicke Rauchwolke folgt: Es setzt einen Warnungsschuß vor den Bug des Fremden. Der Dampfer flieht weiter. Er muß also ein schlechtes Gewissen haben. Die erste scharfe Salve folgt. Was ist das? Auch drüben blitzt heller Feuerschein auf. Der Dampfer erwidert unser Feuer. Will er uns etwa aufhalten, bis Hilfe gekommen ist? . . .

Plötzlich ein gewaltiger Krach auf unserem Schiff. Der Kommando-stand zittert. Haben wir selbst einen Treffer erhalten? Nein — unser Schiff hat nur seine Artillerie sprechen lassen. Dann folgt Salve auf Salve. Nach wenigen Minuten schon sind beim Gegner Treffer auszumachen. Aber er wehrt sich noch immer. Mittschiffs pfeift es über die Köpfe der Bedienungsmannschaften unserer FlaKartillerie hinweg. Mehrere hundert Meter hinter uns schlagen die 15-cm-Granaten des Gegners ins Wasser. Hohe Fontänen steigen gen Himmel. Jetzt noch ein paar Salven von uns. Eine Detonation auf dem feindlichen Schiff. Es brennt achtern und mittschiffs . . . und stellt das Feuer ein.

Auch wir lassen die Geschütze verstummen. Dicker Pulverdampf zieht in Schwaden um unser Schiff. Wir treten auf die Kommandobrücke und beobachten mit unseren Gläsern: Mit einem Hilfskreuzer hatten wir es zu tun! Alle Wetter, ist der schwer bestückt! Mindestens acht Geschütze der mittleren Artillerie, dazu noch FlaK.

Eine gewaltige schwarze Rauchwolke steht über dem brennenden Schiff. Plötzlich zuckt es aus ihm grell hervor. Ein Krachen und Prasseln dröhnt bis zu uns herüber. Die Munition hat Feuer gefangen! Explosion folgt auf Explosion. Im Augenblick ist der Himmel wie mit silbernen Sternen übersät: Die Leuchtspurmunition der FlaK ist in die Luft geflogen! Ein zäher Bursche. Eine Stunde lang währen die Detonationen, das ganze Schiff ist eine Flammenglut, aber noch immer schwimmt es.

Im Verlauf des Gefechtes ist es Nacht geworden. Auf See leuchtet Lichtschein auf. Morselampen blinken: S . . . O . . . S . . . Schiffbrüchige Gegner! Jede Minute ist kostbar. Der Admiral befiehlt, die Schiffbrüchigen aufzunehmen. „Beide Maschinen stopp!“ Die Bootsmanngruppe eilt auf die Schanze. Da, in etwa 300 m ein Boot! Mit der Kraft der Verzweiflung rudern seine Insassen gegen die schwere See an, die sie immer wieder zurückwirft. Endlich kommen sie längsseite. Sie sind vollkommen erschöpft und müssen förmlich aus dem Wasser gezogen werden. Es ist ein grausiges Bild, dieser Kampf auf Leben und Tod in der finsternen Sturmnacht. Verzweifelt flammern sich die englischen Seeleute an die hilfsreich zugeworfenen Leinen und herabgelassenen Seefallreeps, immer in Gefahr, von den wild auf- und niedergewuchteten Booten zerschmettert zu werden. Endlich sind alle geborgen.

Insgesamt konnten von der 350 Mann starken Besatzung unseres Gegners nur 26 übernommen werden. Dunkelheit und stürmische See ließen weitere Bergungsversuche nicht zu.

Später besuchen wir die Gefangenen. Sie sind „very glad“, gerettet zu sein. Einer aber sagt: „Warum nehmt ihr uns erst mit, wenn ihr uns doch erschießen wollt?“ Es ist ein großer, blonder Junge aus Schottland. Wir beruhigen den Schotten. Dankbar nimmt er die von uns angebotenen Zigaretten an, wollene Decken, trockene Kleider, einen anständigen Schlag warmes Essen.

Inzwischen haben wir erfahren, mit wem wir es zu tun gehabt haben: Es handelt sich um den 16700 t großen, zum Hilfskreuzer umgebauten, schwer bewaffneten Ostasien dampfer „Kawalpindi“ aus Glasgow. Sein Untergang bedeutet einen schweren Verlust für die britische Marine. Wir fahren weiter, noch lange verfolgt vom Feuerschein des brennenden Schiffes.

Klar zur Notwassierung

„... Die Luftwaffe führte mit stärkeren Kräften Kontrollflüge über der Nordsee durch und streifte dabei auch die Ostküste Schottlands in niedrigster Flughöhe ab. Eine deutsche Staffel wurde östlich des Firth of Forth von britischen Jägern erfolglos angegriffen. Auf dem Rückflug mußte ein deutsches Flugzeug wegen Motorstörung eine Notwassierung vornehmen. Die Besatzung verließ das Flugzeug im Schlauchboot. Flugsicherungskräfte zur Bergung der Besatzung sind unterwegs.“

Wehrmachtbericht vom 8. 12. 1939

„Wir waren schon auf dem Rückweg“, erzählte der zweite Flugzeugführer, „als wir plötzlich sahen, daß eine unserer Maschinen vor uns infolge Schadens notwassern mußte. Da bei uns an Bord alles in Ordnung war, gab ich durchs Mikrophon dem Bordfunker Befehl, unser eigenes Viermann-Schlauchboot schwimmklar zu machen, um den notgelandeten Kameraden auf alle Fälle die Möglichkeit zu geben, sich in unserem Boot zu retten, falls sie ihr eigenes durch unglückliche Umstände nicht schnell genug aufs Wasser bringen konnten.“

Unser Bordfunker hatte im Handumdrehen das Boot schwimmklar. Ich drückte unseren Vogel nach unten, und es gelang uns, das Boot dicht neben der herunter gegangenen Maschine aufs Wasser zu werfen. Dann gaben wir auf dem Funkweg Nachricht an unsere Flugsicherungskräfte, die sofort mit Seenordienstflugzeugen und einem Flugsicherungsschiff zur Bergung der notgewässerten Besatzung nach dem von uns angegebenen Standort aufbrachen. Wir hatten Seegang M 3, das heißt eine Wellenhöhe von höchstens 2 m. Bei diesem Seegang, ja selbst noch bei Seegang 5 und 6 mit einer Wellenhöhe bis zu 8 m besteht für eine notgewässerte Besatzung durchaus die Möglichkeit einer Rettung. Das Schlauchboot ist so konstruiert, daß es auch bei hohem Seegang eine Flugzeugbesatzung stundenlang trägt; und die Männer der Flugsicherungskräfte sind wahre Zauberer im Auffinden von notgewässerten Maschinen.“

Sicherlich hat sich schon mancher Gedanken darüber gemacht, welche Rettungsmöglichkeit für die Besatzung von Landflugzeugen besteht, die not-

wassern mußten. Ist die See nur einigermaßen glatt, so halten sich die notgewässerten Maschinen fast immer lange genug, um das Schlauchboot, das ja jede Maschine mitführt, schwimmklar zu machen. Die Boote liegen immer beim Bordsunker, weil sie ja bei einer Notwasserung nur nach oben herausgenommen werden können. Hat nun eine Kiste Schaden und muß über See notwassern, dann gibt der Flugzeugführer durchs Mikrophon an den Bordsunker das Kommando „Klar zur Notlandung!“ Wenn die Mühle bei einer Notlandung auf See nur einigermaßen richtig aufs Wasser kommt, dann säuft sie lange nicht so schnell ab, wie der Laie das wohl meist glaubt. Oft schwimmt eine Kiste eine Viertelstunde und noch länger, also eine Zeit, die mehr als ausreichend ist, um das Schlauchboot schwimmklar zu machen, Funknachricht an die Flugsicherungskräfte zu geben und umzusteigen. Außerdem hat ja jedes Besatzungsmitglied für alle Fälle noch eine Schwimmweste um, die über der Kombination getragen wird.

Selbstverständlich müssen die Schlauchboote wie auch die Schwimmwesten ordnungsgemäß gewartet werden. Das Sicherheitsgerätepersonal der Staffel prüft die Boote laufend auf Undichtigkeit. In bestimmten Zeitabschnitten führt jede Staffel Schlauchbootübungen durch. Die Boote werden mit der nötigen Behutsamkeit auf einen Lastkraftwagen geladen, auf dem sie genau so verpackt liegen wie sonst im Flugzeug. Dann wird zu irgendeinem See gefahren. Die Besatzung tritt bei ihren Schlauchbooten an. Auf das Kommando „Los!“ des Staffellokapitäns rennen die Männer „haste was kannste“ ans Ufer, machen ihre Boote schwimmklar, bringen sie zu Wasser und setzen über. Jeder Seemann hätte an diesem Wetttrudern seine helle Freude. Die Besatzung, die am schnellsten mit ihrem Schlauchboot am anderen Ufer anlegt, ist Sieger. Dem Sieger winkt eine Prämie, die der Staffellokapitän jedesmal aussetzt. Die Prämien sind natürlich heiß begehrt und facheln den sportlichen Ehrgeiz mächtig an.

Jäger scheuchen, ein Kapitel klassisches Aufklärer=Latein

Die Zigarren qualmten. Gegen die Fenster schlug der Regen. Um die Ecken pfiß der Wind. Die Musik spielte im Radio schöne Lieder. Der Oberleutnant hatte eben einen Grand mit vieren gewonnen. „Das ist doch gar nichts“, sagte sein Partner zur Rechten. „So ein Blatt . . .“

„Nee, das ist gar nichts“, wiederholte am Nebentisch ein junger Leutnant von den Aufklärern. „Einen dicken Grand gewinnen, das ist noch nichts, aber Jäger scheuchen, das ist was.“

„Wieso Jäger scheuchen?“ fragten die anderen. „Und, wenn ja, was für Jäger? Kopfsjäger, Kammerjäger, Sonntagsjäger? Los, erzähl, was für Jäger scheuchst du?“

Der Leutnant betrachtete nachdenklich seine Zigarre. Sie hatte 10 Pfennig gekostet. Dann fing er an: „Ihr müßt mir aber versprechen, zu schweigen. Es ist gewissermaßen eine neue Erfindung, die ich gemacht habe. Eine ganz wichtige Sache, die ich in Polen ausprobiert habe. Ich bin da also in der Gegend von Kutno, habe gute Sicht und beseh mir die Landschaft, da kommt plötzlich ein Jäger angebraust.“

Nun habe ich mir mal auf einem Jahrmarkt ein kleines Gummiflugzeug gekauft. Es hat vorne ein kleines Loch. Ich schmeiße also diesen Gummi-flieger an einer Trosse raus und ziehe ihn hinter mir her. Was glaubt ihr, was geschieht? Durch den Gegenwind wird in das kleine Loch Luft gepumpt, der Gummiapparat bläht sich auf, und schließlich habe ich einen lebensgroßen Jäger im Schlepptau. Was soll ich euch sagen? Der Engländer sieht das, denkt, da ist schon einer hinterher, und haut ab . . .“

„Das ist ein ziemlich umständliches Verfahren“, mischte sich ein anderer Leutnant ein. „Ich meinerseits habe es immer so gehalten, daß, wenn mir jemand auf den Pelz rückte, mein Junker seinen Taschenspiegel hervorholte und dem angreifenden Jäger entgegenhielt. Ich habe es jedesmal deutlich gesehen, daß dann der Angreifer stutzte, abdrehte und sich dünn machte. Natürlich

glaubte er, durch sein eigenes Spiegelbild getäuscht, daß ihm ein Jäger entgegenkäme . . ."

"Alle Gewehre aufs Rathaus", verkündete am Nebentisch der Oberleutnant, der einen haushohen Kreuzsolo gewonnen hatte. „Abliefern, meine Herren . . ." „. . . Abliefern, das ist das Wichtige bei einer Angelegenheit", nahm bei den Aufklärern wieder einer das Wort. „Abliefern, Herrschaften. Scheuchen kann jeder. Paßt auf, was ich mir für eine Methode ausgedacht habe. Also, wenn sich bei mir ein Jäger blicken läßt, lasse ich mein Sangnetz aus, das sind ganz dünne Stahldrähte, die am Ende kleine Säfchen haben. Die schwirren hinter meinem Kahn her — so an dreißig Stück —, und wenn dann der Jäger herankommt, dann verfängt er sich in den Stahldrähten mit seinem Propeller, und ich ziehe mit ihm ab. Man kann eine ganze Menge abliefern auf diese Weise . . . Wie finden Sie das?" wandte sich der Erzählende an einen Kameraden, der früher Jagdflieger gewesen war.

"Ich finde, daß ich einen Kognak trinken muß", sagte dieser. „Wollen Sie nicht auch einen nehmen? Aber was ich noch sagen wollte: Haben Sie mal von der D-Zug-Geschichte gehört? Ein alter Jägertrick. Ich habe ihn damals gemacht. Da flog ich mit meiner Maschine über einen D-Zug, so in 10 m Höhe. Wie ich runterschaue, sehe ich, daß sämtliche Fahrgäste in den Fenstern hängen. Darauf flog ich auf die andere Seite des Zuges, und alle eilten jetzt an das andere Fenster. So ging es immer hin und her, daß der Zug zu schwanken begann. Er wäre bestimmt entgleist, wenn ich nicht abgedreht hätte . . ."

"Bist du sicher, daß es der Zug war, der schwankte?" fragte jemand, „vielleicht hattest du einen Kognak getrunken?"

