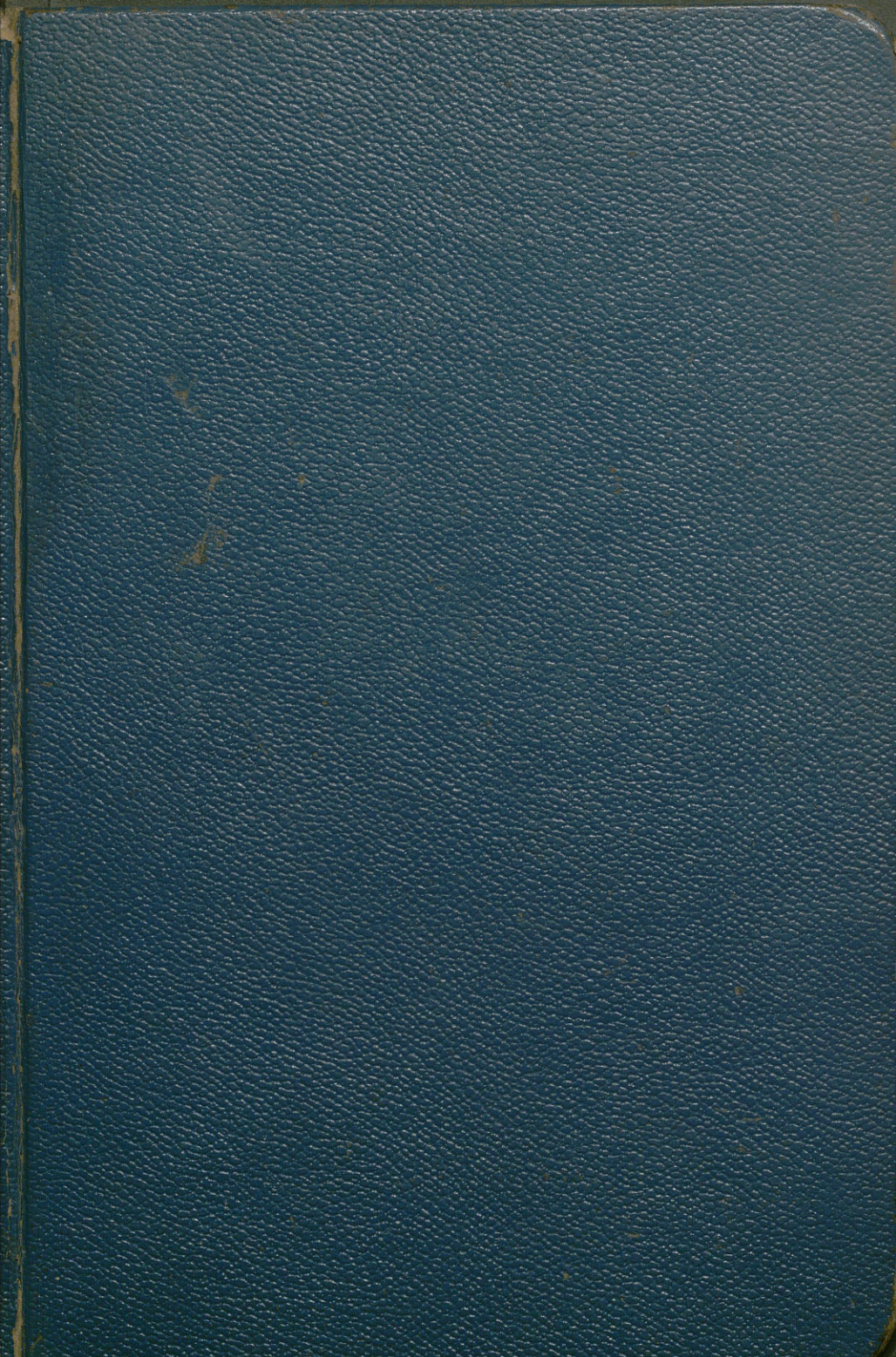
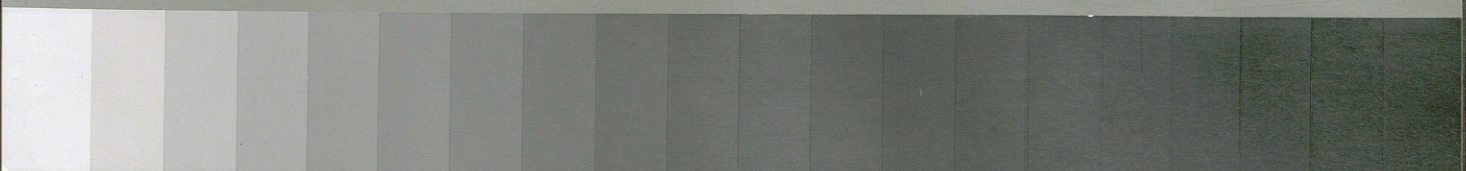
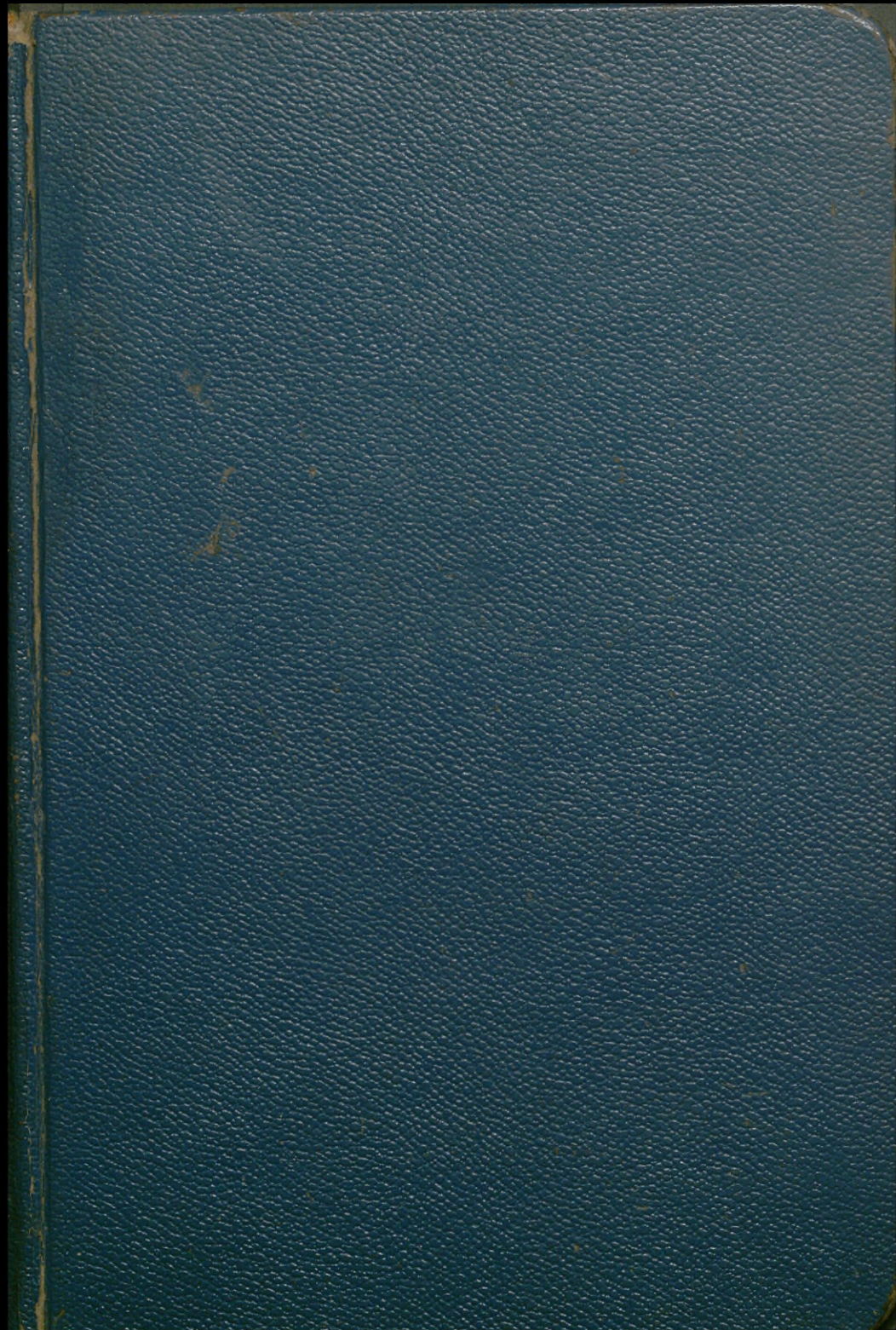


Grey Scale #13

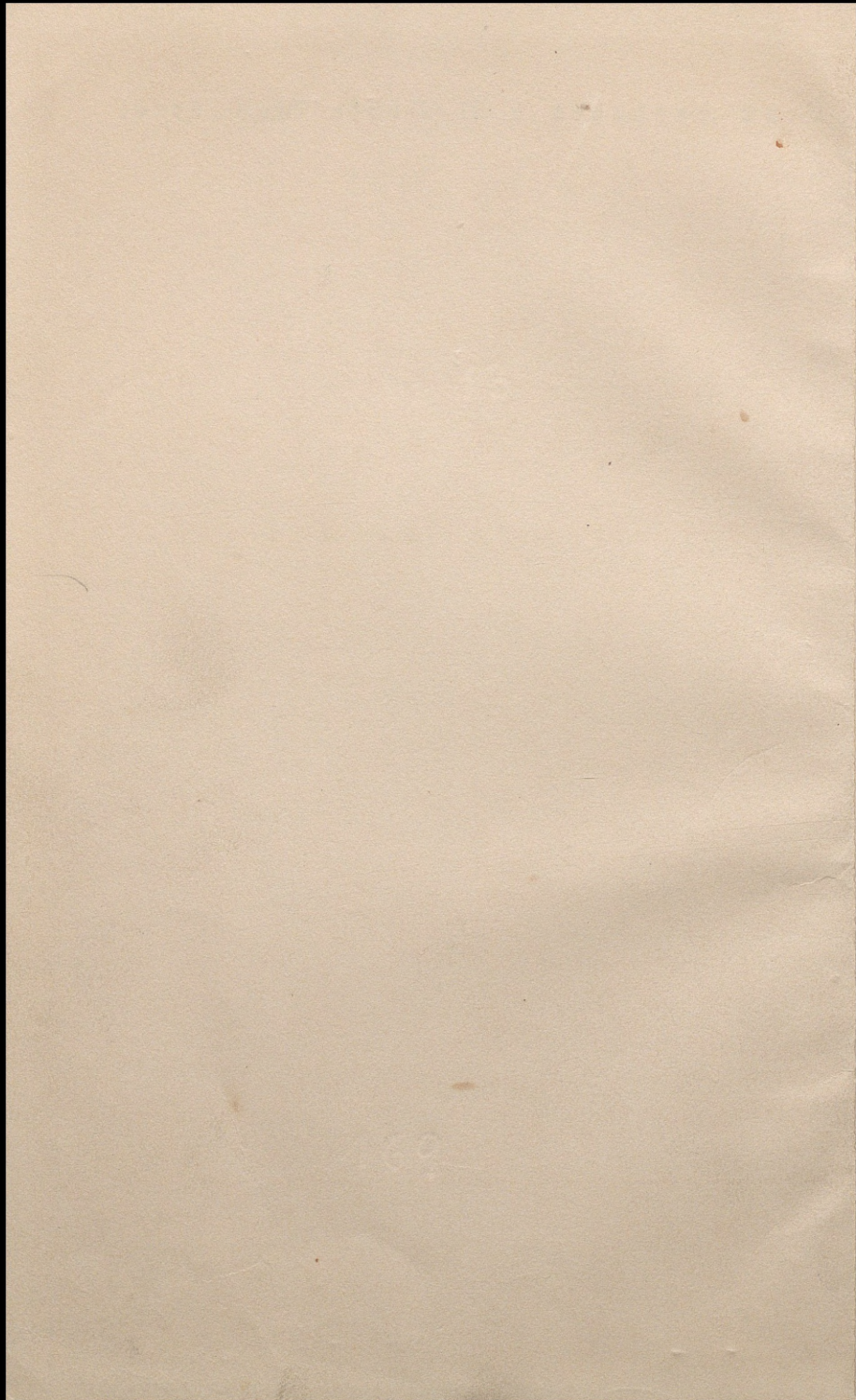


A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19





Ernst Sashagen / U-Boote Westwärts!



E r n s t S a s h a g e n

U - B o o t e
W e s t w ä r t s !

Meine Fahrten um England

1914-1918



Vierte Auflage

21. bis 30. Tausend

Mit 34 Abbildungen und 3 Karten

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin 1933

355.94 (32W1) : 355.3/358.8).

ly 13

Alle Rechte aus dem Gesetz
vom 19. Juni 1901 sowie das Übersetzungsrecht
sind vorbehalten

*

Copyright 1931 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin

*

Druck von Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin

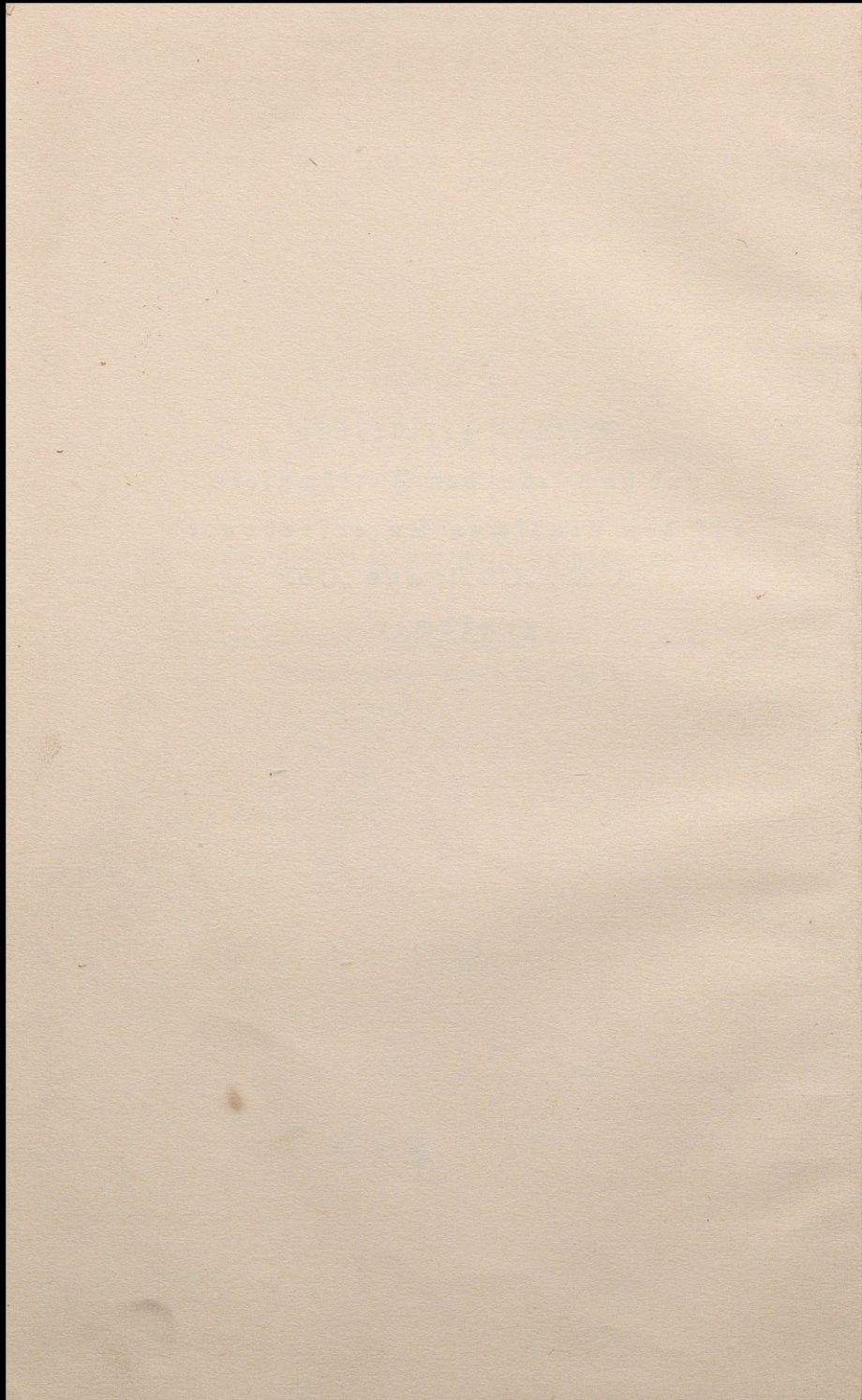


34048/2



169

Meinen gefallenen
und noch lebenden Mitkämpfern
auf den deutschen Unterseebooten
„U 22“, „UB 21“ und „U 62“
gewidmet



V o r w o r t

Als England am 4. August 1914 den Krieg erklärte, waren wir in der deutschen Marine sicher, daß wir in aller kürzester Zeit einen schweren, äußerst schweren Kampf zu bestehen haben würden. Wir wußten, was uns bevorstand. Wir kannten unsere Schiffe, unsere Waffen und unsere Pflicht. Die Stimmung war ernst, aber zuversichtlich. Wir warteten auf die Schlacht.

Das Material der deutschen Schiffe war hervorragend, der Geist ihrer Besatzungen und ihre Ausbildung unübertroffen und das Ganze, die deutsche Hochseeflotte, ein in langer, mühevoller Friedensarbeit geschaffenes, unvergleichliches Instrument, die einzige Verkörperung des nationalen Einheitswillens aller deutschen Stämme. In den Händen einer energischen und zielbewußten Seekriegsleitung mußte sie dem deutschen Volk in der Stunde der Not ein Mittel sein, um seine Stellung als wachsende Seemacht zu behaupten und seine Freiheit wirksam zu verteidigen.

Aber die englische Flotte kam nicht, und die deutsche durfte nur kämpfen, wenn sie dazu gezwungen wurde oder wenn sich dabei „ernstere Verluste mit Sicherheit vermeiden ließen“. Schon der erste Operationsbefehl an die Flotte war negativ und nagte von

diesem Tage an am Mark der Schiffe. Man legte die Geschwader an die Kette und verdamnte sie zur Untätigkeit in den Flußmündungen. Die „Politik“ hielt sie zurück und verhalf so unseren Gegnern zu einer ohne Verluste gewonnenen Schlacht. Als die U-Boote anfangen, zu wirken und unseren Feinden gefährlich zu werden, fiel man auch ihnen in den Arm.

Krieg ist ein Spiel ums Leben. Wehe dem, der seine Karten nicht im richtigen Augenblick ausspielt! Ein kurzes Zögern gibt schon dem Gegner alle Vorteile in die Hand.

Die deutsche Flotte ist im November 1918 materiell völlig intakt zur Internierung nach Scapa Flow gefahren. Ihr Geist war durch die Politik zerschunden. Die letzten deutschen Männer haben sie mit eigener Hand versenkt. Die U-Boote mußten nach Harwich, es war „vaterländische Pflicht“, sie dem Feinde auszuliefern.

Kann man daraus lernen? Lohnt es sich, die Geschichte dieser Flotte zu lesen? Die Geschichte der Torpedoboote, Minensucher und der U-Boote, deren Besatzungen bis zum letzten Matrosen und Heizer keine „Kulis“ waren, sondern gutwillige und tapfere Deutsche, welche zu Tausenden freudig ihr Leben hingegeben haben für Sieg und Freiheit? Lohnt es sich für den Deutschen und seine Zukunft, zu erkennen, wie eine schlechte politische Führung den besten Geist zermürben, auch das tapferste Volk an den Abgrund reißen kann?

Auf dem Meere standen sich Deutschland und England als Gegner gegenüber. Zu großen Seeschlachten ist es mit Ausnahme der Skagerrakschlacht nicht gekommen. Trotzdem ist dieser Seekrieg für uns Deutsche das lehrreichste Kapitel des ganzen Krieges. Er ist der lebendige Ausdruck des Kampfes zweier Geisteswelten, vor allem aber ist er ein getreues Spiegelbild der „Politik“ der kämpfenden Parteien. Gerade deswegen zwingt seine Geschichte unmittelbar jeden Deutschen, dem es ernst ist mit dem Suchen nach Er-

kenntnis und Wahrheit, mit dem Lernenwollen für eine bessere Zukunft, darin zu studieren. Von deutscher Seite ist sie in einem fesselnd geschriebenen Admiralstabswerk „Der Krieg zur See 1914 bis 1918“ niedergelegt, in England in den „Naval Operations“ durch den inzwischen verstorbenen Sir Julian Corbett. Beide Werke sind auch für den Laien von allerhöchstem Interesse.

Politik treiben, erfolgreiche Politik treiben, kann nur, wer über Erfahrung und Wissen verfügt. Lernen, aus der Vergangenheit lernen, ist uns Deutschen bitter nötig. Nicht Schlagworte, nicht das Lesen von Zeitungen allein ist die Hauptaufgabe heute für uns und die kommenden Generationen. Wir haben im Großen Kriege die Politik nicht gemeistert. Nur wenn wir lernen, wenn wir politisch etwas „können“ und wissen, werden wir bei einer neuen Prüfung besser bestehen.

Das Unterseeboot war eine wesentliche, zuletzt die ausschlaggebende Waffe im Kampfe gegen England. Westwärts sind wir auf unseren Booten gefahren durch Monate und Jahre. Dort, wo die Sonne an jedem Tage ins Meer sank, stand unser Feind, England. Im Westen, wo der Atlantik frei heranrollte an die felsigen Küsten des Inselreiches, dort, wo die großen Schlagadern des Britischen Weltreiches, die Handelsstraßen, offen zutage lagen, war der weitgespannte und sturmdurchbrauste Kampfplatz der U-Boote. Westwärts zogen wir immer wieder hinaus. Denn im Westen, im Kampfe gegen England, mußte sich das deutsche Schicksal entscheiden.

Was wir auf diesen Fahrten erlebt haben, ist in diesem Buche beschrieben. Es soll ein Bild zeichnen aus den Schicksalsjahren der deutschen Flotte, als deren äußerste Vorposten wir U-Boots-Fahrer im Atlantik kämpften. Es erzählt von der Welt des U-Bootes und von den Kämpfen auf und unter dem Meere. Deutsche U-Boote gibt es heute nicht mehr. Was an deutschem Geist und Willen in ihnen war, habe ich hier zu schildern versucht.

Die nachstehenden Blätter enthalten viele „Ich“-Sätze. Das liegt in einer technischen Eigentümlichkeit des U-Bootes begründet. Es hatte nur ein Sehrohr. An diesem stand der Kommandant. Er allein sah und führte, er schoss, und er konnte niemanden fragen, was er jetzt gerade tun und ob er schießen sollte. Wir Kommandanten haben in der deutschen Marine eine gute Führerschule durchgemacht. Wenn wir durch sie erfolgreich waren, wollen wir das dieser Schule danken.

Viel höher zu bewerten ist die Haltung der „Geführten“, die Haltung unserer Besatzungen. Ihnen, die nichts sahen, die blind, im wahrsten Sinne des Wortes blind vertrauen mußten, die unten im Boot ausharrten und ruhig ihre Pflicht taten, wenn die Bomben dichter und dichter einschlugen um die stählernen Wände, ihnen, die bis zum letzten, auch in den Revolutionstagen, treu zu ihren Führern gestanden haben, soll dieses Buch ein Denkmal setzen, den Lebenden und den Toten. Das Band zwischen allen U-Boots-Fahrern, gleichviel ob sie Offiziere oder Mannschaften waren, kann uns niemand zerreißen.

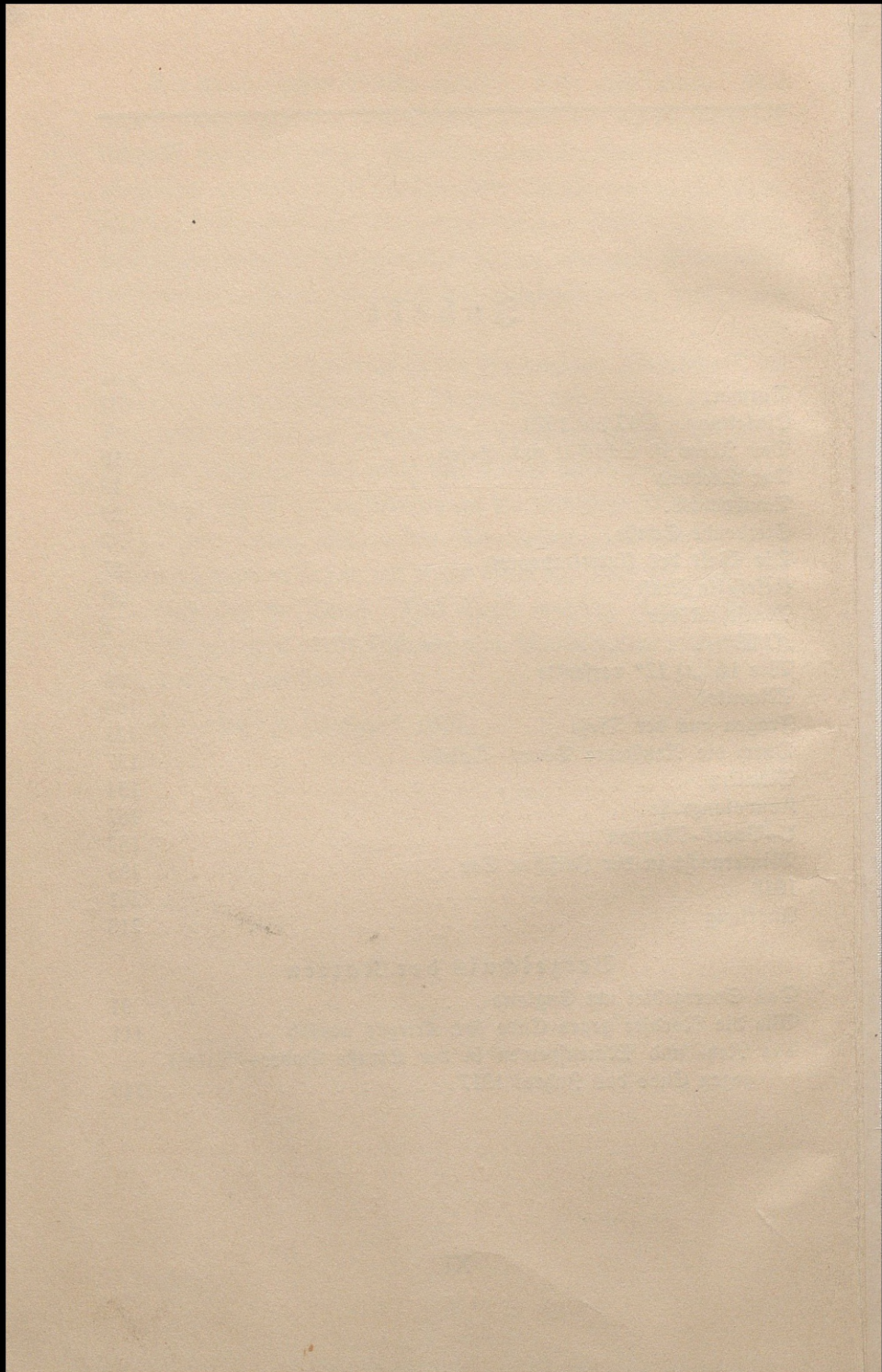
H a m b u r g , im Herbst 1930.

Inhalt

	Seite
Vorwort	VII
Einleitung. 1917 bis 1929	1
Das Meer ist Schicksal und Gesetz	10
Der Seehund	19
Tauchspanne	29
Sterbende Schiffe.	37
Die Welt des Unterseebootes	47
Gefesselte Kraft	59
Menschenköder	71
„U 62“	87
Wie ich „Q 12“ versenkte	98
Minentod	108
Fragen aus der Tiefe	125
Durch die Netzsperrre Dover—Calais	137
Mimikry	154
Konvoiangriffe	167
U-Boots-Morgen	182
Winternacht in der Irischen See	193
1918	201
Ausklang	216

Verzeichnis der Karten

Das Sperrgebiet um England	91
Wie die Nordsee gegen Ende des Krieges aussah	111
Die Netz- und Minensperren in der Straße Dover—Calais gegen Ende des Jahres 1917.	149



Einleitung

1917 bis 1929

Am 30. April 1917 donnerten die Kanonen eines deutschen U-Bootes weit draußen im Atlantik. Heulend und triumphierend warfen sich deutsche Granaten über das Deck eines unheimlichen schwarzen Schiffes. Schnell und unerbittlich taten sie ihre Arbeit, als wenn sie wüßten, welch gefährlichen Feind sie da in den Zähnen hatten. Es war die englische U-Boots-Falle H. M. S. „Q 12“, welche ihr verwegenes Spiel gegen deutsche U-Boote zum letzten Male versucht und diesmal endgültig verloren hatte. Vom Torpedo getroffen und von Granaten zerfetzt, versank das Schiff in den Fluten.

Wenige Minuten später stand der überlebende Führer der Engländer, Commander Norman Lewis, als Gefangener vor mir, als dem Kommandanten des deutschen U-Bootes. Das Schicksal hatte es diesmal eilig gehabt, seine Fäden zu spinnen. Erst vor vier Tagen war er mit seinem Schiffe aus seinem Heimathafen Queenstown an der Südküste Irlands ausgelaufen, nicht viel später, als wir mit „U 62“ Helgoland verlassen hatten; und schon waren die Rollen fast vertauscht. Die U-Boots-Falle lag auf dem Grunde des Meeres, und der Engländer fühlte zu seiner Pein deutsches Eisen unter den Füßen, das Deck eines jener verhaßten deutschen U-Boote, welche er doch eigentlich hatte überlisten und vernichten wollen.

Dieser Krieg war wirklich voll von Zufällen und Überraschungen, besonders auf dem Meere. Auf dieser weiträumigen und wildbewegten Bühne schienen sich alle Kräfte zu befehden, und doch war irgendwo ein großer Regisseur, der das Spiel meisterte. Ihm

gefiel es zuweilen in einer grimmigen Laune, groteske Szenen zu spielen und die handelnden Personen gründlich durcheinanderzuwerfeln.

So fuhr Lewis 19 Tage mit uns, kreuz und quer durch den Atlantik. Er sah uns wachen und schlafen, suchen und kämpfen und fand dabei zu seinem Erstaunen, daß die deutschen U-Boots-Fahrer sich gar nicht so sehr von seinen eigenen Landsleuten unterschieden. Gewiß, es waren Deutsche und keine Engländer. Sicher aber keine „Hunnen“ oder „Barbaren“, wie es die Lügenpropaganda seines Landes zu verbreiten suchte.

Ich will von den damaligen Erlebnissen in einem späteren Kapitel dieses Buches noch mehr erzählen. Hier soll zunächst nur das Ereignis selbst, die Versenkung der Falle und die Gefangennahme des englischen Kommandanten, erwähnt werden, weil es jetzt, nach Ablauf von 12 Jahren, noch ein ganz unerwartetes und die Öffentlichkeit lebhaft beschäftigendes Nachspiel gehabt hat.

Commander Lewis verbrachte den Rest des Krieges als Gefangener in Freiburg. Die Tatsachen der Begegnung mit ihm bewahrte mein Kriegstagebuch. Neue Fahrten und neue Kämpfe folgten. Der große, eiserne Schritt des Krieges ließ nicht viel Zeit zum Zurückblicken. So verblaßten auch bei uns allmählich die Einzelheiten dieser Episode. Erst in späten Jahren nach dem Kriege habe ich zuweilen sinnend vor meinen U-Boots-Bildern gestanden und jenes Tages gedacht, an dem uns die berstende Kraft unseres Torpedos noch in letzter Sekunde vor den tödlichen Fängen der Falle gerettet hatte.

Von Lewis hörte ich nichts wieder. Ich wußte nicht einmal, ob er noch lebte. Da kam im Sommer 1929 ein Brief aus England, der in der Übersetzung wie folgt lautete:

„Lieber Kapitän Haszhausen!

Am 30. April 1917, als ich das Kommando des englischen Schiffes „Q 12“ führte, wurde mein Schiff torpediert und versenkt durch ein deutsches U-Boot. Ich selbst wurde gefangengenommen und verbrachte 19 Tage an Bord des deutschen U-Bootes. Ich bin alle Zeit sehr dankbar gewesen für die Behandlung, welche ich durch den Kommandanten und seine Offiziere erfuhr. Kürzlich las ich ein durch den ame-

rikanischen Schriftsteller Lowell Thomas herausgegebenes Buch „Raiders of the Deep“ und sah eine Photographie von einem Offizier Hachagen, welche ganz und gar dem Offizier ähnelte, welcher mich gefangen nahm. Ich schrieb dann an die Deutsche Botschaft in London, welche die Freundlichkeit hatte, mir Ihre Adresse zu geben. Heute möchte ich Sie fragen, ob Sie der Offizier sind, welchen ich suche. Ich habe schon so lange gewünscht, meine Dankbarkeit dem Kommandanten des deutschen U-Bootes auszusprechen.