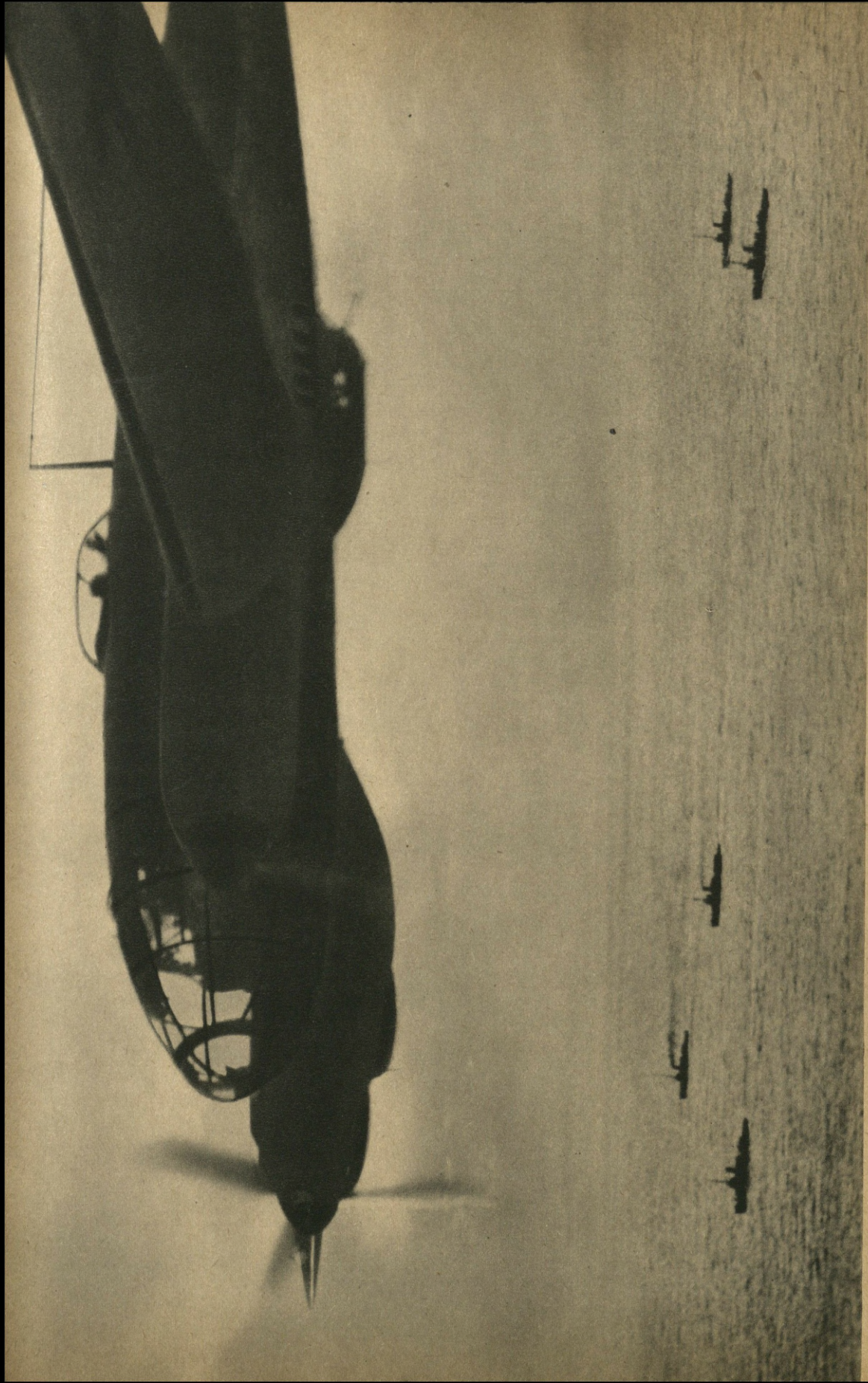
"Die Geschichte ist wahr", fuhr der Jagdflieger fort. „Sie ist genau so wahr wie die Geschichte von meiner Tauglichkeitsprüfung. Ich hatte schon lange meine Scheine, als ich plötzlich eine Tauglichkeitsprüfung machen sollte. Sie war aus irgendeinem Grunde vergessen worden. Ich will euch erzählen, wie ich sie gemacht habe!"

Er machte eine kleine Pause und fragte dann: „Hat einer von euch schon einmal eine Kopflandung gemacht? Es ist ziemlich schwierig. Ich habe sie gemacht, damals, für meine Tauglichkeitsprüfung. Man muß genau Kurs halten, sonst geht es nicht. Ich jedenfalls bin damals aus etwa 1000 m nach unten gekommen und habe meine Maschine genau auf den Propeller gestellt. Da der Propeller ja nun fest stand, mußte sich natürlich die Maschine drehen,

genau so schnell, wie der Propeller sonst läuft. Es war eine Affenfahrt, sage ich euch, und der Tank war voll. Es dauerte ziemlich lange."

"Und was hast du inzwischen in der Maschine gemacht?" fragten die anderen, "hast du wieder geschwankt?"

"Nein", antwortete der Flieger, "ich habe angefangen, ein Buch über Aufklärung zu schreiben. Das erste Kapitel heißt: Jäger scheuchen . . ."



Deutscher Kampfflieger, Kurs Sirtb of Sorth



Deutsches Aufklärungsflugzeug im Kampf mit englischem Sunderland-Flugboot

Auf Feindflug nach den Orkney-Inseln



Begegnung mit einem englischen Jäger

In den kurzen dunklen November- und Dezembertagen weint der Himmel an der Nordseeküste weit öfter, als daß er lacht. So goß es auch gestern wieder in Strömen, als ich zum Horst einer Gernaufklärungsstaffel fuhr. Dazu ein Sturm von wenigstens 80 Stundenkilometern. Das muß heute ein furchtbarer Dreck über dem ‚Bach‘ sein — so heißt unsere Nordsee bei den Fliegern —, dachte ich bei mir; denn ich hatte kurz vorher Gelegenheit gehabt, die Wetterkarte einzusehen. Trostlos. Wolkenhöhe an vielen Stellen über der See nur 50 m. Sicht oft kaum mehr als 5 km. Was das für ein Flugzeug heißt, das einige hundert Kilometer in der Stunde hinter sich läßt, kann man sich denken. An der dänischen Küste Vereisungsgefahr bereits bei 600 m, und an Norwegens Küste droht Vereisung schon bei 400 m. In der Deutschen Bucht Nordwind in Stärke 8, das heißt bereits Sturm, und weiter nördlich fast Westwind in Stärke 9. Dichter Nebel im Norden bei den Orkney- und Shetlandinseln, und überall auf der See Regenböen. Dieses ganze Paket schlechten Wetters kann auch einem harten Mann das Leben am Knüppel verdammt sauer machen.

Doch selbst dieses Sauwetter stört unsere Gernaufklärer nicht, darf sie auch nicht stören. Jeden Tag starten sie mit beinahe automatischer Pünktlichkeit, um die Zielunterlagen der Führung bereits bei Morgendämmerung zu beschaffen. Die Gernaufklärung bietet ja den Kampfstaffeln erst die Sandhabe für ihren Einsatz.

Der Dienst als Gernaufklärer ist entsagungsvolle Selbstbescheidung auf die gestellte Aufgabe. Soldatische Pflichterfüllung unter Verzicht auf rasche Tat, auf weithin sichtbaren Erfolg, das ist das Los unserer Gernaufklärer. Ein Los allerdings, das seine besondere Bewährung in sich schließt. Als Gernaufklärer tagaus, tagein freudig seinen Dienst zu tun, stets allein über Feindesland zu fliegen, ohne den moralischen Rückhalt beim Verband zu haben, das verlangt schon von jedem einzelnen Mann ein erhebliches Maß von soldatischer Haltung.

Der Wagen hält vor der Wache des Fliegerhorstes. Ich weise mich aus

und darf passieren. Meldung beim Staffelf kapitän, der gerade mit seinen Offizieren und Männern an der gemeinsamen Mittagstafel sitzt. Neben dem Hauptmann sitzt der Flieger und neben dem Leutnant der Unteroffizier, so, wie sich der Platz gerade ergibt. Frontkameradschaft. Und alle warten auf die Kiste, die von einem englischen Jäger, einem Spitfire, der mit vier Maschinengewehren bestückt war, an der englischen Ostküste beschossen wurde. Der Besatzung dieses Fernaufklärers galt auch mein Besuch.

Gegen $\frac{1}{2}$ 3 Uhr brummt der von allen Kameraden sehnsüchtig erwartete Fernaufklärer heran. Noch eine Runde über dem Platz, dann eine tadellose Landung trotz des böigen Wetters, und lachend klettert die Besatzung heraus. Der Staffelf kapitän ist selbst bis zur Maschine gekommen, begrüßt Flugzeugführer, Beobachter, Bordsunker und Bordmechaniker mit Handschlag. Man merkt ihm seine Freude über die glückliche Heimkehr seiner Männer an, als er sagt: „Ist man gut, Jungs, daß ihr wieder da seid!“

Dann wird die Kiste zuerst einmal gründlich von allen besichtigt. Jeder Einschuß wird genau unter die Lupe genommen. Fragen hin und her. Sätze der Engländer nur einen halben Meter weiter nach rechts gehalten, dann wäre die Sache für die Besatzung böse ausgelaufen. Über 20 Einschüsse konnten wir schon bei der ersten oberflächlichen Inaugenscheinnahme feststellen. Ich schlängelte mich an den Flugzeugführer, Oberleutnant N., und den Beobachter, Feldwebel G., heran und lasse mir von ihnen ihr Erlebnis mit dem englischen Jäger erzählen:

„Wir starteten gestern früh gegen $\frac{1}{2}$ 5 Uhr. In 4000 m Höhe flogen wir über den Wolken. Herrlicher Mondschein lag während der ersten Flugstunde über der Nordsee. Wie stets in den letzten Wochen konnten wir keinen Dampfer ausmachen. Ode und leer ist der ‚Bach‘. Nur in Küstennähe sichteten wir einige hellerleuchtete Frachter. Je weiter wir flogen, um so mulmiger wurde das Wetter. Die Bewölkung war zuletzt 10/10. Dann erreichten wir die englische Ostküste und stießen quer über England bis zum Firth of Clyde vor. Dort führten wir unseren Erkundungsauftrag durch und kehrten dann in der ersten Morgendämmerung um. In knapp 300 m Höhe flogen wir über das englische Festland zurück, Kurs Heimat. Ein merkwürdiges Gefühl, so niedrig über England zu fliegen. Alles war wie im tiefsten Frieden. Wir sahen die Menschen auf den Straßen, überflogen einen Bahnhof, sahen Reisende in einen Zug einsteigen. Nicht ein einziges Mal wurde unsere Kiste alarmiert, trotzdem die Engländer uns unbedingt gesehen haben mußten. Aber der Flugmeldedienst scheint drüben

eben nicht zu flappen wie bei uns. Man denke sich nur einmal einen englischen Aufklärer in 300 m Höhe über deutschem Reichsgebiet, ohne daß er gemeldet wird, ohne daß er Flakbeschuß erhält! Eine geradezu lächerliche Vorstellung! Solange wir über englischem Boden waren, erhielten wir nirgends Flakfeuer.

Wir sind schon ganz kurz vor der Ostküste, vielleicht eine halbe Flugminute noch davon entfernt, und glauben uns schon wieder zu Hause, da kommt plötzlich ein englischer Jäger — Typ Spitfire — auf uns zugeschossen. Die Bewölkung hatte sich inzwischen etwas aufgelockert, und wir flogen ungefähr 100 m über den Wolken. Der Engländer bog etwas vorher links ab und griff uns von hinten oben an. Auf unseren früheren Aufklärungsflügen hatten wir wohl schon einige Male schweres Flakfeuer erhalten, waren aber noch niemals von einem Jäger angegriffen worden. Jetzt nur ruhig Blut, dachten wir, es wird überall nur mit Wasser gekocht, und MG. bleibt schließlich MG. Wir hatten ja auch unsere Spritzen. Der Engländer hatte Schneid. Er flog sehr sauber. Während seiner beiden Anflüge schoß ihm unser Bordfunker, der übrigens seinen ersten Feindflug machte, mit Bierruhe zwei Trommeln mitten in die Kabine. Der Engländer setzte ab, wir drückten unsere Maschine mächtig und gingen über die linke Tragfläche im Sturzflug direkt in die Wolken. Der Engländer glaubte wohl, er hätte uns abgeschossen; denn wie wir später erfuhren, wurden drei Fischerboote ausgesandt, die uns auf See suchen sollten. Wir aber sind der Meinung, daß der Engländer gehörig was auf den Pelz bekommen hat; denn anders können wir uns seinen plötzlichen Sturzflug nach unten nicht gut erklären.

Als wir die untere Wolkengrenze erreichten, waren wir über der Nordsee. Von dem Engländer war nichts mehr zu sehen. Dann stellten wir erst einmal unsere Schäden fest, so gut wir das konnten. Wir konnten mehrere Ausschüsse an den Tragflächen sehen. Der Fahrtmesser war zerschossen, was unseren Rückflug sehr behinderte. Aus der linken Fläche fleckerte Brennstoff. Verflucht, dachten wir, hoffentlich reicht der Sprit bis nach Hause.

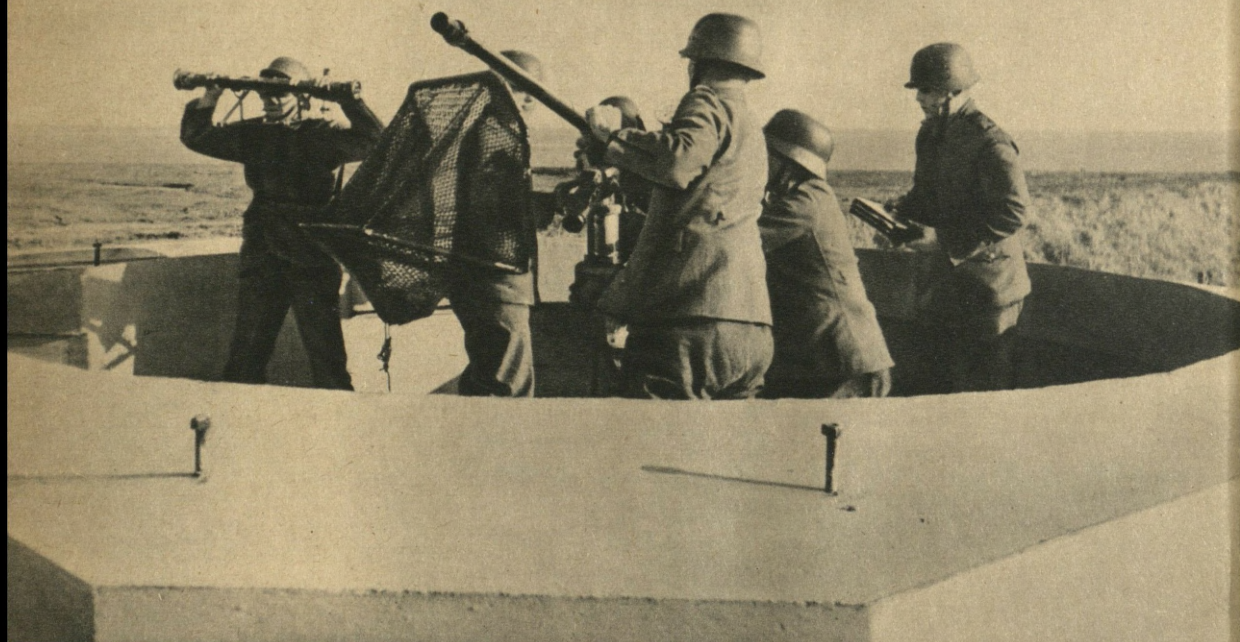
Wir waren inzwischen in einen furchtbaren Dreck gekommen und verließen in 1000 m Höhe. Unter uns kochte förmlich die See. Hohe Wellenberge mit langen Rämmen überstürzten sich, und der weiße Schaum legte sich in dichten Streifen zur Windrichtung. Die ganze Meeresoberfläche bekam ein weißes Aussehen. Es ist ein böses Gefühl, nicht zu wissen, was eigentlich los ist. Daß die linke Brennstoffleitung zerschossen war, wußten wir; wir wußten aber auch, das lehrte ein Blick nach unten auf die See,

daß im Falle einer Notlandung bei dem hohen Seegang mit unserem Gummi-
boot kein „Blumentopf mehr zu gewinnen“ war. Gut drei Stunden flogen
wir blind durch Schneeschauer und sind im Regen fast ertrunken.