Zur Zeit bin ich Sekretär bei der League of Nations Union in Reading und habe oft Gelegenheit, öffentlich zu sprechen. Ich kann Sie versichern, daß viele Tausende von Leuten durch mich von der chevaleresken Art gehört haben, mit welcher ich behandelt wurde. Ich nehme an, daß Sie die League of Nations Union kennen und wissen, daß ihr Bestreben ist, für den Frieden der Welt zu arbeiten. Ich habe nebenbei ein gut Teil meiner Tätigkeit als öffentlicher Redner dazu verwandt, dem englischen Publikum zu zeigen, daß Deutschland, für welches ich eine große Bewunderung hege, nicht das Land ist, zu dem Kriegspropaganda es versucht hat, zu machen.

In Erwartung, bald wieder von Ihnen zu hören, bin ich
Ihr

(gez.) Commander R. Lewis R. N.“

Man kann sich meine Überraschung vorstellen. Persönliche Feindschaft hatte ja nie zwischen Lewis und mir bestanden. Ich hatte ihn so behandelt, wie jeder andere deutsche Offizier einen wehrlosen Gefangenen unter diesen besonderen Umständen auch behandelt haben würde. Sofort stand mir wieder das scharf geschnittene Gesicht des Mannes lebendig vor Augen. Andere Bilder tauchten auf aus der Erinnerung, und ich schrieb Lewis in ehrlicher Bewegung zurück, daß auch in mir die gemeinsamen Erlebnisse aus dem Kriege unvergessen seien, und daß ich mich sehr gestreut hätte, die Verbindung mit ihm wiedergefunden zu haben.

Man sagt ja, daß Reisebekanntschaften sich zu wiederholen pflegen. In unserem Falle war es zweifellos eine ganz besondere Art von „gemeinsamer Reise“ gewesen. Ich konnte mir vor-

stellen, daß es sowohl für Lewis als für mich interessant sein mußte, diese „Bekanntschaft“ aus dem Kriege jetzt unter besseren und friedlicheren Bedingungen zu erneuern.

Dann wechselten wir einige Briefe miteinander, und eines Tages forderte Lewis mich auf, nach England zu kommen, um dort einen Vortrag über meine U-Boots-Erlebnisse zu halten. Am Schluß des Briefes schrieb er mir:

„Nach meiner guten Behandlung in Deutschland und in der Überzeugung, daß vieles, was gegen Deutschland gesagt wird, unwahr ist, habe ich fortgesetzt mein Bestes getan, um die Wahrheit in England bekanntzumachen.

Jetzt bietet sich Ihnen selbst die Gelegenheit, vor der englischen Öffentlichkeit die Wahrheit über die deutschen U-Boote zu sagen. Ich hoffe, daß Sie aus patriotischen Gründen und um die Verleumdungen zu bekämpfen, welche gegen die große deutsche Marine ausgestreut waren, in der Lage sind, meine Einladung anzunehmen.“

Das war nun doch wirklich eine erstaunliche und nicht ganz alltägliche Entwicklung der Dinge:

Kampf zwischen U-Boot und -Falle bis aufs Messer, Untergang der letzteren, Gefangennahme ihres Kommandanten, drei Wochen eingeschlossen und schicksalsverbunden mit 40 verhafteten Deutschen, von eigenen (englischen) Bomben verfolgt, ein Fegefeuer ...

Dann zwölf Jahre Pause — und jetzt ein gemeinsamer Vortrag in England, sozusagen Hand in Hand vor Völkerbund- und Friedensfreunden!

Das war zum mindesten sehr ungewöhnlich, und ich begann lange über die ganzen Zusammenhänge nachzudenken.

Eine alte Erinnerung kam mir, es war im Herbst 1917, als ich von mehrwöchiger, anstrengender Fernfahrt nach Wilhelmshaven zurückkehrte. Raun hatte ich einmal wieder in einem richtigen Bett geschlafen und von einem gedeckten Tisch gegessen, als man ebenso höflich wie bestimmt von höherer Stelle bei mir anfragte, ob ich bereit sei, in einigen Tagen in mehreren großen rheinischen Städten Vorträge über den U-Boots-Krieg zu halten. Das Volk brauche Aufklärung über das, was im Felde und auf See vor sich ginge, usw.

Dem Soldaten bleibt ja bei bestimmten Fragen nichts anderes übrig, als ja zu sagen. So packte ich denn, wenn auch ungern, meine Koffer, innerlich durchaus nicht überzeugt davon, daß diese Art von Aufklärung viel nützen würde, solange es uns immer noch fehlte an der straffen Führung der ganzen Nation, welche ein Volk nun einmal nicht entbehren kann, am allerwenigsten aber in einem solchen Kriege. Im übrigen — dachten wir damals — treibt man Aufklärung im Kriege am besten mit der Waffe am Feinde und nicht mit Reden zu Hause. Heute wissen wir, wie schwer sich dieser Mangel an einheitlicher Führung bei uns gerächt hat.

Dann vergingen zwölf schwere Jahre, 1917 bis 1929. Und jetzt fragte man wieder bei mir an, diesmal von England, ob ich „aufklären“ wollte. Ob ich bereit sei, vor der englischen Öffentlichkeit die Wahrheit über die deutschen U-Boote zu sagen?!

Zunächst schien es mir ganz unmöglich, dieser Aufforderung Folge zu leisten. In Deutschland wußte man ja, wie und in welchem Geiste unsere U-Boote gekämpft hatten, und in England jetzt noch nach zwölf Jahren darüber aufzuklären, hatte doch wohl kaum einen Sinn. Würde ich nicht meine alten U-Boots-Genossen vor den Kopf stoßen, wenn ich die Einladung annahm? Waren nicht auch noch nach dem Kriege Verleumdungen über die Kampfesweise der deutschen U-Boote gerade von England ausgegangen? Sollten wir uns nicht besser gerade England gegenüber ganz passiv verhalten, zum mindesten so lange, bis der letzte englische Besatzungssoldat unser Land verlassen hatte, oder noch besser, bis der „Frieden“ von Versailles in einen wirklichen und gerechten Frieden umgewandelt war? Die widerstreitendsten Gefühle und Vorstellungen bestürmten mich. Aber ich habe dann an den Fehler gedacht, welchen wir Deutschen ja leider so häufig machen, unsere Wünsche und Ziele mit dem zu verwechseln, was praktisch möglich und erreichbar ist. Wir laufen heute Gefahr, klein zu werden im klein gewordenen Deutschland. Seitdem wir unsere Kolonien verloren haben, ist unser Gesichtskreis noch enger geworden, und doch brauchen wir heute mehr denn je Führung und Beziehungen mit der Umwelt.

Als ich das alles sorgfältig überdachte, schien es mir falsch zu sein, eine Einladung abzulehnen, die von einem Engländer an mich ergangen war, und die in der Aufforderung gipfelte, in

England persönlich über die deutsche U-Boots-Kriegsführung zu sprechen.

Unser U-Boots-Krieg gegen den englischen Handel war für England das ernsteste Kriegsproblem gewesen. Nur einmal im Kriege war England wirklich am Ende seiner Kraft. Das war im April 1917, als der uneingeschränkte U-Boots-Krieg die ersten, überraschend großen Resultate gebracht hatte. Damals kam der amerikanische Admiral Sims nach England und hörte zu seiner tiefsten Bestürzung, daß die englischen Verluste an Tonnage weit größer waren, als die Zeitungen melden durften. Damals war es, daß Jellicoe den Amerikaner mit den Worten begrüßte: „The Germans will win, unless we stop those losses and stop them soon*“). Auch diese Gedankengänge waren es, welche es mir klar machten, daß ich die englische Einladung nicht ablehnen durfte. Das umstrittene Thema: „Das U-Boot und der U-Boots-Krieg“ beherrschte ich, so daß ich in dieser Hinsicht keine Bedenken zu haben brauchte. Vom Februar 1915 bis November 1918 habe ich auf kleinen und großen U-Booten gefahren und alle Stadien und Methoden des U-Boots-Krieges praktisch selbst mit durchgemacht. Das war mein „Kriegserlebnis“, über das es sich vielleicht auch jetzt noch nach zwölf Jahren lohnte, in England und zu Engländern zu sprechen. Gleichzeitig hatte ich Gelegenheit, durch eigenes Zeugnis die noch vorhandenen Reste der Lügenpropaganda unserer Gegner aus dem Kriege zu bekämpfen. Unsere früheren Feinde sollen wissen, daß wir den Krieg „zwar nicht mit Handschuhen, aber mit reinen Händen“ geführt haben. Da ich gewisse Möglichkeiten zu sehen glaubte, Deutschland durch Übernahme der mir angetragenen Aufgabe zu nützen, mußten alle anderen Bedenken mehr gefühlsmäßiger und persönlicher Art zurückstehen. Letzten Endes schien es mir auch eine Ehrenpflicht zu sein, Commander Lewis in seinem in England geführten Kampf gegen die Kriegsklügen nicht im Stich zu lassen.

So fuhr ich Mitte November des letzten Jahres über den Kanal und sprach am 18. November in Reading vor mehreren tausend Engländern und unter starker Anteilnahme der gesamten

*) Die Deutschen werden gewinnen, wenn wir diese Verluste nicht stoppen und bald stoppen!

englischen Presse über das Wesen und den Geist des U-Boots-Krieges.

Das gemeinsame Auftreten von Commander Lewis und mir und unsere Erzählungen über „U“-Boote und „Q“-Boote lösten ein in diesem Umfang ganz unerwartetes Echo aus. Hunderte von englischen und deutschen Zeitungen brachten ausführliche Schilderungen über unsere Begegnung im Kriege und das jetzige Wiedersehen. In weit überwiegender Anzahl sprachen die englischen Zeitungen in sympathischer und anerkennender Weise über meinen Besuch und den Vortrag. Meine „Presse“ war gut, wie man zu sagen pflegt, und da man ja im allgemeinen nach dem Erfolg urteilt, kann man wohl daraus schließen, daß mein Entschluß, die Mission zu übernehmen, richtig war.

Selbstverständlich gab es auch mißvergnügte oder mißverstehende Leute in beiden Ländern. In England holten unbelehrbare Zeitungsleser die „Lusitania“-Affäre und die „Hospitaltschiffe“ wieder hervor und glaubten damit die Wirkung meines Besuches abschwächen zu können. In Deutschland witterten einige Leute Morgenluft. Ein U-Boots-Kommandant als Friedensredner, das war ja Wasser auf die Mühle ihrer Politik, „Frieden und Versöhnung um jeden Preis“! Auch hier das tief bedauerliche Fehlen jeglicher politischen Instinkte. Meine Aufgabe in England war ja klar und eindeutig, eine Darstellung des Wesens und der Seele des deutschen U-Boot-Krieges zu geben, und der Zweck, eine Atmosphäre besseren Verstehens zwischen beiden Nationen zu schaffen. Aber so mancher Deutscher kann sich ja keinen Reim machen, wenn es um eine allgemeine deutsche Sache geht, an der seine „Partei“ keinen besonderen Anteil hat.

Mein Besuch in England hatte noch eine andere und unerwartete Wirkung.

Meine Kriegserfahrungen und Erlebnisse habe ich während des Krieges jeden Tag nach Ort und Stunde genau in einem offiziellen Kriegstagebuch niedergelegt, wie es für alle Boote vorgeschrieben war. Hiervon wurden, wie von den Tagebüchern aller anderen Boote auch, mehrere Abschriften angefertigt für den Führer der U-Boote, den Flottenchef, den Admiralstab usw. Ein Exemplar meines Kriegstagebuches ist in meinem Besitz geblieben. Nebenher konnte ich während des Krieges und nach dem Kriege noch viele

Aufzeichnungen machen, so daß ich fast lückenlose Einzelheiten über meine Kriegsfahrten besitze.

Gleich nach dem Kriege wurde ich mehrfach aufgefordert, meine Erlebnisse zu veröffentlichen. Aus verschiedenen Gründen habe ich das damals nicht getan. In dem Deutschland der ersten Nachkriegsjahre schien kein ehrliches Interesse dafür zu sein, von den Erlebnissen derjenigen zu hören, die heiß um die Freiheit des Vaterlandes gekämpft und gelitten hatten. Man hatte eine neue, andere „Freiheit“ gefunden und sonnte sich in der Erwartung eines baldigen, behaglichen Schlaraffenlebens. Inzwischen ist das erste Jahrzehnt nach dem Kriege vergangen und hat nicht alle Erwartungen erfüllt. Man ist wieder ernster geworden und wagt heute zuweilen schon, herzhaftere Lektüre in die Hand zu nehmen.

Eine andere Erscheinung ist, daß es heute heranwachsende Jugend gibt, die vom Kriege keine Vorstellung hat und gerade deswegen wissen will, warum die Väter gefallen sind, gegen wen sie gekämpft haben, und letzten Endes, warum denn eigentlich Deutschland heute in die zweite Linie unter den großen Nationen der Erde gedrückt worden ist.

Es ist schwer zu sagen, ob die jüngste Fülle in Kriegsromanen, Theaterstücken aus den Schützengräben und sonstiger Kriegsliteratur ein zufälliges Zusammentreffen ist mit dieser Erscheinung, oder ob es geschäftstüchtige Journalisten sind, welche dies Bedürfnis der heutigen Jugend rechtzeitig erkannt haben. Es ist manches Gute unter den letzten Kriegsbüchern, namentlich dann, wenn sie von Männern geschrieben wurden, welche den Krieg in vorderster Reihe mit durchgekämpft haben. Auch sind Kunstwerke dabei, soweit man nur den Stil des Geschriebenen und die Macht der Schilderung betrachtet. Aber am besten lassen sich heute Kriegsbücher verkaufen, welche nicht vom „Heldentum“ sprechen und nicht den Mut und den Patriotismus derjenigen beschreiben, die täglich und stündlich dem Tode ins Auge sahen, weil sie das einfach als ihre vaterländische Pflicht betrachteten, sondern solche Bücher, die das ganze Kriegsgeschäft als aufreizend und beschämend für diejenigen ausmalen, die gezwungen waren, daran teilzunehmen, ganz gleich, welches Motiv sie beseelt haben mag.

Sierin liegt eine große Gefahr, gerade auch für unsere Jugend. Gewiß ist es gut, wenn die Völker zum Frieden angehalten

werden, was zweckmäßigerweise mit dadurch geschieht, daß man ihnen auch die Schrecken eines Krieges deutlich vor Augen führt. Der letzte Krieg hatte wirklich davon mehr als genug und brachte Leiden auf Leiden über die Völker wie noch kein anderer. Aber, wenn die Welt fortfährt, das „Problem Krieg“ nur unter diesem einen Gesichtswinkel zu betrachten, werden wir sehr bald eine neue Generation haben, die nicht nur den Krieg an sich verachtet, sondern auch aufhört, diejenigen zu verehren, welche 1914 bis 1918 für ihr Land gekämpft haben und für seine Freiheit gefallen sind.

Kein vernünftiger Mensch redet heute dem Kriege das Wort. Im Gegenteil, auch wir, die wir den Krieg kennen und durch seine Schrecken gegangen sind, sind ehrlich genug, für den Frieden einzutreten, wo immer das m i t W ü r d e geschehen kann. Niemand wehrt sich dagegen, der neuen Generation eine ehrliche Schilderung unserer Kämpfe zu geben. Sie hat einen Anspruch darauf und soll alles wissen und mit uns erleben, auch die Schrecken und das Grauen, aber sie soll auch wissen, daß die Freiheit das höchste Gut eines Volkes ist, das die höchsten Opfer verlangt. Eines Tages können solche Opfer von uns Deutschen wieder gefordert werden. Ein wahrer Friede kann nur durch ein freies Volk errungen werden.

Jetzt, nach meinem Besuch in England, bin ich wieder gefragt worden, ob ich nicht meine Kriegserlebnisse veröffentlichen wolle. Diesmal habe ich zugestimmt. Es ist in den letzten Jahren viel „gedichtet“ worden über den Krieg. Wir U-Boots-Fahrer sind keine Poeten, aber wir haben wirklich etwas erlebt und haben etwas zu erzählen aus einer anderen, fremdartigen, unterseeischen Welt, in der wir im „Schützengraben“ lagen. Möge die neue Generation das erringen, worum wir vergeblich gestritten haben!

Die Begriffe „Pflicht“ und „Opfer“ drohen aus der Ideologie unseres Volkes zu verschwinden. Pflichten haben wir zuerst gegen uns selbst. Wenn wir diese erfüllen, sind wir wahrhaft friedfertig und ein nützliches Mitglied unseres Vaterlandes.

Ohne Opfer kann kein Mensch und kein Volk sich entwickeln. Die deutsche Jugend soll daher stets der Inschrift am Ehrenmal der im Weltkrieg gefallenen Studierenden der Berliner Universität gedenken:

„INVICTIS — VICTI — VICTURI.“

Das Meer ist Schicksal und Gesetz

Die Welt um uns ändert sich, die Natur bleibt. Sie ist ewig und mit ihr das Meer. Seit undenklichen Zeiten wehen die Stürme von West nach Ost und von Ost nach West. Menschengenerationen kommen und gehen. Das Meer bleibt, ewig unfassbar in seiner unendlichen Weite.

Der Seefahrer ist heute Kämpfer wie vor Tausenden von Jahren.

Das Schiff änderte seine Gestalt, das Meer blieb, wie es war. Die weißen Segel verschwanden, der Sturm nicht. Die Küsten wurden befeuert und sinnreiche Signale erfunden. Das Meer blieb frei und stark und spottete aller menschlichen Erfindungen und Künste. Ungezählte Schiffe wirft es alljährlich an den Strand. Besiegen läßt es sich nicht. Kämpfen muß, wer es befahren will.

Die Geschichte lehrt, daß Landkriege tiefe Umwälzungen in Ländern und unter Völkern verursachen können. Noch nach Jahrhunderten sind ihre Wirkungen zu spüren. Das Meer kennt keine Eroberung. Es läßt sich nicht halten und organisieren. Es verwischt alle Spuren und ist jeden Tag so neu und unberührt, wie von Anbeginn.

Auch der Landkrieg selbst hat sich in seinem Wesen ständig gewandelt. Wäre heute noch ein Zug denkbar wie der Alexanders des Großen? Ein Eroberungszug, der durch nie gesehene Länder bis an den Indus führte und die Soldaten sechs Jahre ihrer hellenischen Heimat fern hielt? Würde es heute ein Napoleon noch wagen, nach Ägypten zu greifen oder nach Moskau zu marschieren?

Ganz anders der Seekrieg. Sein Element ist ewig und unveränderlich. Das Meer fordert gebieterisch sein Recht. Ist heute Freund und morgen Feind. Immer unberechenbar, launisch und gewalttätig. Bestenfalls neutral, aber in seiner Ungewißheit doch immer Feind. Alle Seekriege haben daher von jeher einen gemeinsamen Zug. Die Waffen und ihre Anwendung wechselten. Aber die Grundlage blieb, „die Wechselwirkung zwischen Meer, Schiffen, Menschen und Völkern“^{*)}.

Das Meer ist das Schicksal.

Am 8. Dezember 1914 unterlag das deutsche Kreuzergeschwader unter dem Grafen Spee den starken aus der Heimat beordneten englischen Schlachtkreuzern bei den Falklandsinseln. Eine fast nebensächliche Aufgabe — die Zerstörung der englischen Funkstation in Port Stanley — sollte so im Vorbeifahren mit erledigt werden. Die Engländer lagen im Hafen beim Kohlen und wußten nichts von der Nähe der deutschen Schiffe. Unser Admiral kam in schwerem Wetter ums Kap Horn, um sich nach der Heimat durchzuschlagen. Auch ihn hatte keine Nachricht vor der Berührung der Falklandsinseln gewarnt. Wäre er aus Sicht der Inseln geblieben, so hätte keiner vom anderen erfahren, und die englischen Schiffe hätten wochenlang vergeblich nach den Deutschen im Südatlantik gesucht. Ahnungslos steuerten die beiden Kreuzer „Gneisenau“ und „Nürnberg“ die im Morgengrauen aus dem Ozean auftauchenden Inseln an. Welche Gedanken mag Graf Spee gehabt haben, als er dann auf Grund der Meldungen seiner Späher die Lage erkannte?

Der Übermacht der modernen englischen Schlachtkreuzer, die, einen Tag vorher von England kommend, in Port Stanley eingelaufen waren, war er mit seinen älteren Schiffen nicht gewachsen. Näher und näher wuchsen die Dreibein-Masten der schweren englischen Schiffe wie das Schicksal selbst hinter den deutschen Schiffen über den Horizont. Der Kampf begann — und das Meer blieb neutral. Kein Nebel und kein Sturm warf sich den Engländern entgegen. Keine schützende Regenbö nahm die Deutschen

^{*)} A. Meurer: Seekriegsgeschichte in Umrissen 1925.

in ihre verhüllenden und rettenden Arme. Bei Kap Coronel einen Monat vorher standen die englischen Schiffe wie scharfe Silhouetten gegen den roten Abendhimmel und erleichterten den Deutschen das Schießen. Wind und See fuhren in jener Nacht mit rauher Hand durch die englischen Reihen und vollendeten den deutschen Sieg. Um die Falklandsinseln war das Meer kalt und still am 8. Dezember.

Die deutschen Schiffe sanken wie ihre englischen Gegner bei Kap Coronel mit wehender Flagge in die Tiefe.

Das Meer ist das Schicksal.

Ganz im Gegensatz zu Landkriegen sind Seekriege fast immer Wirtschaftskriege gewesen. Aber im Altertum war die Welt noch klein, und der Ozean brandete aus unbekannter Ferne an die Küsten des Abendlandes. Eine lange Zeit blieb er für die Menschheit ein geheimnisvolles und unergründliches Rätsel. Was mochte hinter jener Ferne liegen, da, wo Himmel und Erde zusammenfließen? Welche Geheimnisse verhüllten die im Abendrot brennenden Wolkenberge am Horizont?

Die Erde ist doch rund, grübelte man im Mittelalter. Also muß ein Schiff auf dem Ozean, wenn es sich allzu weit nach Westen vorwagt, notwendigerweise an einen Punkt kommen, wo es „bergab“ fährt. Phantasie und Mystik, Aberglaube und die ersten Anfänge wissenschaftlichen und astronomischen Denkens kämpften miteinander. Dann kam Kolumbus und segelte nach Westen. Er suchte Indien und fand Amerika. Die Welt wurde weit. Das Meer blieb zwar immer noch stürmisch und gefährlich, aber man konnte es doch befahren. Es war keine unüberschreitbare Grenze mehr. Man segelte hinaus und fand eine Insel nach der anderen, schließlich auch das Festland und neue Erdteile.

Die Zeit der großen Rauffahrteifлотten kam herauf und mit ihr Neid und Habgucht. Man rüstete Schiffe aus und bewaffnete sie. Man fuhr aus, um die Handelskonkurrenz zu bekämpfen. So sind der Handel über See und seine Träger, die Rauffahrteischiffe, zu allen Zeiten zugleich Quelle und Objekt der meisten Seekriege der Geschichte gewesen.

Ein altes Gesetz sagt: Handelsschiffe und ihre Ladungen sind im Kriege, auch wenn sie Privateigentum sind, vogelfrei, das heißt, der Wegnahme durch den Feind verfallen. Das gilt auch für Schiffe unter neutraler Flagge dann, wenn sie Konterbande an Bord führen, d. h., wenn sie Ladungen haben, welche dem Gegner direkt oder indirekt zur Unterstützung seiner Kriegsführung dienen.

Die ewigen Gesetze des Meeres und diese von Menschen geschaffenen Begriffe über seine „Freiheit“ bestimmten die Lage zur See, als der Weltkrieg 1914 begann. Die „Freiheit der Meere“ war in Wort und Schrift ein bekannter Begriff. Vielleicht gab es Leute, welche wirklich an seine Echtheit geglaubt haben. Hatten sie keine Geschichte gelesen? Das Meer ist in Friedenszeiten frei, in Kriegszeiten frei nur für den Stärkeren. Wenn ein Volk um sein Leben kämpft, macht es das Meer frei für sich selbst.

So erklärten die Engländer die Blockade. Kein Schiff erreichte mehr von außen die deutschen Küsten. Ein Dampfer mit Weizen aus Argentinien war „Konterbande“, ebenso wie ein Bananenschiff von den Azoren. Was galten Begriffe und Bestimmungen! Es war Krieg. Wozu gab es das Seebeuterecht! Man brauchte es nur etwas weiter auszudehnen und richtig anzuwenden. Dann war Deutschland bald ausgehungert. Also die Blockade! Aber es war keine effektive Blockade, wie das Seekriegsrecht sie vorsah, also eine enge Bewachung und Abschliefung unserer Küsten und Häfen. Das war gefährlich und schwierig, wenn nicht unmöglich, durchzuführen. England beschränkte sich auf eine Blockadeerklärung und fing im übrigen jedes Schiff ab, welches durch den Kanal oder nordwärts um Schottland die deutsche Küste zu erreichen versuchte. Tatsächlich hat während des ganzen Krieges kein fremdes Handelsschiff, von Westen kommend, jemals einen deutschen Hafen erreicht. Für Deutschland war die Lage verzweifelt. Wie lange konnte unsere Bevölkerung einen solchen Hungerkrieg aushalten? Kein Mensch wußte ein wirksames Mittel dagegen.

Da brachte der Krieg selbst die Antwort. Eine neue Waffe, das U-Boot, trat auf den Plan. „U 17“ untersuchte am 20. Oktober 1914 vor Norwegen den englischen Dampfer „Glytra“ und versenkte ihn, weil er Konterbande führte. Das, was schon in

den letzten Jahren vor dem Kriege in verschiedenen Ländern theoretisch erörtert war, die Verwendung von U-Booten gegen Handelsschiffe, wurde mit einem Schlage Wirklichkeit. Das deutsche U-Boot gegen die englische Hungerblockade! Das war ein praktischer Gegenzug, aber doch nicht das Ergebnis einer schon im Frieden wohl vorbereiteten Überlegung, sondern ein ganz aus sich selbst und spontan hervorbrechender Betätigungswille der neuen Waffe.

Der U-Boots-Krieg begann.

Das U-Boot war 1912 noch unerprobt. Erst 1912 war die Entwicklung des Dieselmotors so weit vorangeschritten, daß an eine Verwendung auf U-Booten gedacht werden konnte. Alle anderen Maschinen hatten sich als kaum brauchbar erwiesen. Deutschland hatte bei Beginn des großen Krieges zwar nicht die größte Anzahl von U-Booten, verglichen mit seinen Gegnern, wohl aber die meisten hochseefähigen U-Boote, die man auch offensiv auf weiten Fahrten verwenden konnte.

Jetzt hieß es, die Leistung der neuen Waffe zu beweisen. Der Dienst auf U-Booten galt als gefährlich. So konnten viele wichtige Versuche, z. B. Tauchen in größeren Tiefen und lange Fahrten bei schwerem Wetter, erst richtig durchgeführt werden, als der Krieg alle Bedenken und Hemmungen beseitigte.

Schon bald nach der englischen Kriegserklärung drang ein deutsches U-Boot in den Firth of Forth ein. Tagsüber beobachtete es durchs Sehrohr die Bewegungen der feindlichen Schiffe. Nachts kam es an die Oberfläche, um Luft zu schöpfen. Staunend sahen die deutschen Seeleute englische Kriegsschiffe an sich vorüberziehen wie lautlose Schemen, selbst unsichtbar und wohl verdeckt durch die tiefen Schatten der schottischen Steilküste. Für den Rest der Nacht ging man auf den Grund des Meeres, um der Besatzung Schlaf und Ruhe zu geben. Mitten in Feindesland, umfungen von einer märchenhaften Stille, war das Traum oder Wirklichkeit?

Zuweilen schlugen ferne Geräusche an die stählernen Wände. Leise scheuerte sich das Boot auf dem Meeresboden. Geborgen und unangreifbar. Bis am anderen Morgen die Strahlen der aufgehenden Sonne sich wieder fingen in einem kleinen, aber scharfgeschliffenen Glaspiegel, der sich vorsichtig, sehr vorsichtig über die Meeresoberfläche schob....

Es muß nicht allzu schwer fallen, sich mit etwas Phantasie die Wirkung dieser ersten U-Boots-Berichte auf die Heimat vorzustellen. Kühne Patrouillen hatte es auch schon in anderen Kriegen gegeben. Aber war das denn möglich? Man fuhr einfach mitten hinein in den Feind, beobachtete ihn so genau und solange man Lust hatte und verschwand wieder spurlos von der Bildfläche, wenn man wollte! So einfach und selbstverständlich klingt das alles heute. Und doch waren wir damals sprachlos vor Staunen. Das U-Boot schien todbringend und doch selbst unverletzlich zu sein.

Damit waren die ersten Erfahrungen gewonnen. Die Leistungen der U-Boote gingen sprunghaft vorwärts. Die Fahrten wurden weiter in den Kanal und nordwärts ausgedehnt. England wurde umfaßt. Hersing versenkte den englischen Kreuzer „Pathfinder“, das erste durch ein U-Boot vernichtete englische Kriegsschiff, Weddigen die drei englischen Panzerkreuzer „Hogue“, „Cressy“ und „Abukir“. Deutschland wachte auf, und England rieb sich die Augen. Drei große Schiffe auf einmal mit 2000 Menschenleben! Und das alles durch ein kleines Boot mit einer Besatzung von 20 Mann!

Ein U-Boot konnte also nicht nur beobachten, sondern auch schlagen und vernichten! Eine ungeheure Erregung bemächtigte sich der ganzen Welt. Der „Daily Telegraph“ schrieb dazu am 23. September 1914:

„Man fragt vielleicht, ob es klug war, sich überhaupt mit der Unterseebootwaffe abzugeben. Als vor mehr denn 100 Jahren der große Kriegsminister etlichen Versuchen mit einer Art Torpedo zusah, bemerkte der damalige Erste Lord der Admiralität, Earl St. Vincent:

„Pitt ist der größte Narr, den es je gab, weil er die Schaffung eines Kampfmittels ermutigt, das diejenigen, die die See beherrschen, nicht brauchen und das, wenn es erfolgreich wäre, sie ihnen rauben könnte.“

Was wiederum beweist, daß es immer Leute gegeben hat, deren seherische Erkenntnis ihrer Zeit weit voraus eilt.

Aber es gab auch Verluste bei uns. „U 13“ und „U 15“ kehrten nicht zurück. Das letztere Boot wurde beim Angriff von der „Birmingham“ gerammt, wie später die Engländer bestätigt haben. „U 13“ blieb spurlos verschollen. Es liegt irgendwo auf

dem Grunde des Kanals, zerschmettert, wie so viele seiner späteren Kameraden. Für abergläubische Leute war der Verlust von „U 13“ ein böses Vorzeichen.

Weddigen ereilte bald darauf das gleiche Schicksal. Ein englisches Linienschiff schnitt sein Boot in zwei Teile. Der Bug bäumte sich noch einmal hoch auf unter der tödlichen Verwundung und zeigte die in großen weißen Buchstaben aufgemalte Nummer „U 29“. Damit wußte die englische Admiralität viele Wochen früher als wir, welch großen Gegner sie vernichtet hatte.

Und doch war der Glaube an die Zukunft der U-Boote unerschütterlich. Das U-Boot war aus einem unbekannten und unheimlichen technischen Instrument zu einem lebendigen Wesen geworden. In den Flußmündungen der Deutschen Bucht lag die schlagfertige Hochseeflotte, personell und materiell zu höchsten Leistungen befähigt. Beide brauchte man nur richtig anzuwenden, um unseren Feinden erfolgreich zu trozen. Aber wie Tirpitz am Schluß seiner Erinnerungen sagt: „Das Deutsche Volk hat die See nicht verstanden. In seiner Schicksalsstunde hat es die Flotte nicht ausgenutzt.“ In diesem schlichten Satz liegt eine tiefe Tragik. In unzähligen Landkriegen haben wir Deutschen uns durch Jahrhunderte hindurch gegen Feinde auf allen Seiten gewehrt und behauptet. Wir bauten Schiffe, wir arbeiteten und organisierten. Wir gewannen Kolonien und hatten Handelsbeziehungen über die ganze Erde. Aber eine Flotte ist noch keine Seemacht, auch wenn sie U-Boote besitzt. Erst der Wille eines ganzen Volkes macht sie lebendig.

Wer wie wir U-Bootsfahrer jahraus, jahrein die Gewalt des Meeres gespürt hat, wer sie auf kleinen Booten hat heranrollen sehen, die vom Westturm gepeitschten gigantischen Seen, wer hörte, wie sie mit harter Faust an die Inseln und Felsen der englischen Westküsten mahnend und aufrüttelnd schlugen, der versteht den tiefen Sinn, der in der Natur des Meeres liegt. Es hat manche Großmächte gegeben ohne Seemacht und ohne Seegeltung. Eine Weltmacht wird nur, wer das Meer versteht. Das Meer ist Schicksal und Gesetz. Wer es mißachtet, muß büßen.