Aber wir haben es geschafft. In der Deutschen Bucht wurden wir von
einem Vorpostenboot begrüßt, das ziemlich hohe Fahrt hatte. Dann er-
hielten wir durch Funk Bescheid, daß wir in unserem Heimathorst nicht
landen könnten, weil das Wetter zu schlecht sei. Wir wurden angewiesen,
den Fliegerhorst X anzufliegen. Dort landeten wir auch glatt trotz eines
„Plattfußes“, von dem wir keine Ahnung hatten: Der englische Jäger hatte
uns den linken Reifen zerschossen. Die Fahrwerksleitung war ebenfalls zer-
quetscht; auch eine Stange in der Tragfläche, die zur Betätigung der Lande-
klappen dient, hatte mehrere Einschüsse. Die dortige Reparaturwerft hat
alle Schäden schnell ausgebessert, so daß wir heute vormittag wieder start-
klar waren und zu unserem Heimathorst fliegen konnten.“

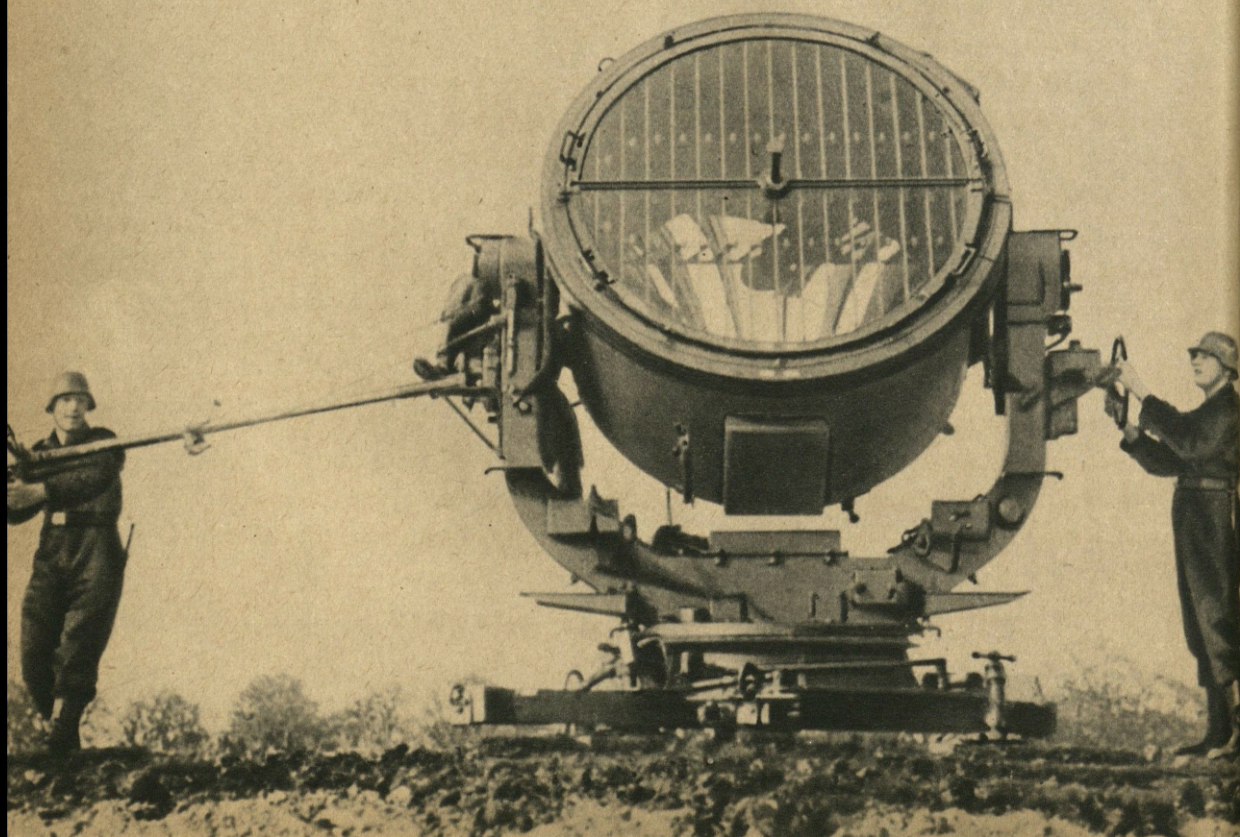


Schütze einer Küstenbatterie



Rüstenflak: „Seuererlaubnis!“

Scheinwerfer in Stellung



Leichte Seestreitkräfte treiben Handelskrieg im Skagerrak

Wir preschen nordwärts, ein Verband leichter Seestreitkräfte, Aufgabe: Störung des englischen Handelschiffsverkehrs.

Bootsmann 'Jonathan' hatte heute vor einer Stunde mit besonderem Nachdruck durch die Decks und Quartiere gepfiffen: „Beide Divisionen gefechtsgruppenweise auf der Schanz antreten!“ Jeder ahnte eine besondere Überraschung bei dieser Rollenausgabe und hing daher mit gespannter Aufmerksamkeit an den Lippen des I. O. (Erster Offizier), der in knappen Worten das Ziel der Fahrt bekanntgab. Also doch endlich eine Aufgabe draußen zu lösen, heraus auf See, dorthin, wo der Tommy glaubt, Alleinherrscher aller Meere zu sein.

Ins Skagerrak wird die Fahrt gehen, um nachzusehen, was wir dort schnappen können.

Das letzte Kommando des I. O.: „Steuerbord-Kriegswache weggetreten! — Klarschiff-Verschlusszustand herstellen!“ wird heute abend mit einer besonders zackigen Kehrtwendung beantwortet.

Völlig abgeblendet fahren wir mit x Seemeilen in die Nordwestbrise des kalten und klaren Herbstabends hinein. Die Sonne geht glutrot hinter den Wolken im Westen unter, und nun zaubert schon der volle Mond eine silberne Straße von Ost nach West quer durch die See.

In einigen ‚Kreuzworträtseln‘ schlängeln wir uns durch eine Minensperre. Die beiden Steuerleute auf der Brücke und im Kartenhaus lassen Zirkel, Stoppuhr und Peilkompaß nicht zur Ruhe kommen, bis wir heil durch sind. Dann wird zugelegt. Unser Flottillenboot gibt das Tempo an, denn wir wollen heute nacht noch auf dem richtigen Schiffahrtsstrak kapern.

Wir marschieren Stunde um Stunde durch die klare Herbstnacht. Nur das Brummen der Ventilatoren über den Kessel- und Maschinenräumen über-tönt das Rauschen der Bug- und Heckwelle. Die Männer auf den Gefechtsstationen haben ihre Kopfhörer mit den Gummischalen fest angeschnallt. Sie lassen sich von diesem Lärm nicht stören. Ihre Augen suchen die Oberfläche des Wassers ab, denn die U-Boot-Gefahr fordert größte Aufmerksamkeit aller.

Da! Durch alle Räume und über Deck ruft die Signalanlage das Zeichen „Alle Mann auf Station!“ Was ist los? Prisenschiff in Sicht.

„Nun, ihr müden Braten“, tönt der Gefechtsbootsmann den aus der Back kommenden Matrosen entgegen. „Bewegung, Bewegung, Leute, gleich ist er da.“ Ach, heute nacht sind ja alle gleich auf den Beinen. Man nimmt sich nicht die Zeit, die Augen zu reiben. In drei Minuten sind sämtliche Stationen besetzt. Jeder peilt gespannt voraus.

Die Brücke meldet: „Ein Holländer ist in Sicht.“ Deutlich erkennt man die von hellen Lampen beleuchtete Nationalität an der Bordwand.

„Kutter klar!“ hallt es über Deck. „Kutter ist klar!“ ruft die Wache zurück. Auf dem Bootsdeck steht schon das Prisenvorkommando. Es sind zwei Offiziere, ein Signalgast, ein Funker und zwei Posten. Die Kuttergäste legen ihre Schwimmwesten um, und in wenigen Minuten hört man über Deck das Kommando des I.O.: „Klar zum Slippen!“ Nervige Seemannsfäuste fieren jetzt beim Kommando „Kutter zu Wasser!“ langsam durch. „Los!“ heißt es, als der Kutter einen Meter über dem Wasser schwebt, und schon flatscht er in den ‚Bach‘. Es wird ausgepikt, und nun hört man den Bootssteurer mit seiner markigen Stimme durch das Dunkel der Nacht Kommando auf Kommando rufen. „Setzt ab!“ Und dann „Klar bei Riemen!“ Die eschenen Bootsriemen werden hochgerissen und fallen im Gleichtakt rumpelnd in die Dollen. „Ruder an!“ hört man nun, und dann erstirbt in der Ferne das oft sich wiederholende langgezogene „Hol — weg!“

Mit wenigen Schlägen ist der Kutter in der Dunkelheit verschwunden. Der Holländer hat gestoppt, denn wir haben uns ihm bis auf ganz kurze Entfernung genähert und ihn durch Lichtsignale dazu aufgefordert.

Ganz kurz blinzelt jetzt unser Scheinwerfer auf. Der Kutter muß gleich drüben festmachen. Jawohl, da ist er. Unsere Blauen Jungen haben sich tüchtig ins Zeug gelegt, und wir sehen jetzt im Scheinwerferlicht, wie der erste Kuttergast mit dem Bootshaken das Fallreep krallt. Schon entert der Erste Offizier auf, ihm folgen die anderen Männer vom Prisenvorkommando.

Der Scheinwerfer verlischt. Nur noch ein Gligern der Lampen des Holländers. Wir liegen abgeblendet, völlig im Dunkeln.

Drüben verhandelt jetzt der Prisenoﬃzier mit dem Kapitän. Er läßt sich die Papiere vorlegen und untersucht ihre Richtigkeit. Kurze Zeit des Wartens. Unsere Mannschaften stehen, soweit sie nicht an die Gefechtsstationen gebunden sind, eifrig diskutierend an Deck. Sollte dies etwa schon der erste ‚Braten‘ sein?

Da! Es blitzen von drüben Morsezeichen des Sunkers vom Prisenkommando. Er meldet: „Dampfer hat Stückgut von Rotterdam nach Göteborg.“ Das heißt mit anderen Worten: Wir werden ihn laufen lassen.

Unser Kutter kommt zurück, wird wieder eingeschwungen. Der Prisenoffizier macht beim Kommandanten Meldung. Alles, was wir erleben, zieht wie ein schneller Traum an uns vorüber, denn wir laufen ja schon wieder Große Fahrt nordwärts. Wenige Minuten erst sind vergangen, und jetzt schaukelt der Holländer schon wieder wie ein Lichtpünktchen am Horizont. Das Alle-Mann-Manöver des Kuttereinsiegens ist beendet. Die Mannschaften können wegtreten. Nur die Kriegswache bleibt.

Wir steuern in dieser Nacht noch manchen Frachter an, doch sie sind uns alle zu klein.

Langsam wird es im Osten hell. Die Männer auf der Brücke haben schon wieder einen Dampfer ausgemacht.

Aber der Flottillenchef will weiter nordwärts. Er funkt daher an Boot „X“: „Den lasse ich Ihnen, ich suche mein Glück in der Ferne.“

Am Horizont zeigen sich hier und da dünne Rauchfahnen. Der Nachrichtenverkehr unter den einzelnen Booten wird lebhafter. Eben trifft ein Spruch von Backbordseite ein: „Beabsichtige den Dampfer vor uns zu durchsuchen. Überlasse Ihnen aber gerne den Vortritt.“ Ein Nachsatz kommt noch dazu: „Ich fahre dann für Sie die U-Boots-Sicherung.“ Kurze Antwort: „Ich danke für beides.“

In wenigen Stunden wird ein ganzer Schiffahrtstraß förmlich ausgeräumt. Der erste, ein Finnländer mit englischer Besatzung, läuft unter deutschem Prisenkommando bereits auf Südkurs.

Für uns heißt es aber nordwärts, immer nordwärts.

Vom hohen Stand der Brücke beobachtet man ein immer wiederkehrendes Bild. Man sieht durch die scharfen Gläser hinter der herbstklaren Kimm erst eine dünne Rauchfahne auftauchen. Bald folgen langsam die Masten und der Schornstein. Etwas weitergefahren, hebt sich der Schiffsrumpf in seiner ganzen Massigkeit aus dem Wasser empor. Man kann deutlich die vorn und achtern gepinselten Nationale ausmachen.

Im Lloydregister finden wir alle Einzelheiten, und während wir auf das Schiff zuhalten, macht sich schon das Prisenkommando klar zum Übersteigen. Uns trennt noch eine Seemeile vom Dampfer. Da geht schon an unserem Signalmast der Wimpel hoch: „Ich will mit Ihnen in Verbindung treten.“ Der gejagte Dampfer antwortet: „Sabe verstanden.“ Ein neuer

Slaggenfatz geht hoch, in dem von uns befohlen wird: „Bringen Sie sofort Ihr Schiff zum Stehen!“

Wir signalisieren weiter in Befehlsform: „Benutzen Sie keinen Funk!“

Wenige Minuten später ist unser Prisenkommando schon an Bord. Die immer wiederkehrenden Spielregeln beginnen. Während wir unser auf-gebrachtes Schiff in langsamer Fahrt umkreisen, ist auf allen Stationen an Deck verschärfter U-Boots-Ausguck befohlen.

Den Frachter ließ man laufen, er fährt Eisenerz für Deutschland. Weiter „suchen wir unser Glück in der Ferne“. Höher in den Norden geht es hinein. Hier und da treffen uns noch die Meldungen der anderen Boote. Sie haben alle ohne Ausnahme fleißig zu tun, denn unsere Unternehmung kommt der Schifffahrt sehr überraschend.

Hier oben zu kreuzen, das ist doch das Vorrecht der Engländer! Unsere Meinung ist eine andere. Das wird jetzt einige Tage energisch durch unseren Besuch dokumentiert. Zur Bekräftigung schicken wir die angetroffene Konterbande südwärts in unsere Häfen.

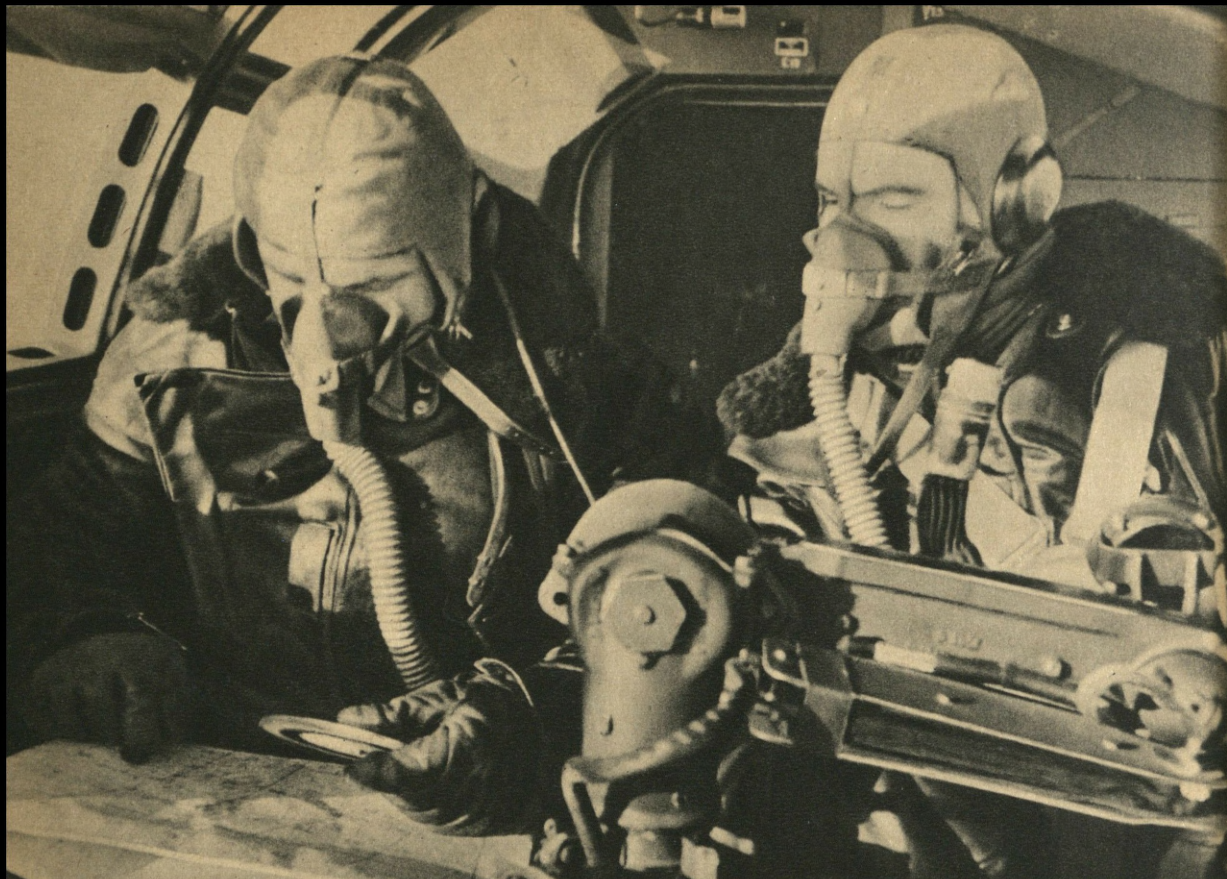
Die Männer an der Maschine sind Teufelsjungen. Sie regieren mit sicherem Gleichmut Zehntausende von Pferdestärken und zaubern daraus für jede Station die nötige elektrische Kraft. Unzählige kleine Positionen hängen an ihren Strippen, die aus den jagenden Turbinen gespeist werden. Was kümmert sie dort unten die grobe See, die oben an Deck alles durcheinanderrempelt! Hier heißt es Dampf halten und die hohe Marschgeschwindigkeit sichern, damit der Kommandant sein Unternehmen erfolgreich beenden kann.

Nirgends besser als auf diesem kleinen Schiff fühlt man, wie die ganze Mannschaft blind auf ihren Kommandanten vertraut. Er steht nun schon Tag und Nacht und wieder einen Tag ununterbrochen auf der Brücke. Er ist für alle das Vorbild der Pflichterfüllung und führt mit ruhiger Sicherheit die ihm gestellte Aufgabe durch.

Wir kehren ohne Verluste zurück. Die Fahrt gilt als ein voller Erfolg.



Die 'Edinburgh' aus Sturzflug bombardiert



Sauerstoffgerät für Höhenflug

Magenstärkung auf dem Heimflug



U-Boot versenkt fünf feindliche Wachfahrzeuge

Mehrere Wochen ist „U . . .“ auf Stellung unweit der englischen Küste gewesen. Gewissenhaft hat das Boot in dem ihm zugewiesenen Raum die See nach feindlichen Kriegs- und Handelsschiffen und nach neutralen Frachtdampfern mit Banngut abgesucht. Es ist ein schwerer Dienst, den die Männer an Bord leisten. Von Kopf bis Fuß im Ölzeug verhummt und mit Tampen an dem Turm festgebunden, halten sie Wacht, indes die Novemberstürme die See aufwühlen und Brecher gegen den schlanken Turm des stählernen Bootes schlagen. In der ganzen Woche hatte eine Kette von weit auseinandergezogenen englischen Bewachungsfahrzeugen dem U-Boots-Kommandanten das Leben sauer gemacht. Ihr Dasein hatte er am Funkverkehr festgestellt und auch daran, daß feindliche Flugzeuge und Zerstörer aufkreuzten. Gegen die Wachsamkeit der wetterfesten Männer auf dem Turm, die bei Gefahr mit dem Boot sofort unter Wasser gingen, kamen aber auch sie nicht auf.

Der Kommandant beschloß, vor seinem Abschied aus englischen Hoheitsgewässern die Kette der Bewachungsfahrzeuge aufzurollen. „U . . .“ steuerte das erste der fünf Fahrzeuge an und bat die Besatzung mit einem höflichen Schuß vor den Bug, auszustiegen. Die Tommies taten das auch bereitwillig, machten ihre Rettungsboote klar und pullten davon. Das U-Boot fuhr dann dicht heran und vernichtete das feindliche Bewachungsfahrzeug. Fünfmal wiederholte sich das Schauspiel: ein Schuß vor den Bug, allgemeines Aussteigen, Versenken des Gegners — langsam neigten sich die Fahrzeuge zur Seite, um die Reise nach den Fischen anzutreten.

Nur bei einem gab es ein großes Hallo: in zwei Booten war die Besatzung nach dem Warnungsschuß eiligst weggepullt. Plötzlich tauchte auf dem feindlichen Fahrzeug noch ein Mann auf, nur mit Hemd und Hose bekleidet, der verzweifelt nach den Rettungsbooten suchte, die jedoch schon in einiger Entfernung dahinschwabberten. In geschäftiger Hast machte der Zurückgebliebene ein Rettungsfloß klar. Als er es außenbords schwenken wollte, schlug es ihm auf Deck zu Kleinholz. Resigniert schaute der Brite

auf das U-Boot, auf seine Floßtrümmer und auf die Rettungsboote mit den englischen Seeleuten, die den weiteren Verlauf der Dinge abwarteten. Durch einen Megaphonruf wies der Kommandant eines der Rettungsboote an, den Mann aufzunehmen. Der Befehl wurde befolgt, und auf die Frage des U-Boots-Kommandanten, ob jetzt alle Mann von Bord seien, kam ein einstimmiges „Yes, Sir! Many thanks!“ — „Vielen Dank!“ — zurück. Schnell pullten die Boote seitab, und das letzte englische Bewachungsfahrzeug, das schon Schlagseite hatte, wurde schnell in die Tiefe geschickt. Über den gesunden Schlaf des Briten, dem erst die Kojen unter dem Achterstern nass werden mußten, hat sich die U-Boots-Besatzung noch auf der Rückfahrt herzlich gefreut.

Die Rückkehr der »Bremen«

Das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, der 51600-Tonnen-Schnelldampfer »Bremen«, traf am 12. Dezember nach zweimaliger Durchbrechung der britischen Blockade wieder in seinem Heimathafen ein. Das Schiff war am 22. August mit 1700 Passagieren an Bord nach New York ausgelaufen, wo es Ende des Monats eintraf. Angesichts der drohenden Kriegsgefahr sollte sofort die Rückreise angetreten werden. Diese Absicht wurde jedoch von den New Yorker Hafenbehörden unter dem Vorwand einer Durchsuchung auf Waffen 36 Stunden lang hinausgezögert, um das stolze deutsche Schiff den Engländern in die Hände zu spielen.

Trotz der überaus ungünstigen Vorbedingungen für eine erfolgreiche Rückkehr in die Heimat wagte Kapitän Ahrens mit seiner tapferen Besatzung den Durchbruch durch die englischen Sperrlinien. Er vertraute dabei auf die Schnelligkeit seines bewährten Schiffes und auf die für dieses Wagnis besonders günstigen Wetterverhältnisse. So konnten alle Verfolger abgeschüttelt und schließlich der Versuch gemacht werden, dem aus der Heimat gekommenen Befehl zu folgen und einen neutralen Hafen anzulaufen. Auf besonders gewählten Wegen gelang es dann nach siebentägiger Fahrt, den nordrussischen Hafen Murmansk zu erreichen. Wie der nach seiner erfolgreichen Rückkehr zum Kommodore ernannte Kapitän Ahrens und weitere Fahrtteilnehmer berichteten, begegneten der »Bremen« bei diesem Durchbruch keine feindlichen Schiffe. Es wurde aber auch alles getan, um einer solchen Begegnung aus dem Wege zu gehen. So erhielt das Schiff innerhalb weniger Stunden einen grauen Schutzanstrich. Auch für den Ernstfall waren alle Vorbereitungen getroffen, so daß das Schiff in diesem Fall in kurzer Zeit zerstört und versenkt werden konnte.

Ein Vierteljahr dauerte die Liegezeit im neutralen Hafen Murmansk, bis sich die langerwartete Gelegenheit ergab, den Durchbruch in die Heimat zu wagen. Unbemerkt erreichte die »Bremen« ein Gebiet, wo sie von deutschen Fliegern aufgenommen wurde, die sie von dort an begleiteten und sicherten. Der Versuch eines englischen U-Bootes, die »Bremen« anzugreifen, scheiterte

an der Schnelligkeit des Schiffes und an der Wachsamkeit eines begleitenden Flugbootes, das das feindliche U-Boot tief unter Wasser drückte.

Kommodore Ahrens berichtete nach der Rückkehr in seemännischer Kürze über die abenteuerliche Fahrt.

„Ich kann wohl ein Schiff über See bringen“, sagte er, „das haben die Engländer ja gemerkt, ich kann aber nicht viele Worte machen. Ich bin nur ein Seemann und werde auch niemals etwas anderes sein. Wir freuen uns jedenfalls alle, daß die ‚Bremen‘ in Sicherheit ist, um so mehr, als viele schwere Sorgen und Überlegungen mit dieser Fahrt verbunden gewesen sind. Die Verantwortung, die auf uns lag, war ja schon deshalb so groß, weil die ‚Bremen‘ als Flaggsschiff des Norddeutschen Lloyd immer eine besondere Aufmerksamkeit in der Welt erregt hatte. Es gelang uns aber dank der vorzüglichen Besatzung, die ich an Bord hatte, die mit mir durch dick und dünn ging, und die genau wußte, worum es ging. Niemand von der ‚Bremen‘ wird diese Fahrt je vergessen. Mit einem vollständig verdunkelten Schiff brausten wir mit 52 km Geschwindigkeit durch die englischen Sperrketten, sahen sogar die Engländer — sie aber uns nicht!“

Im weiteren Verlauf seiner Schilderung erwähnte Kommodore Ahrens die Verzögerung bei der Ausfahrt in New York. Diese Verzögerung sei allerdings insofern recht und gut gewesen, als die ‚Bremen‘ nunmehr fast gleichzeitig mit drei anderen Schiffen, darunter der englische Dampfer ‚California‘, aus dem Hafen fuhr.