Das erste im großen Kriege war die Abspernung Deutschlands von jeder Zufuhr durch die englische Blockade. Kein Paragraph des von allen Seemächten anerkannten Seekriegsrechtes erlaubte

England, neutrale Schiffe mit Nahrungsmitteln oder anderen nicht für die Kriegsführung bestimmten Ladungen auf dem Wege nach Deutschland mit Gewalt anzuhalten. England begann als erster den Krieg zu führen nicht gegen die deutschen Heere und Flotten, sondern gegen das deutsche Volk und seine Nichtkämpfer, die Frauen und Kinder.

Das zweite war die deutsche Antwort. Wir erklärten ein Sperrgebiet um England und sandten unsere U-Boote hinaus, um die feindliche Blockade zu brechen und dem feindlichen Handel zu schaden. Auge um Auge, Zahn um Zahn!

Was hätte wohl in unserer Lage ein großes Seevolk wie die Engländer mit seinen U-Booten gemacht! Es hätte sie kämpfen lassen für Englands Freiheit bis zum letzten Boot. Den Wert diplomatischer Noten kannte man aus alter Erfahrung. Man wußte mit ihnen umzugehen. Eine Sage wäre in England um die U-Boote entstanden, eine Sage, die berichtet hätte von einem hohen und tapferen Geist ihrer Besatzungen und einer klaren und klugen Führung durch die verantwortlichen Führer der Nation.

Daß unsere Flotte diesen Geist in sich trug, zeigen Hunderte von Beispielen. Der nur schwach armierte Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ behauptete sich unter Thiersfelders Führung fast neun Monate lang im Atlantischen Ozean und fügte dem englischen Handel schweren Schaden zu. Der Geist der „Emden“ und ihres kühnen Kommandanten von Müller spukt noch heute an den Küsten Indiens. Ganz auf sich selbst gestellt, streiften die deutschen Hilfskreuzer „Möwe“ und „Wolf“ über ein Jahr durch alle Ozeane und brachten reiche Beute heim. Es war derselbe Geist, welcher Admiral Scheer in der Stagerrakschlacht mit seiner schwächeren Flotte zweimal in das Herz der englischen Schlachtlinie vorstoßen ließ.

Wir Seeleute kannten das Meer und fühlten seine Kraft in uns. Sie hätte uns befreien können, wenn wir gewollt hätten.

Das sind die Wurzeln und Anfänge des letzten großen Krieges auf dem Meer. Nicht wie sie sich in den Köpfen von Staatsmännern oder Politikern nach langem Grübeln und Studieren der Akten und Weißbücher ergeben, sondern wie sie das vom Meereswind geöffnete Auge des deutschen Seemannes sieht.

Man hat viele Bücher über den U - Boots - Krieg in allen Staaten geschrieben. Sie forschen nach dem Ursprung der Ereignisse und den Beweggründen der handelnden Staatsmänner. Das, was in diesem Buche niedergeschrieben ist, kommt nicht vom grünen Tisch oder aus den Tiefen wissenschaftlicher Forschung. Es ist das Bild, wie es sich dem deutschen Seemann blitzartig bei Beginn des großen Kampfes enthüllte und wie es heute noch unverändert steht, es sind die Erlebnisse deutscher U - Bootsfahrer im Kampf um Licht und Luft und Freiheit.

Das Meer ist das Schicksal. Über allem steht sein Gesetz. Wer das Meer kennt, liebt seinen Sturm und seine pfadlose Weite.

Der Seehund

April 1915. Lärm und Bewegung an der U-Boots-Brücke in Wilhelmshaven.

Ein frischer Wind läßt Flaggen und Wimpel auswehen, daß sie knattern.

Grau in grau spannt sich der friesische Himmel weit über den Deich. Es riecht nach Nordwest. Böen fegen wie Schatten über den Hafen, jagen Spritzer gegen Bollwerk und Schiffe, fegen in Masten und Wanten und werfen sich mit verdoppelter Kraft weit draußen auf das grüngelbe Wasser der Jade.

An den Brücken liegen dichtgedrängt die U-Boote. Ein Netz von starken Stahlseilen spannt sich über ihre grauen Leiber. Bornig rüttelt der Wind an den Booten, schiebt sie vor und zurück, daß die Rorkfender ächzen und knarren zwischen ihren rostigen Flanken.

Raum sind die Linien der Boote richtig zu unterscheiden in dem Durcheinander von Stagen und sich kreuzendem Tauerwerk, von Laufplanen, Stangen und weitgeöffneten Luken. Nur die Türme der Boote heben sich wuchtig heraus und zeigen an ihren Reihen troziger Nietköpfe, daß es draußen und in der Tiefe des Meeres noch ganz andere Kräfte auszuhalten gibt.

Etwas schüchtern, wie immer im Leben, wenn man vor einer neuen Situation steht und unbekannten Menschen und Dingen entgegengeht, frage ich mich durch nach „U 22“, dem Boot, auf welchem ich mich heute als Wachoffizier melden soll. Vieles ist

mir fremd und unverständlich, und doch erfüllt mich eine große und freudige Spannung. Endlich ein ernsthaftes Kommando! Endlich etwas Handfestes. Ein U-Boot, das nicht wartet, bis der Feind es aus den Flußmündungen holt. Endlich die freie See und der Feind!

Deprimierend war die letzte Zeit auf „Kaiser Barbarossa“ gewesen, einem alten Linienschiff des fünften Geschwaders, welches bei Kriegsausbruch aus dem „Kirchhof“ in Kiel wieder herausgeholt wurde, wo es schon seit Jahren zu altem Eisen gelegt zu sein schien. Monat für Monat hatten wir mit den anderen Schiffen des Geschwaders geübt und evolutioniert. Aber aus einem alten Rasten kann man auch beim besten Willen kein modernes Schlachtschiff machen. Wir unternahmen „kühne“ Fahrten in die Ostsee bis über Gotland hinaus und demonstrierten und blussten die Russen, so gut es ging. Aber im stillen wunderten wir uns über ihre Laune. Sie hätten nur ein paar wirklich moderne Schiffe hinausschicken sollen, um uns einmal richtig anzufassen. Dann wäre es bald mit unserem veralteten fünften Geschwader vorbei gewesen.

Oder wir lagen als Vorposten wochenlang im Schutz der Elbsände vor Anker. Auch kein Vergnügen bei den Dezemberstürmen der Nordsee. Eines Tages waren feindliche U-Boote in der Deutschen Bucht gemeldet. Das ganze Geschwader geriet in Aufregung, und wir suchten uns die Augen aus nach dem bösen Feind. Plötzlich um 7 Uhr in der Frühe — es schneite etwas, und gerade schimmerten undeutlich die Elbufer aus der Dämmerung — Alarm!! Ich stürze auf meine Gefechtsstation, schon kracht direkt über mir eins der 15 cm-Rasemattgeschütze.

„Feindliches U-Boot vier Strich an Steuerbord!“

Aber die Aufregung dauert nur einen Augenblick. Einer der Ausguckposten hat eine schwarze Fahrwasserboje, welche im Elbstrom ein Kielwasser hinter sich herzog, für ein feindliches Sehrohr gehalten. Im unsicheren ersten Morgenlicht war das verzeihlich. Noch besser wurde es acht Tage später. Wieder war es frühmorgens, und wieder war U-Boots-Alarm. Eine ganze Salve blizt auf und peitscht drüben am Bischoffsand die Elbe zu hohen Fontänen. Diesmal ist es wirklich etwas Lebendiges, aber auch wieder kein U-Boot, sondern ein — Seehund, welcher wohl sehen

wollte, was es Neues gab auf der Elbe an diesem Morgen. Welch erschrecktes Erstaunen mag in den klugen Augen des kleinen Seehundes gelegen haben! Das Rugelpfeifen hatte man ja gelegentlich schon einmal gehört, aber Granaten, das war doch wieder mal eine neue und schreckliche Erfindung der Menschen gegen seine Sippe. Blißschnell duckte er sich und vergrub sich melancholisch in den gurgelnden Tiefen der Elbe.

Das waren unsere „Kriegserlebnisse“ im fünften Geschwader gewesen. Jetzt würde es anders werden, das fühlte ich. Bald würde man selbst den Seehund spielen, aber bei den Engländern, und sehen, was es Neues gab an ihren Küsten. Ob sie den stählernen Seehund wohl auch so lieblos empfangen würden, wenn er seine Nase drüben zwischen ihren Klippen herausstreckte und nach Beute Ausschau hielt? Würden sie ihn finden, diesen frechen Kerl, der sich den weiten Weg zu ihren Inseln erkämpfte und in dunklen Tiefen da überall herum schnupperte als ungebetener Gast? Würden sie ihn aufstöbern aus seiner Ruhe zwischen den Sänden und ihn jagen und zurückhezen über die Nordsee in seine Heimat an der Elbe, wo er hingehörte?

Noch belustigt und gespannt von allen diesen Erinnerungen und Vorstellungen kletterte ich dann über viele andere an der Brücke liegende U - Boote hinweg und stand kurz darauf auf Deck von „U 22“.

Die Begrüßungsszene ist schnell erledigt. Man schüttelt dem Neuling die Hand und geht wieder an seine Arbeit. Das Boot soll morgen auslaufen, da gibt es noch viel zu tun, und niemand hat Zeit.

„Wie lange sind Sie denn auf der U - Bootschule in Kiel gewesen?“ fragt freundlich mißtrauisch der Kommandant. „14 Tage“, antworte ich, fühle aber im gleichen Augenblick, daß das wohl nicht gerade sehr lange ist, um alle die Kniffe und Künste der U - Bootsleute zu lernen.

„Aber Sie haben doch hoffentlich schon Übung im Tiefenfeuern?“

Mir wird es etwas unheimlich bei diesen Fragen, und ich entgegne nicht sehr zuversichtlich:

„An vier Tagen habe ich je eine Stunde an den Tiefenrudern von „U 10“ gestanden, Herr Kapitänleutnant, ich weiß, wie sie

bedient werden, aber Übung? Die werde ich wohl erst auf Fernfahrt bekommen."

"Na", meint der Kommandant, "ich höre, Sie sind früher auf Torpedobooten gefahren und sind Torpedooffizier auf „Barbarossa" gewesen, da verstehen Sie ja wenigstens hiervon etwas. Im übrigen wird das andere schon werden. Oberleutnant zur See v. D. macht die nächste Fernfahrt noch mit Ihnen zusammen mit, so daß Sie immer einen erfahrenen Offizier neben sich haben, der Ihnen alles zeigt. Lassen Sie sich jetzt Ihr Lederpäckchen geben (so hieß in der U-Boot-Sprache der Lederanzug) und kümmern Sie sich um die Torpedos, welche gerade übernommen werden. Nachher kann Sie der leitende Ingenieur durchs Boot führen und in alles einweisen."

So stürze ich mich also mit mehr Energie als Selbstvertrauen hinein in diese neue Welt, krieche durch den Maschinenraum, wo alles noch aufgerissen ist, durch die Zentrale, wo die Tiefenruder ratternd probiert werden und Werstarbeiter in den Winkeln schrauben und hämmern, sehe in den Wohnräumen, wie der Proviant verstaubt wird, und ende schließlich im Bugraum, wo gerade die Torpedos geregelt und dann in die Rohre geschoben werden.

Eisen und Stahl überall, feucht, dreckig und ungemütlich. Es riecht nach Maschinen. Ich gehe noch einmal in die Zentrale, weil hier noch am meisten zu sehen und zu lernen ist. Ein erdrückendes Gewirr von Rohrleitungen und Rädern, von Sprachrohren, Kompassen, Manometern und Pumpen. Herrgott, wenn man doch erst wüßte, wozu das alles da ist!

"Das hier sind die Schaugläser in den Rohrleitungen, welche von den Tauchtanks kommen", erklärt mir der Ingenieur, "das kennen Sie ja wahrscheinlich von der U-Schule her. Es ist schlimm, daß wir noch immer keine zentrale Schnellentlüftung für die Tauchtanks haben."

Ich höre nur mit halbem Ohr hin. Beklemmend ist die Enge hier unten.

"Bei den Dingen hier", fährt mein Lehrer fort, "weiß man nie, ob und wann die Tauchtanks wirklich voll sind. Sie fluten bei den dünnen Rohren auch meistens ungleichmäßig, so daß das Boot nie schnell und vernünftig auf Tiefe kommt. Wenn wir im Seegang tauchen, gibt es jedesmal Zustand. Neulich hätte uns

oben vorm Firth of Forth beinahe ein Zerstörer erwischt. Wie ein schwarzer Stier stürmte er heran durch die Nacht. Es stand ziemlich viel See, und das Boot wollte nicht durch die Oberfläche. Wir fluteten und fluteten und sackten schließlich wie ein Stein über den Achtersteven weg. Mit Mühe fingen wir uns dann wieder auf 50 Meter. Aber schön ist das nicht, wissen Sie, und man muß schon ganz verdammt aufpassen, um nicht eines Tages endgültig zu versacken."

Das schien mir auch gerade nicht sehr hoffnungsvoll zu klingen, und nachdem ich noch einmal nach meinen Torpedos gesehen hatte, stieg ich abends im Dunkeln über tausend Hindernisse hinweg wieder an Land, um Abschied von der Zivilisation und ihren Freuden zu nehmen.

Erst spät konnte ich einschlafen, verfolgt von phantastischen und ganz verrückten Vorstellungen. So etwa wie auf einem futuristischen Bild muß es in meinen Träumen ausgesehen haben in dieser Nacht.

Ich glaube, ich war ein Seehund und konnte von außen in das U-Boot hineinschauen. In der Zentrale saß der Ingenieur vor seinen schlangenartigen Rohrleitungen, wie vor einem Klavier. Seine langen dünnen Finger tasteten sich in die Entlüftungsröhre der Tauchtanks. Aber er spielte doch nicht, sondern er drückte auf alle diese Rohre, drückte mit Verzweiflung gegen den schwarzen Bug eines Schiffes, das sich mitten hineinschob in das Bild, durch die Wand hindurch. Alles war voll von Rädern und Stangen, Ventile drehten sich und wurden größer und größer . . . Dann füllte der schwarze Bug alles aus, und ich hörte nur noch das Heulen des Windes über der Jade. „U-Boots-Komplexe" würde man heute sagen.

Um anderen Tage hatte sich der Wind gelegt, und wir fuhren bei ruhiger See zunächst nach der Ems hinüber, um uns dort bei der dritten U-Flottille noch etwas einzufahren. Das Boot hatte lange zur Reparatur in der Werft gelegen. Erprobungen und Übungen waren daher nötig, bis alles wieder gut im Trimm war.

Endlich waren wir am 15. April 1915 mit allem fertig und auslaufbereit.

Ein schöner, glitzernder Frühlingsmorgen lag über der See. Der Flottillenchef begleitete uns mit seinem Torpedoboot „G 137"

aus der Ems heraus und führte uns noch sicher durch die von englischen U-Booten gefährdete Zone. Dann drehte sein Boot in elegantem Bogen nach Backbord. Die Leute winkten und schwenkten ihre Mützen. Bald versanken die gelben Dünen Borkums. Die Rauchwolke des Torpedobootes stand als letzter Gruß der Heimat noch lange weit hinter uns in den Wolken. Meine erste Fernfahrt nach Westen hatte begonnen.

„Handelskrieg führen nach Prißenordnung*) an der Westküste der britischen Inseln“ hieß der Befehl. So steuerten wir also zunächst in weitem Abstand von der englischen Ostküste nach Norden. Im Kanal hatten die Engländer gerade neue Minenfelder gelegt, deren Lage noch nicht genau festgestellt war. So war es sicherer, den Weg nördlich um England zu wählen.

Die Fahrt verlief zunächst ohne besondere Ereignisse. Zwei Dampfer untersuchten wir auf der Höhe von Peterhead, mußten sie aber als „einwandfrei“ wieder freilassen. In der zweiten Nacht nach der Ausfahrt hatten wir beim Passieren englischer Bewachungslinien die erste Berührung mit dem Feinde. Die Bewacher — es waren mit Geschützen bewaffnete Fischdampfer — zeigten schwache Lichter, so daß wir ihre Lage meistens rechtzeitig genug erkennen konnten, um zwischen ihnen ungesehen hindurchmanövrieren zu können. In dieser Nacht lernte ich den Wert der geringen Sichtbarkeit des U-Bootes kennen. Auf wenige hundert Meter huschten die Silhouetten der Engländer schemenhaft an uns vorüber, so nahe oft, daß wir Sorge hatten, sie würden das dumpf brummende Geräusch der Dieselmotoren hören oder aufmerksam werden durch den Gisch, welcher sich leuchtend und sprühend über den Bug warf, am Turm brandete und hinter uns im Dunkel verschwand.