„Diesen Schiffen konnte ich ja nun zeigen, daß ich offenbar nach den Azoren fahren wollte. Ich steuerte mit hellster Beleuchtung davon — später allerdings war die ‚Bremen‘ mit einem Schlage dunkel und verschwand.“

Kommodore Ahrens erklärte, daß zwei englische Kreuzer, die ‚Berkschire‘ und ein anderer Kreuzer, von Halifax und den Bermudas ausliefen, um die Jagd nach der ‚Bremen‘ aufzunehmen. Gleich zu Beginn der Reise gelang es jedoch, die Verfolger abzuschütteln. In besonders herzlichen Worten rühmte Kommodore Ahrens die Gastfreundschaft, die die Besatzung der ‚Bremen‘ in dem neutralen Hafen gefunden hat, den sie zunächst anlief, in Murmansk. Von hier wurden 850 Mann der Besatzung nach Deutschland geschickt, während nur 124 Mann an Bord blieben. Von der Bevölkerung sei alles getan worden, um den Aufenthalt recht angenehm zu gestalten. Sogar Kinovorstellungen und artistische Darbietungen seien für die Besatzung veranstaltet worden. „Ich hatte meinen Leuten schon gesagt, daß das Schiff verholen und eine andere Bucht aufsuchen müsse. Aber diese Bucht liege in

Deutschland. Macht ihr alle mit? Ich sage Ihnen — die Kerls haben gebrüllt vor Freude. Sie haben aufgepaßt wie die Schießhunde. Sie haben Tag und Nacht kein Auge zumachen dürfen. Dieser Besatzung haben wir es zu verdanken, daß die Fahrt glücklich gelang — nicht zuletzt aber auch mit Hilfe unserer Wehrmacht. Also hieß es: Alle Pferde aus dem Stall. Mit 120 000 PS los!“

Über die Abwehr des Angriffsversuchs eines englischen U-Boots auf die ‚Bremen‘ berichtete einer der Offiziere bei der Rückkehr in Bremen:

„Es war am frühen Vormittag bei klarem, sichtigem Wetter und ruhiger See. Kommodore Ahrens selbst war auf der Brücke und mit ihm die Mehrzahl der Offiziere. An Backbord und Steuerbord, auf dem Vorschiff und dem Achterdeck waren Offizierswachen, die die See beobachteten. Der untere und obere Ausguck waren wie stets auf dieser Fahrt besetzt. Deutsche Flugboote geleiteten die ‚Bremen‘. Sie brausten an Backbord und Steuerbord vorüber und klärten weithin auf. Auf Meilen hinaus suchten sie das Wasser auf Gefahren ab, die der ‚Bremen‘ drohen könnten. Auch von der Brücke und vom oberen Ausguck aus beobachteten wir scharf das Meer, denn wir wußten, daß die Engländer versuchen würden, die ‚Bremen‘ noch zu guter Letzt abzufangen. In der Funkkabine saß der wachhabende Offizier mit den Hörern am Ohr — höchste Wachsamkeit auf dem ganzen Schiff.

Plötzlich erkannte man auf der Brücke ein Signal, das eines der Flugboote gab:

„Achtung! U-Boot-Gefahr!“ Sogleich gingen die notwendigen Befehle hinaus:

„Maschinen äußerste Kraft voraus, Rekorddüsen einsetzen, Zickzackkurs, Alarm!“ Im selben Augenblick kam aus der Funkkabine die Mitteilung zur Brücke: „Flugboot funkt: Englisch U-Boot in Sicht!“ Die ‚Bremen‘ hatte schon Zickzackkurs aufgenommen. Das mächtige Schiff wendete nach Steuerbord, dann wieder nach Backbord und wieder nach Steuerbord hinüber. Die Alarmsirenen riefen alle Mann an Deck und an die Rettungsboote. Nur im Maschinenraum arbeitete die Maschinenwache so, als hätte kein Alarm stattgefunden. Mit den Gläsern suchten wir die Stelle, wo das Periskop des englischen U-Bootes aus dem Wasser ragte. Mit höchster Geschwindigkeit stürzte sich eines der deutschen Flugboote auf den englischen Angreifer. Es vergingen einige Minuten größter Spannung für alle an Bord. Aber ehe noch das Flugzeug zu einem direkten Angriff übergehen konnte, tauchte das U-Boot bereits. Offenbar hatte der Kommandant des englischen U-Bootes

schon beim Herannahen des deutschen Flugbootes Befehl gegeben, auf Tiefe zu gehen. Das Periskop tauchte unter Wasser, und das U-Boot fuhr mit unbekanntem Kurs ab. Der Engländer war nicht dazu gekommen, seinen Auslauf auf die „Bremen“ durchzuführen. Er war von dem deutschen Flugzeug tief unter Wasser gezwungen worden. Noch blieb höchste Alarmstufe bestehen. Auch das deutsche Flugzeug blieb am Feind und kreiste unablässig über der Stelle, wo das Periskop des U-Bootes im Wasser verschwunden war. Schließlich kam dann von dem Flugzeugführer das Signal: „Angriff nicht mehr zu befürchten.“ Von der Brücke der „Bremen“ wurde der Befehl gegeben: „Alle Mann an die Arbeitsplätze! Normalkraft voraus!“ Die Gefahr war vorüber. Der englische Angriff war abgeschlagen.“

Geleitzug an Backbord

Die Uhr zeigte fünf. Kurz nach Mitternacht waren wir vor einem Bewacher weggetaucht; die Mondnacht war zu hell, und wir legten Wert darauf, unbemerkt zu bleiben. Eine Weile noch hatten wir ihn schaufeln hören, dann wurde er leiser — war weg.

Die grünen Vorhänge vor der Kommandantennische öffneten sich. Der „Alte“, der auf seinem Sofa gefessen und ein Auge voll Schlaf genommen hatte, steckte den Kopf heraus. Frage: „Uhrzeit?“

„Fünf Uhr.“

Er rechnete. „In 20 Minuten taucht Boot auf.“

„Durchs Boot! In 20 Minuten taucht Boot auf.“

Von vorn und achtern wiederholte sich der Ruf.

Zur festgesetzten Minute beginnt das Boot zu steigen. Brausend und zischend drückt die Luft das Wasser aus den Tanks. Der lange Stahlfisch fängt an, im Seegang zu schlingern, nun ein plötzliches Aufrauschen . . .

„Boot ist raus“, ruft der Leitende, — dann einziehendes Sausen, ein Knacken in den Ohren, ein tiefer Seufzer durchs ganze Boot, mit dem die frische Luft hereinströmt. Das Turmluf ist offen.

Schon stand auch der „Alte“ zum Rundblick auf der Brücke. Kein lag die Kimm ringsum, im Süden einige wenige federleichte Wölkchen. Der Himmel flargefegt vom stürmischen Wind des vergangenen Tages, dem auch noch die Dünung zugehörte, die lang und nun ohne Antrieb träge nach Norden schob.

Die Brückenwache zog auf. Wachoffizier, Wachunteroffizier, zwei Signalgasten. Alle mit besten Doppelgläsern. Jeder auf dem Ausguck nach Flugzeugen, Schiffen und Torpedolaufbahnen.

Eine Weile geschah nichts. Das Boot schütterte sanft unter der Einwirkung der einen laufenden Dieselmachine, die es mit langsamer Fahrt vorantrieb. Die „Ladung“ zum Wiederaufladen der Akkus war angehängt.

Eine Möwe kam von fernher angerudert, hielt sich eine Zeitlang beim Boot, kreischte enttäuscht, als sich nichts Leßbares fand, und flügelte weiter.

Der Kommandant fletterte wieder in den Turm hinab, um noch bis zum Frühstück ein wenig weiterzuduffeln. Er nahm die Gefechtsmütze ab, strich sich den Bart, rieb sich die Augen und reckte die Arme, ehe er sich im Sofa zurechtrückte. Sein Lederzeug war von ausgelaugtem Schwarz, marmoriert von weißem Seesalz, das in allen Salten frustete. Kaum hatte er die Augen geschlossen, da schlief er auch.

Er hörte nicht, wie zwei Mann aus dem Bugraum mit vollen Abfallpüngen vorübergingen; nicht, wie der Leitende und der Zwo-WO. einander mit dem Zentrale-Morgenwiz begrüßten; nicht, daß der Backschafter nebenan in der Messe mit dem Frühstücksgeschirr zu klappern anfang. All das waren gewohnte, gefahrlose Geräusche. Hätte aber die Maschine ihre Umdrehungszahl verändert, oder wäre sonst ein irgendwie ungewohntes Geräusch aufgetreten, er wäre mit unfehlbarer Sicherheit erwacht und in die Zentrale geschossen, geweckt durch den Instinkt derer, die auch im Schlaf noch insgeheim auf Posten sind.

Im Horchraum schaltete der Funker der Wache den Frühnachrichtendienst ein, ehe er nebenan im Funkraum die Kopfhörer umnahm. Einige Minuten erfolgte nichts; er nahm eine Spiegelscherbe und besah eingehend seinen kräftig wuchernden Bart. Schreibstift und Schlüsselblock lagen aufnahmebereit vor ihm.

Da! Das galt ihm! — Schon warf die Hand Buchstaben aufs Papier, Kolonne für Kolonne. Vergessen war der Spiegel. Gesammelte Aufmerksamkeit sprach aus Haltung und jeder Bewegung. Schon war das Blatt gefüllt, schon ein neues begonnen. „Na, die haben ja 'n Saufen vor heute“, brummte er vor sich hin, „mal sehen, was es Neues gibt“, und machte sich ans Entschlüsseln.

Der Zwo-WO. sah herein. „Funkprüche?“

„Ja wohl, Herr Oberleutnant.“

„Gib her, gib her.“

Während er noch am Entziffern war, kam die Meldung von der Brücke: „An Kommandant, Rauchwolken an Backbord.“

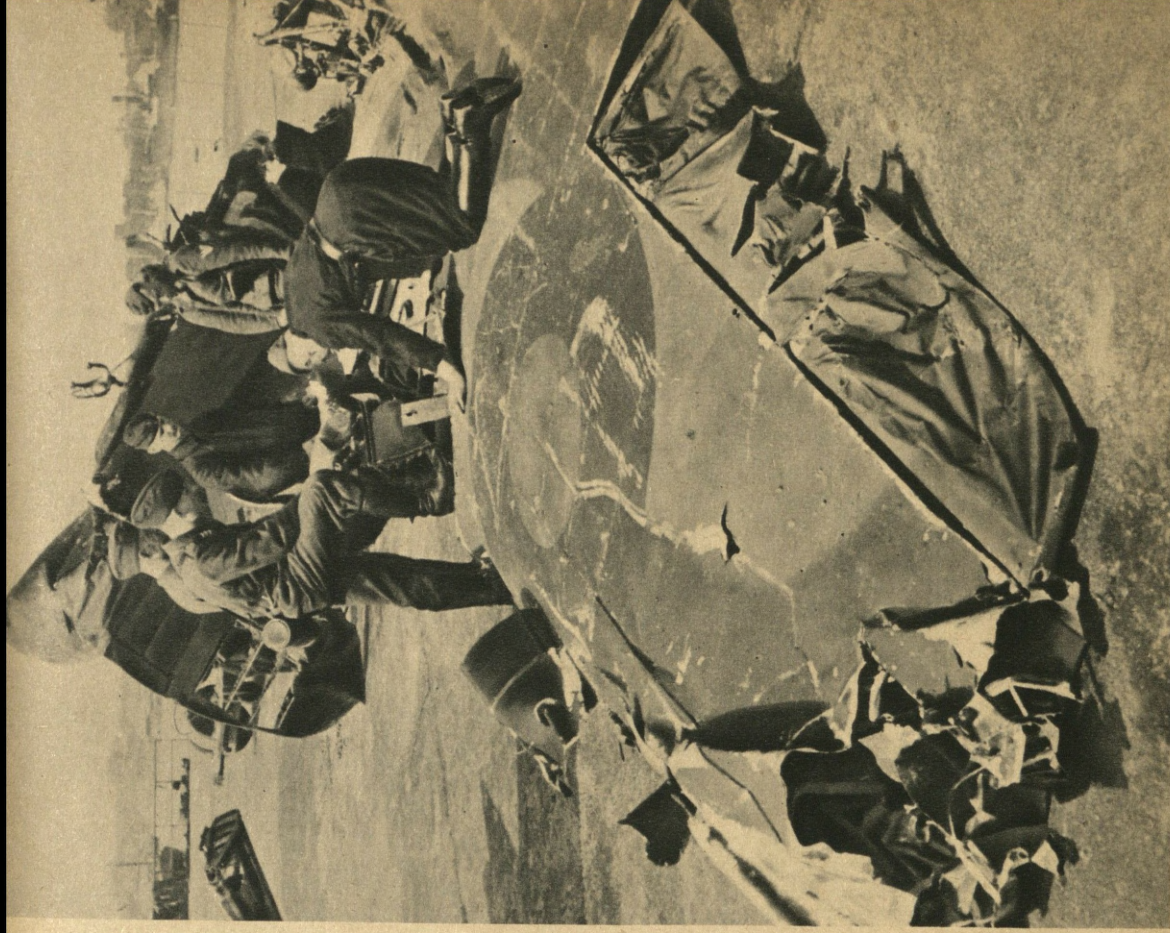
Der schoß empor, als hätte er den Schlaf nur vorgetäuscht, griff nach der Gefechtsmütze und passierte mit einer Beugung und Drehung, der man vielfältige Übung ansah, das Schott. Die steile Leiter zum Turm flapperte unter seinen eiligen Tritten.

„Rauchwolken an Backbord“, lief unten die Meldung durchs Boot, während oben der Kommandant die Brücke erflomm.

„Brücke Ordnung!“ meldete Eins-WO.



Letzte Besprechung vor dem Start



Abgerichtoffenes englisches Flugzeug



Untersuchung schwedischen Handelsdampfers vom Wasserflugzeug aus

Vorpostenboot sieht Flugzeug



„Rührt euch!“

Mit gestrecktem Arm wies er nach Südwesten, wo sich winzig, aber deutlich kleine schwarze Rauchballen über der Kimm erhoben. „Scheinen mehrere zu sein“, fügte er hinzu, „vielleicht ein Geleitzug.“

Der Kommandant antwortete nichts, er hatte das Glas vor den Augen. „Tatsächlich“, sagte er endlich, „Sie haben recht. Na, den sehen wir uns an.“ Er schmunzelte. „Durchs Boot: Beeilen mit Kaffeetrinken! Boot hat Geleitzug an Backbord, setzt sich zum Angriff vor.“ Schallend kam die Wiederholung aus dem Turm.

„Lassen Sie beide Maschinen Fahrt aufnehmen, Kurs zunächst auf die Spitze des Geleitzuges. Hier — an Steuerbord besonders nach Flugzeugen ausschauen, daß wir keine Überraschungen erleben.“

Er fletterte wieder hinab in die Zentrale und vertiefte sich in die Karte, in der sein Operationsgebiet eingezeichnet war. Uha! Das stimmte ausgezeichnet. Er nahm den Zirkel, griff am Rande der Karte eine Distanz ab, ließ sie auf den Geleitzug zuwandern, überlegte, zog einige flüchtige leichte Linien, nickte endlich befriedigt, nochmals mit dem Zirkel Distanzen prüfend, und gab seinen neuen Kurs zur Brücke hinauf.