Am nächsten Morgen kam die zwischen den Orkneys und den Shetlands liegende hohe Insel Fair in Sicht. Nach einem kurzen Intermezzo mit zwei Bewachern, die im weiten Ozean mit einem zwischen sich ausgespannten Netz nach uns suchten, nahm uns die lange Ozeandünung auf. Das Barometer fiel langsam, und mit

*) Die Handelsschiffe durften hierbei nicht ungewarnt versenkt werden. Man mußte sie vorher untersuchen und für die Sicherheit der Besatzungen sorgen.

auffrischendem Westwind kündete sich Schlechtwetter an. Wir mußten auf möglichst kurzem und schnellem Wege unser Haupttätigkeitsgebiet in der Irischen See zu erreichen suchen. Gegen die meist nach Süden zurückdrehenden und stürmisch werdenden Westwinde hatten wir draußen im freien Atlantik wenig Aussicht, vorwärtszukommen. So entschlossen wir uns, die langgestreckten Hebriden als Windschutz zu benutzen und den weiteren Vormarsch durch die „Minch“, die beiderseitig von hohen Felsküsten eingerahmte Meerenge zwischen Schottland und den Hebriden, zu nehmen.

Bei dunkler Nacht passierten wir die weit hörbare und weißgrünlich leuchtende Brandung des „Nun-Rod“. Das Feuer von Sule-Skerry zeigte uns den Weg. Mit Tagesanbruch sollten wir bei Rap Brath, an der Nordeinfahrt zur Minch, stehen. Als es hell wurde, hatte sich das Wetter aber gründlich verschlechtert. Es war eben noch April, und lange suchten wir vergebens durch die jagenden Nebelschleier nach der Küste. Erst gegen Mittag drang plötzlich ein dumpfes Donnern zu uns herüber, gleichzeitig wuchsen, vom Dunst umwoben, die riesenhaften Formen einer hohen Felsküste vor uns aus der See. Der Eindruck war überwältigend, einer Vision gleich. Für kurze Momente sahen wir auf schwarzem, von der Brandung stürmisch umworbenem Felskap, einen schlanken Leuchtturm, einige Häuser, darüber einzelne, in dunkle Felsbalden eingebettete Schneefelder. Dann hatten graue Nebelschwaden wieder alles verschlungen. Der kurze Blick hatte genügt. Wir wußten jetzt genau, wo wir waren. Die Fahrt durch die Enge konnte gewagt werden. Unser Plan war folgender:

Die in der Mitte der Minch liegenden, unbewohnten Shiant-Inseln sollten uns bei der Ansteuerung der Durchfahrt vor den Blicken der sehr wahrscheinlich direkt vor der Enge stehenden englischen Bewachung schützen. Die letzte freie Strecke mußte mit hoher Fahrt über Wasser zurückgelegt werden. Tauchen wollten wir erst möglichst spät oder wenn wir vom Gegner dazu gezwungen wurden.

Solange wir unter den hohen Ufern der Shiant-Inseln entlangfuhren, ging alles gut. Als wir von ihrer Südspitze freikamen, lag die von schneebedeckten Bergen der Hebriden riesenhaft überrhöhte Enge frei vor uns. Feuerschiff und Leuchtturm, die beiden

Torpfosten der Durchfahrt, traten klar hervor. An der engsten Stelle, gerade da, wo wir hindurch mußten, dösten drei englische Bewacher. Bei uns war jeder auf seiner Alarmstation. Wurde der Gegner aufmerksam, war immer noch Zeit genug zum Tauchen. Außerdem mußten wir auch aus navigatorischen Gründen so nahe wie möglich heran an die Durchfahrt.

Plötzlich kommt Bewegung in die Gesellschaft! Ein Signal geht hoch. Dicke Rauchballen steigen auf. Schon blizt es auf dem uns zunächst stehenden Gegner auf. Ein feines Singen, schnell anschwellend: Ssssst — Schad — Psum!!! und zischend fährt der erste Einschlag einige hundert Meter vor uns ins Wasser.

Jetzt wird's Zeit!! „Fluten!! Auf zehn Meter gehen!“

Sekundenlang hören wir, im Turm stehend, eiliges Durcheinander unter uns im Boot. Endlich die Meldung: „Schnellentlüftungen sind auf!“ Rauschend entweicht die Luft aus den Tauchtanks, schon leckt die See am Turm empor, langsam und sicher taucht das Boot, weißen Gischt aufwerfend, unter die kristallklare Oberfläche. Eine kurze Zeit lang ist die Tauchstelle noch von großen Luftblasen und dem am Boot haftenden Öl gekennzeichnet. Dann verwischt Neptuns rauhe Hand auch diese letzten Anzeichen unserer einstigen Anwesenheit in den oberen Regionen seines Reiches.

Ein Blick durchs Sehrohr zeigt, daß der Feind wütend schießend der Tauchstelle zustrebt. Wir gehen ihm unter Wasser aus dem Wege, kontrollieren noch einmal durch Peilungen des Leuchturms und Feuerschiffes unseren genauen Standort und gehen dann in größere Tiefe hinunter, um auch etwa in der Enge ausgelegte Netze oder Minen zu untertauchen.

Im Boot herrscht lautlose Stille. Nur die elektrischen Maschinen summen. Ich stehe an dem kleinen ovalen Turmglassfenster und suche, mit der Stirn ans Glas gepreßt, das unterseeische Dunkel zu durchdringen. Große Quallen, in prachtvollen Farben schillernd, segeln durch ihr grünblaues unermessliches Reich. Nichts ist hastig. Alles atmet im Gegensatz zu der eben durchlebten Spannung eine märchenhafte Ruhe. Luftblasen quellen aus dem Deck hervor und steigen silbern nach oben . . .

Jetzt müssen wir in der Mitte der Durchfahrt stehen. Die Glasfenster sind vorsichtshalber durch stählerne Gefechtsblenden ge-

schlossen. Das Sprachrohr vom Hedtraum pfeift: „Schürfendes Geräusch Steuerbord achten“. Minen oder Neze? Wir wissen es nicht. Noch tiefer steigen wir hinunter. Das Geräusch verliert sich. Auch das Unterwassertelephon vernimmt keinen Laut außer dem gleichmäßigen Mahlen der eigenen Maschinen. Von starkem Strom geschoben, schwimmen wir sicher unserem fernen Ziele zu.

Nach einer Stunde steigen wir vorsichtig nach oben und halten Umschau. Es ist schon fast dunkel und durchs Sehrohr kaum noch etwas zu erkennen. Hinter uns liegt die Enge. Kein Feind ist mehr zu sehen. Der Leuchtturm auf den Hebriden brennt schon. Geisterhaft huschen seine Strahlen über Felsen und Wasser. Wir tauchen auf. Bevor die Nacht sich senkt, nehmen wir noch einmal das großartig düstere Bild der Natur in uns auf. Dann springen fauchend die Dieselmotoren an, und weiter geht's in die Dunkelheit hinein, dem Südausgang der Minch zu.

Die Nacht wird ungemütlich werden. Schwere Wolken jagen über den Fjord, prallen an die breiten Felswände, werden emporgerissen und zerflattern hoch über uns wie graue Mähnen. Die starken, über das Boot gespannten und als Netzschuß dienenden Drahtseile beginnen zu „singen“. Während der letzten Nachtstunden sind wir noch im Schutze der Hebriden. Mit Hellwerden wird bei der Südausfahrt der Tanz losgehen.

Als ich um vier Uhr früh zur Morgenwache auf die Brücke komme, zieht gerade die erste Dämmerung herauf. Im übrigen ein übles Wetter. Von Land nichts zu sehen. Der Südwest hatte sich noch mehr aufgenommen und wehte in Stärke 8. Dazu peitschender Hagel im Gesicht und keine tausend Meter Sichtigkeit. Landfeuer waren schon seit zwei Uhr nachts nicht mehr gesichtet worden. Sehen oder irgend etwas erkennen war ausgeschlossen.

Gegen halb fünf Uhr früh schienen wir sehr schnell in immer steilere und schwerere See hineinzukommen. Ich bat den Kommandanten auf die Brücke, da ich befürchtete, daß das Brandungsfeen wären und wir der Küste zu nahe ständen. Er meinte aber, daß die Küste mindestens 20 Seemeilen entfernt sein müsse. Wir wären anscheinend in die in der Karte besonders vermerkten „dangerous overfalls“ hineingeraten, die er mit unserem Kurse gerade hätte vermeiden wollen. Unberechenbare Stromkräfte seien die Ursache.

Mit den dangerous overfalls (gefährliche Stromschnellen) hatte es folgende Bewandtnis:

Aus hunderten und mehr Metern steigen an einzelnen der schottischen Küste vorgelagerten Stellen Riffe bis etwa 17 Meter unter die Oberfläche. Wenn Wasser und Strom sich aus größeren Tiefen auf diese Stellen zu wälzen, gibt es bei ruhigem Wetter harmlose Wirbel, bei Sturm aber eine gefährliche und wild durcheinanderlaufende Brandungssee, welche namentlich Segelschiffen leicht zum Verderben werden konnte.

Bei dem unsichtigen Wetter hatten wir die Annäherung an diese Stelle nicht rechtzeitig genug spüren können und waren plötzlich mitten drin in dem brodelnden Hegenkessel. Wer noch nicht Seemann war bei uns an Bord, der ist es in dieser Nacht bestimmt geworden. Innerhalb weniger Minuten verwandelte sich die See in schäumende Raserei. Von allen Seiten stürzten sie heran, türmten sich höher und höher, die opalgrünen Berge mit ihren sprühenden Kronen, und prallten, sich hoch aufbäumend und rückwärts überschlagend, mit voller Wucht zusammen. Das Boot krachte und ächzte in allen Fugen, wenn es mit seinem Bug wie von der Höhe eines Berges jäh hinabfuhr in das kochende Wellental. Tösend und brausend warf der Sturm sich auf das Meer und riß es in Fetzen in den grauen Morgen.

Festgebunden und verummmt im Stzeug standen wir auf dem kleinen Turm und hatten Mühe, Atem zu holen zwischen den uns brüllend überlaufenden eiskalten Wassermassen. Aber der Seehund schwamm und war in seinem Element.

T a u c h p a n n e

Langsam kämpfen wir uns durch und weiter nach Süden. Die See nimmt allmählich wieder ihre frühere Gestalt an. Aber das Wetter wird schlechter. Wir sind jetzt mitten in Feindesgebiet und können jeden Augenblick überrascht werden, solange es so unsichtig bleibt.

Gerade habe ich mein Doppelglas wieder einmal zum Trocknen in den Turm gegeben und gegen ein anderes ausgetauscht, als der wachhabende Ausguck erregt mit dem Arm nach vorne zeigt:

„Ein Fahrzeug vier Strich an Backbord!“ Ich reiße das Glas hoch, sehe aber vor lauter Sprühregen nichts, rufe gleichzeitig und instinktiv „Außerste Kraft voraus, hart Steuerbord“, suche dann mit bloßem Auge etwas zu erkennen und kann nur noch zwei Schornsteine über einer langgestreckten, verschwommenen Masse ausmachen, welche im gleichen Augenblick vom Nebel wieder verschluckt ist.

Das ist noch einmal gut gegangen, denke ich. An Angreifen war bei solchem Wetter sowieso nicht zu denken. Glücklicherweise war es im Augenblick gerade etwas heller gewesen, so daß wir das Schiff auf etwa 1000 Meter Abstand noch rechtzeitig genug gesehen hatten, um abdrehen zu können. Aber eine ungemütliche Geschichte bleibt so eine Begegnung im Nebel doch immer, und außerdem: Was macht denn hier der große Dampfer ganz außerhalb aller Handelswege? Schien er nicht auch schnittig gebaut zu sein wie einer von den großen Überseedampfern, welche jetzt als Hilfskreuzer eingestellt sind?

Eigentlich hätten wir jetzt tauchen sollen, da wir die Nähe des Gegners kannten und obendrein über seinen Charakter nicht im klaren waren. Bei solchen Begegnungen im letzten Moment erst tauchen, ist immer eine gefährliche Sache, namentlich bei schwerer See, welche das Boot hochwirft und nur langsam durch die Oberfläche kommen läßt. Aber unter Wasser war es auch wieder nicht ganz geheuer. Wir hatten lange Zeit keine Landpeilung gehabt und wußten daher nicht mehr genau, wo wir waren. Auf 20 Meter fahren, war unter solchen Umständen in dieser Klippenreichen Gegend eine Fahrt ins Blinde, die leicht mit einem Krachen und Aufstoßen auf Felsen enden konnte. Wir blieben also oben, machten aber die Tauchklappen schon auf, um ein Schnelltauchen zu erleichtern. Das war eine Vorsichtsmaßregel, die zwar sachlich richtig war, in ihren mit anderen unglücklichen Umständen zusammentreffenden Folgen aber sehr bald verhängnisvoll werden sollte.

Zwei Stunden später klang plötzlich die Alarmglocke. Jäh fuhr man aus bleiernem Schlaf auf, in welchen uns die Anstrengungen der Morgenwache versetzt hatten. Taumelnd und unsicher tappte man sich in dem schwer in der See arbeitenden Boot zurecht. Keiner wußte, was oben vor sich ging. Nur die Glocke schrie und gellte: Gefahr! Gefahr!! — Dann hörten wir den Kommandanten im Turm rufen: „Hilfskreuzer in größter Nähe, so schnell wie möglich und mit allen Mitteln unter Wasser gehen!“

Gebannt hängen die Blicke am Tiefenmanometer. Mehrere Male werfen die Seen das Boot noch wieder hoch, dann endlich steigt der Zeiger langsam auf 8, 10 und 15 Meter. Schon glauben wir das Boot in Sicherheit, als es plötzlich und aus unaufgeklärten Gründen anfängt, sich stark und schnell nach vorne zu neigen. Blikartig schießt mir durch den Kopf, was der Ingenieur über die schlechten Taucheigenschaften des Bootes gesagt hatte. Aus der Zentrale kommt die Meldung, daß das vordere Tiefenruder in der Lage „hart unten“ festgeklemt ist und sich nicht bewegen läßt. Gleichzeitig stellt sich das Boot immer mehr auf den Kopf und beginnt jetzt schnell in größere Tiefen zu sinken. Der Tiefenmanometer zeigt schon über 70 Meter! Unverzüglich ergeht in dieser bedrohlichen Lage der Befehl zum „Preßluft geben“. Ich höre das Zischen der 160 Atmosphären und fühle in den Fußspitzen, wie das Boot sich vorne langsam zu heben und auch wieder zu

steigen beginnt. Auf alle Fälle müssen wir unter Wasser bleiben, bis der Gegner oben verschwunden ist. Das gelingt aber nicht. Das Boot „kippt“ und steigt, von der Preßluft erleichtert, schnell höher. Die starke Bewegung der See bewirkt, daß wir durch die letzten 25 Meter mit einem Ruck wieder an die Oberfläche geworfen werden.

Der Gegner oben ist anscheinend derselbe Hilfskreuzer, den wir heute früh schon einmal im Dunst gesehen haben. Diesmal aber ist ein Ausweichen über Wasser von vornherein ausgeschlossen gewesen. Im letzten Augenblick hat er uns beim Tauchen dann doch noch gesehen. Dann waren wir für sechs bis acht Minuten verschwunden. Jetzt taucht plötzlich der Turm wieder über den Wellen auf. Sofort eröffnet der Kreuzer ein heftiges Feuer. War das nicht mit dem Seehund auf der Elbe ganz ähnlich gewesen? Wir sehen im Sehrohr das Ausblitzen der Breitseitgeschütze und hören das Krepieren der um den Turm einschlagenden Granaten. Ein einziger Treffer in der augenblicklichen Lage ist absolut tödlich für uns. Oben können wir also auf keinen Fall bleiben. Das Boot mit festgeklemmtem Tiefenruder und ganz unnormalen Gewichtsverhältnissen nach der eben erlebten Tauchpanne aber wieder unter Wasser bringen, ist schwierig und sehr riskant. Zum Überlegen bleibt keine Zeit. Also, wieder hinunter in die Tiefe! Sehr wohl ist uns nicht zumute, als die Wellen zum zweitenmal über unseren Köpfen zusammenschlagen.