Durchs Boot zog der Duft frischen Kaffees. „Es ist aufgebackt“, meldete der Backschafter; das Frühstück konnte beginnen.

Im Bugraum hockten schon die Freiwächter auf den Kojen, die Kaffeekanne, Tassen, den Butterteller, Zulagen und Brot vor sich auf dem Boden. Man war beengt, mehr noch als ohnehin schon auf dem Boot, aber Gewohnheit läßt viel vergeffen.

Der Kommandant frühstückte eilig, nahm die Brennstoffbestandsmeldung des Leitenden entgegen und vertiefte sich dann in die beiden Funkprüche, mit denen der Zwo-WO. aus dem Sorchraum kam.

Aus dem Bugraum erklang Gelächter und fröhlicher Streit.

„Das ist ja tadellos“, sagte der Kommandant und tippte auf eines der Telegramme. „Soffentlich zacken die Brüder nicht zu viel.“ Ein Weilchen starrte er wie abwesend vor sich hin; dann stand er plötzlich auf und begab sich wieder auf die Brücke.

Die Wachen lösten ab. Im Turm versammelte sich ein stetig wechselndes Tabakskollegium; hier allein war das Rauchen erlaubt, hier entwickelten sich unter mächtigem Qualm die Meinungen, Gerüchte und Parolen, ohne die ein richtiges Bordleben undenkbar wäre. Hier auch empfing man die Meldungen von der Brücke aus erster Hand.

Der Vormittag froh dahin, viel zu langsam den Ungeduldigen, die den Angriff nicht erwarten konnten. Ganz unerwartet kam der Alarm.

Die Glocken schrillten durchs Boot, Lampen leuchteten auf. Wie reife Früchte vom Baum purzelten die Brückenwächter in die Zentrale.

„Turmluft ist dicht.“

Schon rauschte das Wasser in die Tauchtanks, das Boot neigte sich, der Zeiger im Tiefenmanometer fletterte, dann war das Boot durchgependelt.

„Schraubengeräusch an Backbord. Zerstörergeräusch an Backbord.“

„Haben sie uns gesehen?“ fragt einer.

„Kaum“, meint der Eins-WO., „ein Zerstörer zackte vom Begleitzug ab.“

„Zerstörergeräusch wird lauter. Wandert nach achtern aus.“

„Ruhe im Boot!“ gibt der Kommandant.

Wie die Minuten schleichen! Hat er uns gesehen? — Kommen gleich die ersten Wasserbomben, diese verdammten Teufelseier?

„Zerstörer muß Kurs geändert haben, Geräusch wird lauter, steht.“

„Auf x Meter gehen!“ befiehlt der Kommandant.

„Auf x Meter gehen.“

„Zerstörergeräusch wird lauter, Geleitzuggeräusch schwach, unverändert.“

„Der Hund läuft uns von achtern auf“, knurrt der Zwo-WO.

„Zerstörer nähert sich rasch.“

Atemlose Stille im ganzen Boot.

Da! — Nun hört man ihn sogar mit bloßem Ohr! Jitjitjitit — ekelhaft!

„Zerstörergeräusch in unmittelbarer Nähe. Wandert sehr schnell voraus.“

Völlig ruhig die Stimme des Funkmaaten.

Dann schwirrt und flingelt er über uns dahin. Wenn sie jetzt nicht kommen, die Wasserbomben — wenn sie jetzt — jetzt — nicht kommen . . .

„Zerstörergeräusch wird schwächer, wandert nach Backbord voraus!“

„Uff!“ seufzt der Zwo-WO. „Darauf laß uns mal einen kriegen; wenn der gewußt hätte . . .“

Das Boot ändert Kurs, zackt ein Stück ab und taucht wieder auf. Keine Luft ringsum. Nun geht's mit Großer Fahrt auf Anlaufstellung. Gelegentlich zeigen kleine, schwarze Rauchballen hinter der Kimm, daß der Geleitzug brav seinen Kurs hält; dann schmeißt einer von den Dampfern eine Schaufel voll Kohlen nach. Sehr gut.

„Boot fährt Anlauf“, gibt der Kommandant durch.

Endlich kommt das „Auf Tauchstationen!“, und das Boot bezieht seine Dauerstellung.

Wieder sichern die Minuten, unterbrochen durch lakonische Meldungen.

Zuweilen gibt der Kommandant durchs Boot, was ihm das vorsichtig für Sekunden ausgefahrene Sehrohr zeigt. Er zählt fünf Zerstörer, einen davon als Spitzenreiter, einen an Backbord des Geleitzuges, drei gestaffelt an Steuerbord. In der Mitte „Dampfer die dicke Menge“.

Nun kommt die Meldung: „Zerstörer an Backbord und Steuerbord.“

Der Kommandant: „Torpedowaffe Achtung! Bugrohre bewässern.“

Völlige Stille herrscht im Boot, Erwartung und Ruhe. Jeder Mann hat seine Gefechtsstation inne. Die Mündungsflappen der Rohre werden geöffnet; kaum hörbar flüstern die Torpedobedienungen ihren „Aalen“ zärtliche Wünsche zu. Der Leitende persönlich überwacht den Tiefensteuerer.

Plötzlich zwei helle scharfe Detonationen. Was ist denn das? Wasserbomben? Sind wir gesehen? Fliegerbomben womöglich? Oder hat ein anderes Boot gleichzeitig angegriffen? Keine Antwort auf diese Fragen, aber auch keine Wiederholungen von Explosionen. Seltsame Sache!

Und dann die Stimme des Kommandanten: „Schnell auf x Meter gehen!“

Blitzschnell sinkt das Boot, und ehe er noch durchgeben kann, was los ist, hören wir schon, wie es ringsum über uns schaufelt und quirlt: Schucheschucheschuche, wutschewutschewutsche, watschewotschewatsche, jittjittjitt.

Der Geleitzug geht genau über uns hinweg. Hat er gezackt, uns gesehen? Versucht, uns zu rammen? Dann müßten doch Wasserbomben kommen! — Aber es bleibt still. Oder hat wirklich ein zweites Boot gleichzeitig angegriffen? — Wir werden's wohl nie erfahren.

„Auf Sehrohrtiefe gehen!“

Langsam hebt sich das Boot.

„Salt, Torpedowaffe haalt!“

„So'ne Schweinerei!“ flucht der Torpedomechanikermaat, als er den Befehl zum Schließen der Mündungsflappen weitergibt.

Aber dann kommt es plötzlich noch anders.

Dem Kommandant zeigt ein kurzer Blick durchs Sehrohr, daß er schräg hinter seinem Geleitzug steht. Vielleicht kann er doch noch zum Schuß kommen.

„Beide Maschinen Große Fahrt voraus!“

Wieder geht die Torpedowaffe in „Achtung“, öffnen sich die Mündungsflappen, legt sich die Spannung wie ein starker Druck über das Boot.

Die E-Maschinen singen und pfeifen, das Ruder kommt auf, die Rohre

werden „klar“ befohlen und „klar“ gemeldet, und in das jubelnde durchs Boot gebrüllte „Los!“ hinein stürzen schon alle Mann voraus, um den Austrieb auszugleichen, der durch das Ausstoßen des Torpedos im Vorschiff entsteht. Gleichgültig, ob man sich die Knochen zerbügelt! Brausen, Zischen, nach innen durchtretender Wasserdampf, Strahlen von spritzendem Seewasser, schweigende, begeistert strahlende Gesichter, tief herabgebückt unter die niedere Decke, und dann der Befehl: „Auf x Meter gehen!“ Rasch senkt sich das Boot, seine Male laufen ihren tödlichen Weg auf die gestaffelt fahrende letzte Kolonne des Geleitzuges zu. Die Stoppuhren laufen. Eine Minute ist vergangen, noch eine, eine dritte, nichts.

„Boot ist eingesteuert, x Meter“, meldet der Leitende.

Immer noch kreist der Zeiger der Stoppuhr. Fehlschüsse? Alle Male vorbei? — Ist die Laufzeit schon um?

Und dann bricht die Detonation durchs Boot, hart, hell und schüttelnd. Gleich darauf eine zweite. Dann ist wieder alles still. Nur der Horchraum gibt in kurzen Abständen seine Wahrnehmungen bekannt: „Geleitzug peilt x Grad. Geräusch wird schwächer“ und so fort.

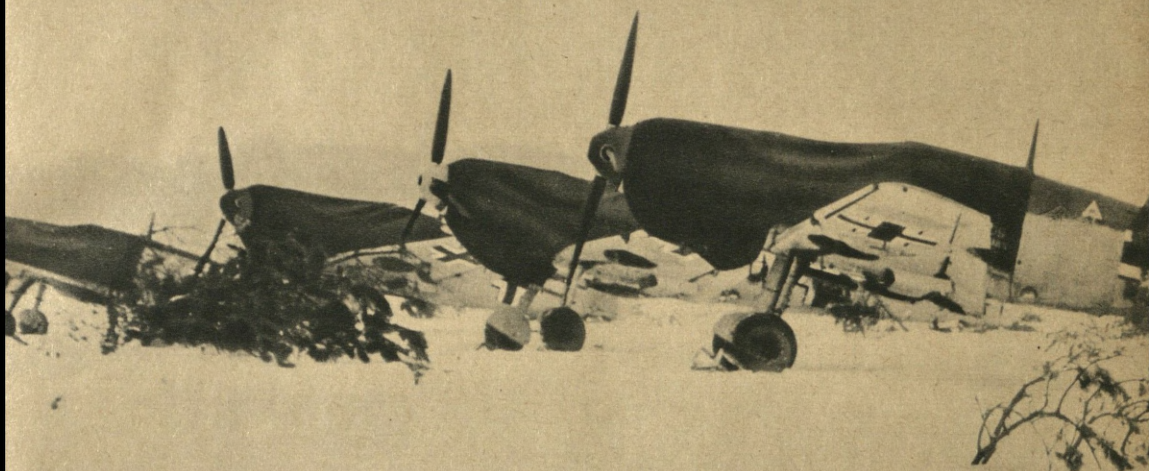
Wir aber bleiben im Keller; denn von achtern kommt ein Zerstörer heraufgejittelt. ‚Der Seger‘, wie wir ihn nennen, der den Geleitzug von hinten sichern soll. Soll...

Noch einmal steigt die Spannung im Boot, als das helle, schnelle Geräusch nahe an Steuerbord an uns vorüberklingelt, schwächer wird und verschwindet.

Keinerlei Gegenwirkung? Seltsam. Die Wasserbomben bleiben aus. Wie wir auch warten, es geschieht nichts.

„Was meinen Sie, waren das Treffer?“ fragt der Kommandant.

„Einwandfrei“, entgegnet der Torpedomaat und lacht. „Das Kauschen hinterher war deutlich zu hören, genau wie damals, als die ‚Waziristan‘ versackte.“



Staffel aus dem Geschwader Schumacher im Schnee

Enteisung eines Flugzeugs durch Heißluft





Schütze in der Bugkanzel beim Feindflug über der Nordsee

Bei Wilhelmshaven abgeschossenes englisches Flugzeug



So kämpften deutsche Jäger

7 Uhr abends Telephon: „Die Jagdstaffeln des Oberstleutnants Schumacher haben in fast zweistündigem Luftkampf von 44 schweren englischen Bombern 34 abgeschossen.“

10 Minuten später sausen wir mit . . . zig Kilometer Geschwindigkeit durch die Nacht. Wie ist so etwas nur möglich? Das ist ja einfach toll. Da hat der Tommy ja gleich bei seinem ersten Massenangriff furchtbar etwas auf die Nase bekommen. Wahrscheinlich wird ihm nun für lange Zeit die Lust vergangen sein, die deutsche Küste anzufliegen. Wir werden ja bald Einzelheiten hören.

12 Uhr nachts. „Wo finde ich den Kommodore?“ frage ich den U. v. D. in der Hauptwache des Fliegerhorstes. „Er wird sicher noch mit seinen Offizieren im Kasino sitzen.“ Also hin.

5 Minuten später melde ich mich bei ihm, werde aufs lebenswürdigste empfangen und darf sofort nach Herzenslust fragen.

Dann erfahre ich folgendes: „Wie üblich, war ein Teil der Jäger unterwegs über See und flog Überwachung. Es war schönstes Sonnenwetter und deshalb auch ausgezeichnete Sicht. Eine Staffel war gegen 13.52 Uhr mit dem Auftrag gestartet, nach Westen zu fliegen. Da kam plötzlich durch ST. die Meldung, daß irgend etwas mit dem Tommy im Gange sei. Die betreffende Staffel drehte sofort um, und auf dem Rückflug zu den deutschen Nordseeinseln kam bereits die weitere Meldung durch, daß die Engländer mit einem Massenaufgebot von modernsten Kampfflugzeugen angriffen. Minuten später“, so erzählt der Staffelf kapitän, „sahen wir überall schon die Wolken von Gassprengpunkten und dann auch die englischen Bomber.“

Durch ST. gab ich meiner Staffel um 14.20 Uhr den Angriffsbefehl, und dann ging's hin. Das war einfach toll. Es war ein Mordsgebumse in der Luft, ich habe so etwas noch nicht erlebt. Überall, wohin man sah, fielen feindliche Flieger herunter. Überall wurden die Commies von den deutschen Jägern gejagt. Ich selbst flog sofort einen englischen Bomber an und bekam gleich drei Treffer in meine Maschine. Einer ging haarscharf am

Kopf vorbei. Hier ist übrigens das Geschöß!" Und der Staffelfapitän hatte dabei ein verbogenes und platt gedrücktes Etwas aus der Tasche gezogen. „Ich habe es mir aufgehoben! — Ich bekam den Engländer gut ins Visier, schöß, was aus dem Lauf heraus ging, und mußte dann abdrehen. Als ich aus der Kurve zurückkam und den nächsten Angriff fliegen wollte, fiel der englische Bomber wie ein Stein nach unten in den Bach. Ich erhielt dann auch sofort durch meinen Oberfeldwebel die Bestätigung, daß ich den Tommy erledigt hatte.

Bei dem dauernden Herumkurven, Angriffsfiegen und Jagen waren wir ziemlich weit auf See hinausgekommen. Wir befanden uns bereits 30 km südwestlich von Helgoland, aber noch immer wurden die Engländer von den deutschen Jägern gejagt. Überall fielen die englischen Bomber ins Wasser, lange Rauchfahnen hinter sich her ziehend. Wir wechselten uns dauernd im Angriff ab. Mit fünf Maschinen waren wir zuletzt 150 km draußen auf See hinter den Engländern her, und alle paar Minuten schossen wir einen Tommy herunter.

Gerade hatte ich mir wieder einen aufs Korn genommen, da merkte ich, daß mein Öl die zulässige Höchsttemperatur weit überschritten hatte. In der Kabine roch es bereits sehr brenzlich. Verdammt, dachte ich, jetzt hast du sicher einen Schuß in die Ölleitung bekommen. Also umdrehen und nach Hause! Schade um den einen Engländer, der nun entwisken konnte, ich hätte ihm zu gern noch etwas vor den Laß geknallt. Ich flog sehr langsam zur Küste zurück und hielt schon nach irgendeinem Kahn Ausschau, weil ich glaubte, mein Vogel schaffte es nicht mehr bis zur Küste. Aber es ging doch alles gut. Eine Stunde später kam ich wieder im Forst an, wackelte zweimal kräftig und wurde gleich darauf von meinen Leuten mit einem richtigen Jubelgebrüll begrüßt. Nach und nach kehrten dann alle Maschinen meiner Staffel zurück, und keine war dabei, die nicht mindestens ein bis zwei Abschüsse hatte. Wir werden diesen Tag niemals vergessen."

Ein Oberfeldwebel erzählt: „Ich war zuerst als Jagdfluglehrer auf einer Fliegerschule tätig und habe zehn Monate in Spanien gekämpft und mir das Goldene Spanienkreuz geholt. Wie mein Staffelfapitän schon sagte, hatten wir Überwachung geflogen und bekamen dann durch ST. Nachricht, daß 15 schwere englische Bomber vom Wellington-Typ im Anflug waren. Unsere Staffel war ihnen am nächsten, und wir griffen natürlich sofort an. Das erste, was wir taten, war, daß wir die Engländer auseinandersprenkten, um besser Einzelangriffe machen zu können. Ich habe verschiedene Anflüge

über See gemacht, allerdings erst ohne Erfolg. Dann traf ich 200 km nordwestlich auf See auf sechs versprengte Tommies. Ich griff gleich den ersten an, und sofort ging mein guter Tommy auf 600 m herunter. Ich machte einen zweiten Angriff, schoss, was heraus ging, worauf er sich flach aufs Wasser legte und nach etwa 30 Sekunden absoff. Ich konnte während meines zweiten Angriffes genau beobachten, daß der Heckschütze nicht mehr geschossen hat. Von der ganzen Besatzung ist niemand mehr aus der Kiste herausgekommen. Dann nahm ich ungefähr wieder Kurs auf die Küste, da man auf See, vor allem, wenn man lange herumkurvt, zuletzt nicht mehr genau weiß, wo man sich befindet. Aber ich habe doch wieder zurückgefunden und landete eine Stunde später wohlbehalten in meinem Forst."

Ein kleines Intermezzo: Ein Feldwebel einer anderen Staffel hatte sich ausgeschossen. In seiner Wut flog er einen schweren englischen Bomber ganz dicht an, flog über 100 km im englischen Verband mit und drohte den Engländern dauernd mit der Faust.

Der Führer einer anderen Staffel erzählte über den gleichen Großkampf:

"Der gestrige Tag war für uns eine große Überraschung. Ich persönlich war mit meiner Staffel unterwegs. Als ich auf unserem Forst landete, um zu tanken, setzte plötzlich das Sperrfeuer der FlaK ein, und schon sahen wir die Tommies. Wir starteten sofort wieder und sausten hinter ihnen her. Ein Leutnant von meiner Staffel schoss allein drei Maschinen hintereinander ab. Ich selbst flog mit meiner Maschine, begleitet von der Maschine meines Adjutanten, über See, und wir trafen auch bald auf englische Kampfmaschinen. Mein Adjutant schoss fast aus dem Handgelenk eine Maschine ab. Ich selbst hatte leider das Riesenpech, daß eine Fahrgestellhälfte herausfiel. Das war nördlich von Borkum, 50 km über See. Als ich dann zurückkam, war schon große Freude auf dem Platz. Die Monteure fielen mir beinahe um den Hals: meine Staffel hatte 15 Abschüsse. Das macht zusammen mit den 32 Abschüssen, die wir in Polen hatten, 47 Abschüsse, die auf das Konto meiner Staffel gehen."

Nun noch ein letzter Erlebnisbericht eines Oberleutnants, der mit seinem Schwarm 18 Tommies angriff: "Ich selbst schnappte mir gleich einen, schoss auf kürzeste Entfernung mit allen Waffen, und schon platschte der Engländer in den Bach. Ich machte nun neue Angriffe auf verschiedene Engländer und verscheuchte sie bis ungefähr 200 km nordwestlich Borkum. Zu diesem Zeitpunkt wurden noch sieben Engländer von vier deutschen Maschinen verfolgt. Ich nahm mir wieder einen aufs Korn, bekam ihn gut ins Visier und

schoß ihm aus beiden MG.s mitten in die Kabine hinein, schien aber zunächst keinen Erfolg zu haben. Als ich den zweiten Angriff machte, bemerkte ich an der rechten Tragfläche des Engländers etwas hinter dem Motor zwei gelbe Punkte und war im ersten Augenblick etwas erstaunt. Das schien ja wie Mündungsfeuer von Kanonen auszusehen, und ich wußte doch genau, daß dieser englische Typ an den Flächen überhaupt nicht bewaffnet ist. Beim dritten Angriff merkte ich dann, daß diese beiden Punkte der Beginn eines Brandes der rechten Fläche waren. So ist es richtig, dachte ich mir, und dann gab ich ihm den Gnadenstoß, indem ich ihm nochmals eine Trommel in die rechte Fläche knallte. Sekunden später brach die rechte Fläche ab, und mein zweiter Tommy fiel aus 1500 m in den Bach. Unterdessen hatten meine Kameraden ebenfalls nicht geruht. Ich sah vier Tommies, die von vier deutschen Maschinen verfolgt und angegriffen wurden. Leider ging mir der Sprit aus, und ich mußte wohl oder übel umdrehen und Kurs Heimatküste nehmen. Es war auch höchste Zeit, denn als ich auf dem Platz ankam, hatte ich nicht einen Tropfen mehr im Tank, aber das Wackeln habe ich trotzdem nicht vergessen, und als ich landete und von meinen beiden Abschüssen berichtete, da hat mich das Bodenpersonal vor Freude richtiggehend abgeknutscht. Für mich war der ganze Luftkampf ein einmaliges großes Erlebnis. Noch niemals habe ich so viel Tommies in der Luft gesehen, und noch niemals sah ich so viel Tommies Kopfüber in den Bach sausen.

Soffentlich hat Mr. Chamberlain für die Wünsche von uns deutschen Jägern etwas Verständnis und schickt uns möglichst bald wieder solche Massen von englischen Bombern herüber. Übrigens habe ich selbst überhaupt keine Treffer in die Maschine bekommen."

Weihnachten im U=Boot

Harter Nordwestwind peitscht den Männern auf der Brücke von „U . . .“ naßkalte Schneeböen ins Gesicht — die schweren Doppelgläser, mit denen die Wache dort oben die frühe Dämmerung zu durchdringen versucht, sind dauernd beschlagen — winterliche Kriegsfahrt in der nördlichen Nordsee!

Die Männer stampfen schwer in ihren Stiefeln, schlagen die Arme um ihren Leib, so kalt, so naß sind diese langen Stunden auf der Brücke, dort draußen auf der immer unruhiger werdenden See.

Es ist gerade, als wolle der Wettergott die vorweihnachtliche Stimmung schon im Keim ersticken. Schwere Schneeböen, die heulend über das stampfende Boot brausen, peitschen immer wieder salzige Grüße den Männern ins Gesicht.

Und unten im Dieselraum klopfen die Motoren in rasendem Gleichtakt, steht die Wache im Lederzeug und ölbefschmutzt. Aufmerksam beobachten sie ihre Maschinen, und so warm ist's im Raum, daß den Soldaten der Schweiß von der Stirne perlt.

Ähnlich das Bild in den Bug- und Heckräumen, wo sich die Mechaniker der Torpedowaffe auf Gefechtsstationen bereit halten, und in der Zentrale, wo der Leitende Ingenieur inmitten seiner Getreuen mit höchster Gespanntheit Lage und Fahrt des Bootes und all die vielen Kleinigkeiten, die die Fahrtsicherheit des Bootes ausmachen, beobachtet und beherrscht. Im Funkerraum überwacht der ST.-Maat die Ätherwellen. Mit der gleichen Sorgfalt hantiert in der unvorstellbar engen Kombüse der Koch.

Über die Seekarte gebeugt, studiert der Kommandant in seiner schmalen Kammer Schiffahrtswege, Wassertiefen und Bodenverhältnisse des derzeitigen Jagdgebietes.

Wachablösung! Stikige Wärme schlägt den Männern, die im steifen, verschneiten Gummizeug von der Brücke kommen, entgegen. Mühsam quälen sie sich aus ihrer Verpackung heraus, versuchen endlich wieder warm zu werden und freuen sich wie die Kinder über die heiße Tasse Kaffee, die bereitsteht. Dann legen sie sich, todmüde von langer schwerer Wache, hin, wo Platz ist, und schlafen.

Doch früher als sonst üblich erheben sie sich wieder, lassen Seewasser und die beißende Seewasserseife, Kamm, Zahnbürste, Nagelreiniger und ähnliche Kulturinstrumente auffallend rege in Tätigkeit treten. Sie machen sich „bordfein“! Der Wachoffizier erscheint, er läßt überall Ordnung schaffen, und auch hierbei fassen die Männer heute ganz besonders willig zu. Mit mehreren Flaschen unter dem Arm kommt der Bootsmann in Sicht, „Prima Jamaika-Rum“ — eine Vorahnung des weihnachtlichen Grog. Immer leichter geht die Arbeit von der Hand.

Droben bei der Brückenwache erscheint unvermutet der Kommandant, schaut angespannt in die stockfinstere, von ununterbrochenem Schneetreiben erfüllte Nacht und spricht kurz und geheimnisvoll mit dem Wachoffizier.

In der Zentrale erhält dann auch der Leitende Ingenieur noch einige vertrauliche Anweisungen.

Wieder in der Kammer angelangt, ist der Kommandant auch dort von Geheimnissen umgeben. Überall liegen hier Päckchen und Pakete, schmuckvoll gepackt, aufgestapelt. In die stille Freude, die den „Alten“ gerade in dieser Umgebung erfüllt, klingen auf einmal durch den Lautsprecher Weihnachtsglocken aus der fernen Heimat. In allen Räumen klingen sie machtvoll auf, und was sie verkünden, ist stärker als Raum und Zeit.

Es weihnachtet im Boot, das sich auf Kriegsfahrt befindet durch die sturmgepeitschte Nordsee.

Da! — Mitten hinein in die beinahe träumerische Stimmung schrillt die Alarmglocke.

„Alarrrm!“

Von Brücke und Turm flitzen die Wachen hinein ins Bootsinnere — alle Tauchstationen sind im Nu besetzt, die Diesel ausgekuppelt, die L-Maschinen angeworfen. Schon braust das Wasser in die Tanks, und das Boot geht auf Tiefe. Geht tiefer, immer tiefer. Ein kurzer Ruck — das Boot liegt auf Grund, und hoch oben toben weiter die Winterstürme über die See.

„Was ist los?“ Das ist bei allen Männern jetzt die unausgesprochene Frage.

Der Mann, der im Funkraum am Horchgerät wacht, verrät nichts.

Die L-Maschinen werden abgestellt, und nur noch das feine Summen der Lichtmaschine dringt durch die Räume, in denen nun die gesamte Besatzung nach dem Weggang von den Tauchstationen zu einem Appell versammelt ist.

„Kameraden! Wir wollen Weihnachten feiern!“ Diese Worte des Kommandanten lösen die Spannung.

Von der deutschen Weihnacht spricht er und lenkt damit die Gedanken seiner Soldaten zu den Lieben daheim, zu den Kameraden, die auf anderen U-Booten, auf Vorpostenbooten und Zerstörern, auf Kreuzern und Schlachtschiffen draußen vorm Feind das Fest begehen. Er lenkt die Gedanken hin zu den Bunkern und dem Vorgelände der Westfront, zu der Luftwaffe, zur Flak an Deutschlands Grenze und Küsten und zu den Kameraden, die in der Weite des ehemals polnischen Landes in gleichem Gedenken vereint sind.

So stark ist der Eindruck der Stunde auf dem Grunde der See, daß mancher kaum mitsingen vermag, als im Raum ein Weihnachtslied aufklingt und ein kleines, liebevoll geschmücktes Weihnachtsbäumchen in die Runde der Feiernden gerückt wird.

Wiederum ist's der „Alte“, der auch diesen Bann bricht. Jedem einzelnen der Besatzung drückt er Päckchen und Pakete in die Hand, jedem weiß er ein Kameradschaftliches Wort zu sagen.

Unbeschreiblich, was da alles aus den Päckchen hervorkommt! Nützliches wie Humorvolles, Geschenke von daheim und von lieben Freunden und Bekannten, Spenden vom Kommando und vom „Alten“ persönlich. Nicht einmal eine niedliche Babyausstattung fehlt. Es zeigt sich, wie wohlvertraut der Kommandant mit dem Wohl und Wehe eines jeden seiner Männer ist.

Weihnacht ist's im Boot, rechte deutsche Weihnacht. Scherzworte fliegen hin und her, helles Lachen flingt auf, und dem Grog, den der Koch gebraut hat, wird nach Gebühr zugesprochen. Und jetzt können die Männer auch aus vollem Herzen singen. Sie haben das Heimweh überwunden.

„Alarrm!“

Schriill zerreißt die Glocke die prächtige Stimmung. Der Kommandant befiehlt auftauchen! Nachsehen, wie es oben aussieht. Ist vielleicht ein Engländer in Sicht? Stampfend und rollend stößt das Boot durch die Oberfläche der See, und gespannt sucht die Wache auf der Brücke nach einem Fahrzeug.