In der Folge überstürzten sich die Ereignisse derart, daß es schwer ist, sie in einem Bilde zusammenzufassen. Das vordere Tiefenruder saß immer noch fest eingeklemmt. Dadurch entstand eine ähnliche Lage wie beim erstenmal. Infolge mehrmaligen Anblasens mit Preßluft kannten wir die Gewichtsverhältnisse nicht mehr genau. Ein Mit-dem-Kopf-nach-unten-Hängen wechselte in schneller Folge mit übermäßiger Neigung nach hinten. Jeder mußte sich mit aller Kraft an seinem Platz festhalten, um auf den öligen Flurplatten nicht den Halt zu verlieren und dadurch für die Bedienung des Bootes ganz auszufallen. Unser Preßluftvorrat drohte zur Neige zu gehen. In der allmählich einsetzenden Unruhe wurde zu allem Unglück ein Preßluftventil falsch bedient und dadurch das Boot nicht vorne, sondern hinten gestützt. Das war um so weniger zu verwundern, als die Leute an den Ventilrädern,

die sie drehen sollten, krampfhaft angeklammert hingen. Die Sicherheitsgewichte — die Ultima ratio des Bootes — sollten geschluppt werden, um das Boot zu erleichtern. Der dazugehörige Schlüssel war durch die unnormale Neigung des Bootes von dem Haken, an dem er hängen mußte, heruntergerutscht und zwischen die Maschinen ins Öl gefallen.

Fast 40 Grad vornüber geneigt hing das Boot, genau wie zehn Minuten vorher, in der Tiefe. Der Batteriemaat meldete, daß die Akkumulatorenbatterie (infolge der starken Neigung) begänne, überzulaufen. Die Batterie fing an zu „gasen“. Das war das Ende, wenn es uns nicht gelang, in kürzester Zeit dem inneren Boot wieder frische Luft zuzuführen. Unter uns unergründliche Tiefen. Im Boot keine Lebensmöglichkeit mehr. Und oben der Feind. Der Augenblick war mehr als kritisch.

Noch heute sehe ich das Gesamtbild klar vor Augen. Auf den Gesichtern stand deutlich die Erkenntnis der ernstesten Lage geschrieben. Der Tod grinst in seiner furchtbarsten Gestalt aus den Winkeln. Ich weiß noch, daß ich mich als Neuling, der in solchen Gefahrlagen noch keine verantwortliche Tätigkeit übernehmen durfte, in eine Ecke der Zentrale, in der sich die Tragödie abspielte, zurückgezogen hatte. Die tieferen technischen Zusammenhänge erfaßte ich damals nur unvollkommen, wohl aber ahnte ich, daß unser Können erschöpft und das Ende nahe sei. Ich habe mich später gewundert, daß man in solchen Augenblicken überhaupt fähig ist, mit einer gewissen Sachlichkeit zu denken und zu urteilen. Es war mir, als wenn ich Zuschauer sei in meinem eigenen Leben, und das in einem nicht gerade sehr beneidenswerten Augenblicke. Ich kann nicht sagen, daß es ruhig war um mich in der Zentrale. Hastiger, gepreßter als sonst kamen die Befehle und die Antworten. Aber es war doch wieder nicht laut. Es war mehr ein stummes verzweifeltstes Ringen des Menschen mit unsichtbaren Kräften. Man spürte körperlich, wie draußen im Meeresdunkel irgendwo ein unheimlicher Rache lauerte, der nur darauf wartete, das Boot hinabzugleiten und wie ein Kartenhaus in seinen Armen zu zerbröckeln. Nur der Wille hielt uns aufrecht, der eiserne Wille zum Leben und zum äußersten Widerstand.

Dieses Hängen in der Tiefe mag nur kurze Minuten gedauert haben. Zeitbegriffe hat niemand in solchen Momenten. Der

Fehler in der Preßluftzuführung konnte endlich gefunden und ausgeglichen werden. Gleichzeitig gelang es, das vordere Tiefenruder wenigstens für Handbetrieb wieder drehbar zu machen. Der Spiegel an der Wasserwaage, der schon lange über die auf der Skala höchstzulässige Gradzahl hinausgestiegen war, sank langsam. Das Boot richtete sich auf, und der Zeiger am Tiefenmanometer kletterte mühsam zurück bis unter 50 Meter.

Da die gasende Batterie unmittelbare Vergiftungsgefahr (Chlorgas) für die Besatzung mit sich brachte, deren erste Erscheinungen sich schon in Ohnmacht und Beklemmungen zeigten, mußten wir jetzt sofort und schnellstens nach oben. Wurden wir dort auch vom Feinde gefaßt, so konnte wenigstens ein Teil der Besatzung gerettet werden.

Schweren Herzens gab der Kommandant den Befehl zum Auftauchen. Zischend fuhr der Rest unserer Preßluft in die Tauch tanks und brachte das Boot schnell an die Oberfläche, wie wir glaubten, zum letzten bitteren Akt. In der Zentrale hatte sich um die schmale eiserne Leiter, welche der letzte Rückweg ins Leben war, die Besatzung zusammengedrängt. Mit einem Ruck wird das Turmluft ausgerissen. Einer klettert heraus und ruft vom Turm erregt und freudig nach unten:

„Dichter Nebel oben! Vom Feind nichts mehr zu sehen!“ Sollte es wahr sein, sollte dies unsere Rettung werden, die einzige, die überhaupt möglich war?

Als ich schnell nach oben steige, sehe ich, wie dicke graue Schleier schon in wenigen Metern Abstand vom Boot alles verhüllen. Irgendwo in diesem Gebräu, ganz nahe bei uns, muß der Gegner stecken. Hastig ergehen die Befehle, um das Boot ganz aus dem Wasser zu bringen. Niemand will laut rufen. Es ist, als wenn wir nur durch einen dünnen Vorhang vom Feind getrennt sind. Wir wagen nicht einmal die Dieselmotoren anzuwerfen und schleichen uns mit den leiseren elektrischen Maschinen „auf den Lebensspitzen“ davon. Die ersten zehn Minuten sind kritisch. Noch einmal tauchen hätten wir jetzt nicht können. Dann weicht die Spannung allmählich, und die stärkeren Dieselmotoren ziehen uns hinaus in den freien Ozean. Diesmal ist das Meer Freund. Der Gillskreuzer tobt wie ein Blinder in demselben Nebel herum, der uns in seine verhüllenden Arme genommen hat.

Die Freude über die unverhoffte Rettung wird bald abgelöst von der traurigen Erkenntnis unserer Lage. Die Akkumulatoren-batterie war übergelaufen und ihre Isolation dadurch so geschwächt, daß sie nur noch sehr geringe Kräftemengen hergab. Damit waren wir verwendungsunklar, konnten nur im Notfall tauchen und dem Boot längere Tauchfahrten nicht mehr zumuten. Wir mußten dicht vor Erreichen unseres Zieles und ohne irgendeinen Erfolg umkehren und versuchen, uns oben um England und durch die Nordsee die rund tausend Seemeilen, welche uns von der Heimat trennten, über Wasser durchzuschlagen. Das war eine bittere Enttäuschung!

Wie alles gekommen war?

Im allgemeinen wohl eine Verkettung unglücklicher Umstände, wie sie ja so oft Katastrophen vorauszuweichen pflegt. In erster Linie waren die offenen Tauchklappen an allem schuld. Die Entlüftungen hatten nicht ganz dicht gehalten. Bei dem Stampfen in der schweren See waren schon vor dem Tauchen ungleiche Wassermengen unten in die Tauchtanks eingedrungen. Als dann beim ersten Alarm die Entlüftungen ganz geöffnet wurden, wird der vorderste Tauchtank schon einen kleinen Vorsprung gehabt haben, so daß er schneller voll Wasser lief (flutete) als die hinteren. Dadurch entstand eine Neigung nach vorne, die sich, sobald das Boot ganz unter Wasser war, von selbst wieder ausgeglichen hätte, wenn nicht die in demselben Sinne wirkende Kraft des „hart unten“ geklemmten Tiefenruders dazugekommen wäre. Die in der entstehenden Unruhe gemachten Bedienungsfehler haben dann das Unglück voll gemacht. Die Rettung hatten wir wohl in erster Linie unserem Ingenieur zu verdanken, der das Boot in diesem wahnwitzigen Hergeiz unter Wasser doch nicht hatte versinken lassen.

Das Überlaufen der Batterie ist immer mit solchen katastrophalen Neigungen verbunden. Die Schwefelsäure verbindet sich mit den meist unten im Boot stehenden Seewasserresten. Es entstehen Chlorgase, die für den Menschen tödlich sind. Wir konnten dankbar sein, daß sich in unserem Falle Gase nur in geringen Mengen entwickelt hatten. Die schnellste Zuführung frischer Luft glich die schädliche Wirkung sehr bald aus, ohne daß ernstliche Schäden an der Gesundheit der Besatzung entstanden.

Der Rückweg wurde in weitem Bogen außen um die Hebriden herum angelegt. Bei Schnee und Hagelsturm näherten wir uns in der übernächsten Nacht der Durchfahrt bei der Insel Fair. Bewachung wurde nicht gesehen. In hohlen Bergen lief die See von achtern auf. Das ganze Boot phosphoreszierte. Man wußte nicht, ob es eigentlich ganz hell oder ganz dunkel war. Zu sehen war jedenfalls nichts. Um 4 Uhr früh tauchte die Insel recht voraus aus der Dämmerung in schattenhaften Umrissen auf, zeitweise von weißen Böen verhüllt. Dazu war eine Hundekälte, die durch vierfache Wollkleidung und Ölzeug bis auf die Knochen durchdrang. Erst als wir aus diesem berüchtigten Wetterkessel heraus waren, wurde das Wetter besser. Die alles durchdringende Feuchtigkeit im Innern des Bootes schwand allmählich, und die Freiwache der Leute konnte nach den Anstrengungen und Entbehrungen der letzten Tage wieder längere Zeit an Deck sein und gründlich frische Luft schnappen.

Gott sei Dank hielt das gute Wetter auch in den nächsten Tagen an, was aber den Nachteil hatte, daß es sehr sichtig wurde und von allen Seiten Bewacher und Fischdampfer neugierig heranschossen, um zu sehen, was da für ein interessanter „Punkt“ durch die Nordsee steuerte. Wir waren gar nicht angriffslustig gestimmt und suchten möglichst un gesehen zu bleiben. Einige von ihnen zwangen uns zu weiten Umgehungen, und, wo dies nicht angängig war, zu Durchbrüchen, bei denen wir uns die zudringlichsten mit der Kanone vom Leibe halten mußten. Beim Ansteuern der Emsmündung gibt es zu guter Letzt noch eine Unterhaltung mit zwei englischen U-Booten. Unglücklicherweise war uns bei der Schießerei mit den Fischdampfern ein Richtbügel vom Geschütz abgebrochen, so daß wir uns in ein Artilleriegefecht nicht mehr einlassen konnten. Schließlich hat das zwischen zwei U-Booten auch wenig Sinn, da sie sich mit ihren Geschützen höchstens gegenseitig „weh tun“ können, kaum aber vernichten. Tauchen wollten wir nun aber auch nicht. So wurde ein frisch-fröhliches Wettrennen daraus, das bis zum Einbruch der Dunkelheit anhielt und uns den ersten Preis im — Davonlaufen einbrachte.

Abends gingen wir vor der Ems auf Grund, weil wir während der Nacht nicht einlaufen durften. Da hierbei die Akkumulatoren-Batterie nur wenig beansprucht wurde, konnten wir uns

das gerade noch leisten. Irgendwo in der Gegend, nicht weit von uns, mußten auch unsere englischen Freunde von der „Zunft“ liegen. Schade, daß man nicht aussteigen konnte, um auf dem Meeresgrund entlang zu gehen und den Klabautermann unter Wasser bei der „anderen Seite“ zu spielen.

Am diesem Abend saßen wir Offiziere zum ersten Male alle zusammen in der Messe. Leise pendelnd wiegte sich das Boot auf dem sandigen Grunde der Nordsee. So war das U-Boots-Leben eigentlich ganz romantisch und schön. Die „Tauchpanne“ vom 19. April wurde in allen ihren Phasen technisch zerpfückt. Nicht weit von der Insel Staffa an der schottischen Westküste hatte uns der Hilfskreuzer gestellt. Wie viele Märchen woben wohl um diese dunklen Felsen und tiefen Fjorde, in welchen schon die Wikinger ihre Boote ausgerüstet hatten? Was wäre passiert, wenn wir die Tauchpanne gerade über den unterseeischen Felsen der „dangerous overfalls“ gehabt hätten? Wie war es möglich, daß der Nebel sich in wenigen Minuten gerade um uns so dicht zusammengezogen hatte wie eine Tarnkappe?

Tief saß uns allen noch die Erregung über die Erlebnisse in den Knochen. Nur neun Tage waren wir draußen gewesen, mit allem, was dazwischenlag, eine Ewigkeit. Am anderen Morgen liefen wir bei schönem Wetter in die Ems ein. Schneeweiß leuchteten die Häuser von Borkum in der Sonne, überragt von dem weit sichtbaren neuen Leuchtturm. Durchs Glas erkannten wir das Signal: „Herzlich willkommen in der Heimat.“ Viel geleistet hatten wir gerade nicht, aber wir hatten doch das Gefühl, daß es gut war, „daß wir wieder da waren.“ Ich hatte viel, sehr viel gelernt und „erfahren“ auf dieser meiner ersten U-Boots-Fahrt. Eine so schlimme Tauchpanne habe ich in späteren Jahren nie wieder erlebt.

Nach einigen Tagen kam für einige von uns das Eiserne Kreuz. Tapferkeit vorm Feinde zu zeigen, hatten wir eigentlich keine Gelegenheit gehabt. Ich nahm es für den „Schrecken“ und gelobte mir, die Tapferkeit später nachzuholen.

Den „Seehund“ spielen, fand ich, hatte auch seine Schattenseiten.

Sterbende Schiffe

Im Kriege bleibt für Erinnerungen nicht viel Platz. Immer gibt es etwas Neues, was das eben Geschehene in den Schatten stellt. So hatte auch „U 22“ seine Tauchpanne bald vergessen. Ein Menschenleben war billig geworden. Daß auch das U-Bootfahren gerade keine Lebensversicherung war, hatten wir auf der bösen Aprilsfahrt zur Genüge gemerkt. So wurde man etwas frivol, und wir sprachen vom 19. April 1915 immer als von unserem „Todestag“, freuten uns im übrigen aber des Lebens. Der Sommer kam, die Tage wurden länger und wärmer, und mit Ungeduld warteten wir auf neue Befehle.

Da erhielten wir im Juni einen höchst interessanten und ungewöhnlichen Auftrag.

„U 18“ hatte schon im Herbst 1914 den Versuch gemacht, in Scapa Flow einzudringen, war aber, von Bewachungsfahrzeugen aufgespürt, in die Enge getrieben und gerammt worden. Schließlich geriet es, was bei den Stromverhältnissen da oben kein Wunder war, unter Wasser auf Felsen und wurde beschädigt. Zu guter Letzt hatte das Boot noch innerhalb der englischen Bewachung auftauchen müssen. Um es nicht in Feindes Hand fallen zu lassen, wurde es von der eigenen Besatzung gesprengt. Ein Teil der Besatzung kam um, der Rest geriet in englische Gefangenschaft, darunter auch der Kommandant v. S. Im Frühjahr 1915 gelang es ihm, aus seinem Gefangenlager, nicht weit von Liverpool, durch Geheimschrift mit der Heimat in Verbindung zu treten. Er

machte den Vorschlag, ihn durch ein U-Boot abholen zu lassen, und zwar bei Great Ormes Head, einem Landvorsprung an der Südseite der Irischen See, welcher nur etwa 30 Kilometer vom Lager entfernt war. Zur verabredeten Zeit, der Neumondnacht im Juni, wollte v. H. versuchen, auszubrechen. Zur Sicherheit waren zwei Nächte vereinbart, und zwar der 12. und 13. Juni 1915. Schließlich konnte in der ersten Nacht irgendein unglücklicher Zufall die Flucht verhindern. So hatte man etwas mehr Spielraum für das Gelingen des Planes. v. H. hatte viele für unsere Kriegsführung wichtige Nachrichten, so daß seine Befreiung sich lohnte.

Am späten Nachmittag des 11. Juni waren wir dicht bei der Stelle, an der wir am 19. April hilflos in der Tiefe gehangen hatten. Aber das Meer war diesmal friedlich. Die schon tiefstehende Sonne sandte ihre Strahlen weit hinein in die wild zerklüfteten Fjorde der schottischen Westküste. In langer Dünung rollte der Ozean heran und brandete weißaufluchtend in der Ferne an den vorgelagerten Klippen.

Bei Sonnenuntergang passierten wir „Rathlin Island“ und rutschten einige Stunden später teils über, teils unter Wasser hinein in den von den Küsten Irlands und Schottlands eng umschlossenen Nordkanal. Das Wetter war inzwischen ideal geworden, wenig bewegte See und etwas Regen. Himmel und Wasser alles grau in grau.