Minuten vergehen, da meldet der achtere Ausguck von hinten aufkommende Topp- und Positionslaternen. Das Boot geht auf seitliche Angriffsstellung, beobachtet und ist bereit, den großen Burschen, der sich so mühsam auf Nordostkurs durch die See quält, zu stoppen.

„Dampfer führt neutrale Hoheitszeichen!“ Diese Meldung vernichtet die hochgespannte Hoffnung auf einen guten Fang.

Das Boot läuft wieder vom Dampferkurs ab, das Alarmsignal schrillt kurz auf, und „U...“ geht auf Tiefe, legt sich abermals auf Grund.

Weihnacht wird weiter gefeiert!

Den einen oder anderen beschleicht leise Wehmut, manche innere Zwiesprache wird gehalten mit den Lieben daheim, frohe Pläne werden für den nächsten Urlaub geschmiedet.

So ist es denn Mitternacht geworden über aller Festfreude. Der „Alte“ beschließt mit herzlichen Worten die festlich frohen Stunden und befiehlt alle Mann zur Koje für den Rest der Nacht.

Die Dämmerung des nächsten Tages steht „U . . .“ wieder auf Kriegsfahrt gegen England.

Die abenteuerliche Fahrt des Dampfers »Erlangen«

Wie ein deutscher Dampfer den Engländern ein Schnippchen schlug und auf abenteuerliche Weise schließlich in einen neutralen südamerikanischen Hafen gelangte, zeigt der folgende Bericht des Kapitäns des Dampfers »Erlangen« des Norddeutschen Lloyd.

Der Dampfer »Erlangen« hatte Ende August in dem Hafen von Dunedin (Neuseeland) seine Ladung gelöscht und wollte einen australischen Hafen zur Ergänzung seines Kohlenvorrats anlaufen. Unterwegs erhielt er Nachricht von der drohenden Kriegsgefahr. Daraufhin beschloß Kapitän Grams, sofort die Hauptdampferlinie zu meiden. Es gelang ihm, einen großen Hafen zu schlagen und ohne Lichter schließlich eine unbewohnte Insel zu finden. Da er nur noch einen geringen Kohlenvorrat an Bord hatte, war es völlig unmöglich, damit einen neutralen Hafen zu erreichen. An Hand des Segelhandbuches wurde ein günstiger Ankerplatz in einer Bucht ausgemacht. Nachdem durch dauerndes Loten die Wassertiefe festgestellt war, lief das Schiff eines Nachmittags ein. Die Bucht lag so, daß sie von See her nicht einzusehen war. Damit war das Schiff zunächst einmal gesichert. Aber wie nun weiter? Zunächst wurde nach dem Segelhandbuch eine Seekarte angefertigt. Die Besatzung fand außerdem ein Proviantdepot für Schiffbrüchige.

Am nächsten Tage entschloß sich Kapitän Grams, zur Kohleersparnis für den Bordbedarf, für Heizung, Kühlmaschine und Küche die nötige Holzmenge zu schlagen, zu zerkleinern und an Bord zu bringen. Der erste Ingenieur stellte bei dieser Gelegenheit fest, daß das Holz einen guten Heizwert hatte und etwa den dritten Teil einer Tonne Kohle wert war. Und so wurde der Entschluß gefaßt, die fehlende Kohle durch Holz zu ersetzen, die Kessel mit Holz zu heizen und so vielleicht einen neutralen Hafen zu erreichen. Um recht viel Holz zu sparen, wurde die Kühlmaschine stillgelegt und der Bordbedarf möglichst verringert. Trotz der kühlen Witterung durch Nebel und kalte Winde — das Thermometer zeigte meist nur 6 Grad — wurde die Heizung nur abends für zwei Stunden angestellt. In den nächsten Tagen war die ganze Besatzung damit beschäftigt, Bäume zu fällen, zu zersägen und

das Holz zu zerkleinern. Behelfsmäßig wurde eine Winde hergestellt, um das schwere Holz an Bord zu bringen. Der ganze Transport von Land an Bord mußte mit den vier Rettungsbooten ausgeführt werden.

Der Kapitän mußte bald erkennen, daß auf diese Weise die nötige Holzmenge nur in monatelanger Arbeit an Bord zu schaffen wäre. Das Schiff mußte deshalb näher an Land gebracht werden. Das brachte wiederum die Gefahr mit sich, daß das Schiff auflaufen oder auf Strand geworfen werden konnte, wenn einmal schwere See war, und ohne fremde Hilfe dann nicht wieder los käme. Trotz dieser Gefahr entschloß sich Kapitän Grams, diesen Weg zu gehen und das Schiff näher an Land zu bringen. Die für das Aufsetzen des Schiffes geplante Stelle wurde gelotet, es wurden Grundproben genommen und keine Steine festgestellt, sondern nur muschelsandiger Boden. So war es möglich, das Schiff bei Hochwasser in langsamer Fahrt und mit leeren Tanks auf diesen Muschelboden aufzusetzen, wo es dann durch alle Anker genügend gesichert wurde.

Aus Reserveeschutzblechen für Winden wurden von den Ingenieuren die nötigen Schrotsägen hergestellt, weil nicht genügend Sägen zum Fällen der Bäume an Bord waren. Das Schiff lag etwa 120 m vom Lande entfernt. Um die Beförderung des Holzes mit den Booten zu beschleunigen, wurde zwischen dem Land und dem Schiff eine lange Treidelleine angebracht. Das Holz wurde zum Teil auch zu Flößen zusammengebunden und an das Schiff geschafft. Während die Ingenieure und das ganze technische Personal das Fällen und Sägen des Holzes übernahmen, waren die Offiziere und Matrosen mit dem Transport und dem Verstauen des Holzes beschäftigt. Jeder Mann mußte zugreifen. Auf diese Weise gelang es, unter Abzug der Holzmenge für den eigenen Verbrauch innerhalb eines Monats über 400 t Holz an Bord zu schaffen. Der Weg nach Südamerika betrug mehrere tausend Seemeilen.

„Wir saßen abendlang auf der Brücke und rechneten, ob wir es nun wohl schaffen würden, mit einiger Sicherheit bis Südamerika zu kommen“, so schildert der Kapitän. Natürlich mußten Strömungen und gute Winde mit ausgenutzt werden. Der Erste Offizier fertigte aus den Luken-Persenninggen und imprägnierten Kleidungsstücken Segel an. Die Ladebäume wurden zu Rahen umgebaut, so daß aus dem Dampfer „Erlangen“ schließlich ein stolzes Segelschiff geworden war.

„Anfang Oktober konnten wir es nun unter Ausnutzung aller Winde wagen, die Fahrt nach Südamerika anzutreten. Wir rechneten etwa mit

20 Tagen Reisezeit", heißt es weiter in dem Bericht. „Zunächst mußten wir erst einmal unsere Rettungsboote wieder reparieren, die durch den Holztransport und durch die dauernden Fahrten durch die Brandung doch erheblich gelitten hatten. Als ich am 7. Oktober abends bekanntgab, daß am nächsten Morgen die Reise losgehen werde, da bemächtigte sich aller ein außerordentlich freudiges Gefühl. Gott sei Dank, nun können wir von dieser Insel fort. Und vielleicht doch irgendwie nach Hause oder wenigstens in ein Land, wo wir Landsleute treffen. Am 8. Oktober, um 7 Uhr morgens, wurden dann die Anker gelichtet und das Schiff vorsichtig mit Maschinenkraft von der Küste losgebracht. Langsam und unter ständigem Loten kamen wir von der Küste fort und erreichten schließlich die See. Wir hatten unserem Schiff eine Tarnbemalung gegeben, alle Pläne und Papiere vernichtet und schließlich alles fertiggemacht, um nötigenfalls das Schiff zu versenken, wenn sich uns englische Kriegsschiffe nähern sollten.“

Es herrschten ungünstige Winde, Windstärke 6 und schwere See, als das Schiff schließlich auf Fahrt war. Zunächst galt es für die tapfere Besatzung, die Segel auszuprobieren, um einigermaßen Sicherheit zu haben, das Schiff auch unter Segel fahren lassen zu können. Und trotz der ungünstigen Witterungsbedingungen gelang es: 9 Tage lang segelte das Schiff. Die einzige Verbindung der Besatzung mit der Heimat war in all den Wochen der deutsche Rundfunk. Die Sendungen des Deutschen Kurzwellensenders unterrichteten den Kapitän und die Besatzung täglich über die politische Lage und halfen ihm, seine Entschlüsse zu fassen. Bei Flaute wurde mit Maschinenkraft gefahren, weil Trinkwasser und Proviant ja nur für eine beschränkte Zeit ausreichen konnten. Während der ganzen Fahrt war das gesamte Personal an Wochen- und Sonntagen 14 Stunden täglich eingesetzt, um die an Bord gebrachten Stämme zu zersägen und zu spalten. Am 11. November um 7 Uhr morgens konnte die chilenische Küste erkannt werden. Was mag wohl in den Herzen der tapferen Besatzung vorgegangen sein? Am 12. November nachmittags lief das Schiff in einen chilenischen Hafen ein. Als das Schiff im Hafen lag, hatte es folgende Leistung vollbracht: Es war 1507 Seemeilen gesegelt und 3319 Seemeilen mit immer wechselndem Kurs gedampft. Es hatte nicht nur den größten Teil der Kohle und des geschlagenen Holzes verbraucht, sondern auch den gesamten Bodenbelag in den meisten Räumen und einen großen Teil der Lufendeckel und Bilgendeckel. Um die Ernährung zu sichern, gab es schon vom 30. August ab nur noch Eintopfgerichte, Proviant und Trinkwasser wurden rationiert. Kartoffeln, Frischgemüse und

Mehl gab es nicht mehr. Statt dessen wurde Reis zweimal durch die Kaffeemühle gemahlen und daraus ein Brotersatz hergestellt. Die einzige Delikatesse während der ganzen Fahrt waren ein paar hundert Flaschen Bier, die sich noch an Bord befanden.

Ganz Deutschland kann stolz sein nicht nur auf seine Kriegsmarine, sondern auch auf die Besatzungen seiner Handelsflotte. Denn sie haben gezeigt, was deutscher Seemannsgeist vermag. Bei solchen Offizieren und Mannschaften kann Deutschland es mit dem angeblichen Beherrscher der Meere, England, aufnehmen.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung: Der englische Gegner	7
Kriegschronik	21
Von Fahrten und Flügen gegen England	
„... 10 feindliche Flugzeuge abgeschossen, davon von einem Schiff der Kriegsmarine 4“	41
Spähtrupps der Luft	46
U-Boot im Handelskrieg (I)	49
U-Boot im Handelskrieg (II)	54
Minensucharbeit in der Nordsee	60
Die Torpedierung der ‚Courageous‘	63
Aufklärer über England	70
Auf U-Boot-Jagd	73
Mit Küstenliegern auf Feindsflug	75
U-Boot ist feindlich zur Feindsahrt!	78
Ein Reuterbericht, und was unsere U-Boots-Männer dazu sagen	80
„Borkum meldet zwei feindliche Flugzeuge, Kurs Ost!“	86
Der Fall ‚Royal Sceptre‘	90
U-Boot im Atlantik	94
„In 3 Minuten alles erledigt!“	97
Die Tat von Scapa Flow	99
Bei dem ‚Schrecken der Nordsee‘	102
„Jagdfahrt geht los!“	105
Die Spähtrupps der Nordsee	107
Die Nordsee ist leer	112
U-Boot versenkt englischen Dampfer	114
Die Versenkung der ‚Rawalpindi‘	117
Alarm zur Notwasserung	120
Jäger scheuchen, ein Kapitel klassisches Aufklärer-Latein	122
Begegnung mit einem englischen Jäger	125
Leichte Seestreitkräfte treiben Handelskrieg im Stageraal	129

	Seite
U-Boot versenkt fünf feindliche Wachfahrzeuge	133
Die Rückkehr der ‚Bremen‘	135
Geleitzug an Backbord	139
So kämpften deutsche Jäger	145
Weihnachten im U-Boot	149
Die abenteuerliche Fahrt des Dampfers ‚Erlangen‘	153

Bilderverzeichnis

	gegenüber Seite
Der Führer bei seinen U-Booten in Wilhelmshaven	32
Generalfeldmarschall Göring beglückwünscht erfolgreiche Englandflieger	33
Großadmiral Raeder besucht ein Kriegsschiff	33
Deutsche Kampfflugzeuge sichten die englische Küste	43
Kommandoturm eines U-Boots	49
Torpedierung des englischen Tankdampfers 'Regent Tiger'	52
Auftklärungsflugzeuge über einem auslaufenden U-Boot	53
"Torpedo los!"	53
Minensuchflottille auf Nordseefahrt	60
Minensuchflottille auf Nordseefahrt	61
Torpedoboot	61
Der Untergang der 'Courageous'	68
U-Boot auf winterlicher Fahrt im Nord-Atlantik	69
Bezwinger der 'Courageous'	69
'Do 17' — Dornier-Sernaufklärer, die bis zu den Shetlands flogen	76
Kartenbesprechung im Fliegerhorst vor einem Feindflug nach Nordengland	77
Ein Staffelfeldzeichen aus der Fliegerei	77
Beim Minenräumen	80
Der englische Torpedoboot-Zerstörer 'Gipsy' auf eine Mine gelaufen	80
Untergang eines britischen Zerstörers	81
Konteradmiral Dönitz zeichnet heimkehrende U-Boot-Mannschaft aus	81
Englische Kriegsschiffe im Firth of Forth	96
Bombeneinschläge deutscher Kampfflieger im Firth of Forth	97
Englische Kriegsschiffe flüchten vor deutschen Kampffliegern	97
Ankunft der Sieger von Scapa Flow in Kiel	100
Kapitänleutnant Prien	101
Oberstleutnant Schumacher	101
Deutsche Zerstörer auf Patrouillenfahrt in der Nordsee	108
Eisbrecher holt heimkehrende Vorpostenflottille herein	108
Deutsches Schlachtschiff	109
Vorpostenboot auf Feindfahrt	109
Schiffstrümmer vor Englands Todesküsten	110



55734/
2

88