Um Mitternacht kam die engste Stelle. Aus dem Grau wurde es schwarz um uns, aber doch nicht so dunkel, daß wir nicht sehen konnten, wie dicht neben uns verdächtige Bojen entlanghuschten. Die Engländer hatten hier angeblich neue Netze und Minen gelegt. Wir hielten das aber für einen Bluff, da die Stärke des Stromes und die großen Wassertiefen das Auslegen von Sperren an dieser Stelle nahezu unmöglich machten. In solcher Nacht verschwamm ein U-Boot vollkommen mit seiner Umgebung.

Im Morgengrauen hatten wir quer vor uns einen großen Überseedampfer, der aus dem Clyde herauskam. Schade, schade, daß wir nicht angreifen durften! Aber das Gelingen des Planes war von der völlig unbemerkten Annäherung an Great Ormes Head abhängig. So mußten wir also noch bremsen. Mit Hellwerden wurde die See spiegelglatt. Wir fuhren über Wasser in

Sicht der Isle of Man, mitten in der Irischen See, und kein Engländer war zu sehen! Und das fast ein Jahr nach Kriegsausbruch!

Nachmittags kamen voraus die Umrisse von Land in Sicht. Wir tauchten und näherten uns unter Wasser vorsichtig der Küste. Aber es war noch zu früh, so lungerten wir bis zum Eintritt der Dunkelheit unter dem Rap Ormes Head herum, sahen uns die „Gegend“ genau an und entwarfen unseren Plan. Mit v. H. war verabredet, daß er Lichtsignale mit einer Taschenlampe geben sollte, sobald er an der Küste angekommen war. Wir wollten dann unser Dingi, ein Boot in der Westentasche von ein und einhalb Metern Länge, aussetzen und ihn abholen. Die Wiedersehensfreude malte sich jeder von uns schon in den grellsten Farben aus.

Nach Dunkelwerden tauchten wir dicht unter dem Leuchtturm von Great Ormes Head auf. Seine Lichtarme griffen weit über uns hinweg in die Nacht. Es war sehr dunkel und etwas diefig, also glänzende Bedingungen für unser Vorhaben. Lautlos glitten wir an der hohen Steilküste entlang, immer näher heran, um ja nicht auch nur den leisesten kleinen Funken oder Lichtschimmer in den Felsen zu übersehen.

Schließlich waren wir auf acht Meter Wasser. Näher durften wir nicht heran, wenn wir uns für alle Fälle noch eine Rückzugslinie in tiefes Wasser offenhalten wollten. Würde man bei acht Meter Wassertiefe tauchen, so würde der Turm nur gerade eben noch unter Wasser kommen. Wir hatten daher dreifache Ausguckposten und suchten und suchten mit den scharfen Gläsern jede Felspalte ab, aber nichts regte sich.

Immer tiefer ging es in die Bucht hinein. Da tauchen plötzlich hinter Great Ormes Head aus dem Dunkel der Nacht Häuser und Lichtschein auf. Durchs Glas erkennen wir ein schönes altes Schloß, mit einigen Gebäuden drum herum, einem in der Nacht weiß schimmernden Tennisplatz dahinter. Im Speisesaal flammt Licht auf. Die beiden leuchtenden Augen eines Autos kriechen die Serpentinien zum Schloß hinauf. Aus dem Portal flutet Licht in die Nacht hinaus. Gestalten bewegen sich schattenhaft. . . Das alles zum Greifen nahe, einen Gewehrschuß entfernt!

Eine Stunde später, als wir wieder um einen Felsvorsprung fahren, prallen uns ganz nahe und grell rote und grüne Lichter wie Raubtieraugen entgegen. Sie entpuppen sich als die Hafenfeuer

eines kleinen Fischerhafens und tun uns nichts. Mit Hellwerden wird die Suche aufgegeben. Da am Abend des 13. Juni der Versuch noch einmal wiederholt werden soll, legen wir uns erst einmal für zwölf Stunden in 38 Metern Tiefe auf den Grund der Irischen See, um tüchtig auszuschlafen.

Mittags 2 Uhr wird aufgestanden und etwas eingehendere Toilette gemacht als sonst. Dann gibt's ein Sonntagsdiner auf dem Grunde. Menü: Rosinensuppe und Rinderbraten. Das Grammophon spielt eine Beuteplatte: „There is a happy land, far, far away“^{*)}. Trotz knapper und schlechter Luft fühlen wir uns sonntäglich wohl. Gegen Abend kommen wir an die Oberfläche und suchen wieder die Felsen ab. Die Nacht ist noch dunkler als gestern. Aber auch diesmal wird kein Licht sichtbar, kein Laut oder Ruf hörbar. Als wir zum letzten Male im Morgengrauen unter dem 200 Meter über uns ragenden Leuchtturm hindurchfahren, stehen oben vor den großen Laternen die Silhouetten von vier Menschen, die die Arme am Geländer haben und hinunterstarren in die Tiefe. Hatte die Küstenwache doch etwas gesehen von uns? Was für ein langer Schatten schob sich da unten dicht an der Küste entlang? War da nicht ab und zu ein silbernes Aufleuchten gewesen, als wenn Schrauben eines Fahrzeuges ein Kielwasser ziehen? Aber im gleichen Augenblick ist das Phantom verschwunden, verschlungen von der Nacht. Die Menschen um den Leuchtturm starren, reiben sich die Augen. Damned, die Germans hier in den heiligen, englischen Gewässern!

Enttäuscht geben wir gegen Morgen die letzte Hoffnung auf und ziehen unverrichteter Dinge wieder ab. v. S. muß an seinem Vorhaben gehindert worden sein. Monate später erst erfuhren wir, daß die Flucht schon in der ersten Nacht nach dem Ausbruch aus dem Lager entdeckt worden war. v. S. wurde wieder gefaßt und zu 45 Tagen Gefängnis verurteilt.

Wir arbeiteten in den nächsten Tagen mit verdoppelter Kraft in der Irischen See, wütend, weil wir keinen Erfolg mit der Abholung des Gefangenen gehabt hatten.

Die Bewachung hatte ich mir, hier im Herzen der britischen Inseln, bedeutend schlimmer vorgestellt. Ab und zu harmlose

^{*)} Weit, weit in der Ferne gibt es ein glückliches Land.

Scharmützel mit bewaffneten Fischdampfern oder armierten Yachten. Keine Zerstörer, keine Flieger, keine Netze oder Wasserbomben. Keine Ronvois und keine Zickzackurse. Allerdings auch nur wenig Handelsschiffe. Einzelne Dampfer waren bewaffnet, aber ihre Besatzungen noch nicht so geübt, daß sie unseren Geschützen erfolgreichen Widerstand leisten konnten.

Wo war der „Sea-borne traffic“ geblieben, der von der See getragene Handelsverkehr des Britischen Weltreiches? Genügten wir vereinzelt U-Boote schon, um ihn in Verwirrung zu bringen oder auf andere geheime Wege zu verschleichen? Die wenigen Handelsschiffe, die wir antrafen, konnten wir sozusagen mühelos versenken. Der Krieg war noch jung. Nur vor U-Boots-Fallen mußten wir uns auch damals schon sehr vorsehen.

Zum ersten Male im Kriege sah ich jetzt auch die Explosion eines Torpedos und seine Wirkung auf ein Handelsschiff. Wir führten Krieg nach der „Prisenordnung“, das heißt, wir hielten die Fahrzeuge von weitem durch einen Warnungsschuß an, ließen der Besatzung Zeit zum Verlassen ihres Schiffes und vernichteten es dann durch Sprengpatronen, durch Granatschüsse in die Wasserlinie oder, wenn es eilig war, durch einen Torpedo. Aber jeder Torpedoschuß kostete 20 000 Mark. Vor allem aber hatten wir nur eine beschränkte Anzahl Torpedos an Bord, also waren wir sparsam damit.

Ein Reisdampfer aus Indien schwamm nach dem Torpedotreffer noch stundenlang auf seiner Ladung. Der Reis war aufgequollen durch das eingedrungene Wasser und stopfte selbsttätig das Leck. Da Bewachung sich näherte und die Gefahr bestand, daß das Schiff doch noch eingeschleppt wurde, mußten wir einen zweiten Torpedo drannenden.

Einer anderen Versenkung bei sinkender Sonne erinnere ich mich besonders deutlich. Ganz still und weit lag die See um uns. In blauer Ferne erhoben sich die Berge Irlands, hinter denen die Sonne in glühenden Farben versank.

Dicht vor uns lag das getroffene Schiff, ein englischer Kohlendampfer, der infolge seiner schweren Ladung rapide zu sinken begann. Tiefer und tiefer tauchte der Bug in die See, ruckweise, bis das Wasser über das Vorschiff spülte. Jetzt kamen die Schrauben hinten heraus, und das Schiff stellte sich steil auf den Kopf. Der

vordere Mast brach wie ein Streichholz, und gierig stürzte das schwere Wasser auf die Holz- und Glasteile der Brücke. Es war ganz klar und ruhig um uns, so daß wir alles mit unheimlicher Deutlichkeit sehen und hören konnten. Es rauschte, brauste, splitterte und krachte von dem sinkenden Schiff her. Das nun mit großer Gewalt eindringende Wasser preßte die Luft zusammen und jagte sie durch die zahllosen Rohrleitungen und Sprachrohre des Schiffes hinaus. Es schrie und stöhnte wie ein totwundes Tier, bis die Fluten über Masten und Schornstein zusammenschlugen. Blasen und gurgeln, weiße Strudel, Boote und Trümmer. Noch nach Minuten schossen große Holzbalken, die sich erst unten in der Tiefe losgerissen hatten, mit großer Gewalt durch die Oberfläche. Dann glätteten sich die Wellen wieder, und wir schleppten die Rettungsboote, bis ein Wachsfahrzeug am Horizont erschien. Dann warfen wir sie los.

Das Sterben dieses Dampfers stand noch lange in der Erinnerung. Der Seemann ist in seinem Innern ein gutmütiger, hilfsbereiter Mensch. Jedes Schiff hat für ihn eine Seele. Aber der Krieg macht das Herz hart wie Stahl. Man hatte uns ja angegriffen! Also heraus mit dem Schwert! Und rücksichtslos heran mit den U-Booten an den englischen Handel, den Lebensnerv des Inselreiches! Wir fühlten uns stark und sicher. Das deutsche Volk sollte uns nur vertrauen, der U-Bootwaffe. Fort mit allen Bedenken und Einschränkungen und ganze Arbeit!

So fuhren und kämpften wir weiter in dem Glauben, daß uns in der Heimat bald eine starke und kluge Führung erstehen würde, die uns befreite von allen Fesseln und uns mit ganzer Kraft den Feind anpöckeln ließ.

Nach der Versenkung von vier Dampfern kehrten wir in die Ems zurück. Unsere eigentliche Aufgabe, die Abholung des Gefangenen, hatten wir nicht lösen können. Aber wir hatten doch wenigstens sonst Erfolg gehabt. Vor allem sah ich, daß man mit einem U-Boot alles machen konnte, wenn man vorsichtig war und das Moment der Überraschung klug ausnutzte.

Die mit einem starken Angriffsgeist gepaarte Vorsicht war die richtige Mischung für den U-Boot-Fahrer. Mit „frischem fröhlichen Draufgängertum“ allein war es nicht getan. Von Schneid zur Dummheit war oft nur ein kleiner Schritt. Das Un-

bemerkbar bleiben, die Überraschung war die erste Voraussetzung für jeden Erfolg.

Im August erhielten wir eine neue Aufgabe. Diesmal ging es nach den Lofoten, weit hinauf über den nördlichen Polarkreis. Gerade diese Fahrt bewies schlagend, daß bei einer richtigen und vorsichtigen Anlage einer Unternehmung und überraschendem Auftreten der Erfolg nicht ausblieb.

Eine ganze Woche fuhren wir an der norwegischen Küste entlang. Wind, frischer Wind aus Ost. Helle und durchsichtige Luft. Lange Tage. Nordwärts! Allmählich schiebt sich das Land näher heran, und eine Inselgruppe taucht aus der See. Im weißen Licht der Mitternachtssonne schimmert zur Rechten der Gletscher Svarfisen. Vorne als Kulisse im tiefen Schatten, eine steile schwarze Felsküste. Ruhig und gleichmäßig atmet der Ozean. Wie ferne Musik klingt sein Rauschen, wenn sich die Wogen an den Klippen brechen und weit hinten in den dunklen Buchten und Fjorden verlieren. Tieffter Friede. Auch der Wind schweigt und trägt nur schwach den klagenden Schrei einer Möwe an unser Ohr. Nichts stört die Majestät der Natur, dieses Bild einer fast überirdischen Schönheit und Stille.

Stunden vergehen, und das Land vor uns im Norden kommt höher heraus.

„Da ist irgend etwas unter den Inseln“, meint der Unteroffizier der Wache, „ein Punkt, jetzt gerade unter der zweiten Bergspitze von links“, und ein dicker Lederarm schiebt sich vor mein Gesicht und zeigt mit ausgestrecktem Finger nach vorne.

Alle Gläser flitzen hoch. Der „Gegenstand“ wird genauer untersucht. Jetzt sehen wir auch schon etwas Rauch, wie ein feiner Schleier.

„Ein Fischdampfer“, meint ein Matrose. Ich habe den Punkt inzwischen auch in meinem Glas, mir scheint das nicht; eher sieht es aus wie zwei mittelgroße Dampfer. Im gleichen Augenblick schmilzt das „Etwas“ durch die Strahlenbrechung wieder in eins zusammen.

„Ein großer Dampfer mit zwei Schornsteinen“, sagt ein anderer, „ich sehe es ganz deutlich.“ Aber ehe ich das Glas noch einmal ansehen kann, zieht sich alles wieder zu einem Pünktchen zusammen und verschwindet dann ganz.

Es ist zwei Uhr nachts und fast so hell wie am Tage. Leise fängt das Herz an zu klopfen. Die Inseln vor uns waren die Lofoten. Sollte „er“ schon da sein, gleich am ersten Abend unserer Ankunft hier oben, der Engländer, den wir „abholen“ sollten? Schon Monate lang waren immer wieder Nachrichten gekommen, daß ein englischer Hilfskreuzer bei den Lofoten operierte und die deutsche, von Narvik kommende Erzschiffahrt störte. Diesem Treiben sollten wir ein Ende machen und das Schiff angreifen und versenken.

Plötzlich erscheint der Punkt wieder und wird nun schnell sichtbar und größer. Wir tauchen schleunigst, damit nicht etwa die Strahlenbrechung auch uns vorzeitig verrät und dem Gegner „ein riesenhaftes graues U-Boot“ über den Horizont zaubert.

Wir erkennen allmählich wirklich einen großen englischen Hilfskreuzer mit zwei Masten und zwei Schornsteinen. Das war großer Dufel, daß der uns gleich in die Arme lief! Fast bis auf 3000 Meter kommen wir heran. Dann ändert das Schiff doch wieder seinen Kurs und ist schnell im Innern des Vestfjords verschwunden.

Also Geduld und warten!

Bald ist auch der letzte Rauchfegen verweht. Wir tauchen wieder auf und folgen, vorsichtig und gespannt Ausguck haltend, in den Fjord. Über uns ragen die zackigen Berge der Lofoten in den klaren Nordhimmel. Schneefelder ziehen sich bis tief hinunter.

Lange vorm Kriege fuhren wir einmal mit einem ganzen Geschwader von Linienschiffen in den Sognefjord. Wie Spielzeuge wirkten sie unter den übermächtigen norwegischen Fjordwänden. Aber ein U-Boot wurde hier oben geradezu zum Nichts, erdrückt von den gigantischen Formen der Natur. Wie Riesen umstanden die Schroffen der Lofoten den Fjord und sahen weit über uns hinweg ins Nordmeer hinaus.

Endlich um 3 Uhr nachmittags kommt wieder etwas in Sicht. Bei der sehr klaren Luft und der übergroßen Sichtigkeit in diesen hohen Breiten sind wir vorsichtig genug, schon beim ersten Erkennen der Mastspitzen sofort mit „Alarm“ zu tauchen. Wir hängen mit dem „Nuge“ eben über der See und sehen das Schiff langsam näher kommen. Bald erkennen wir, daß „er“ wieder da ist, freudig läuft die Nachricht durchs Boot. Hoffentlich glückt es diesmal!

Aus den Befehlen, die vom Turm kommen, kann man sich ungefähr ein Bild machen, was oben geschieht. Maschinen- und Ruderkommandos wechseln häufig. Danach scheint also der Hilfskreuzer seinen Kurs öfters zu ändern. Schon wird das Torpedorohr bewässert, endlich scheinen wir dran zu sein. Unsere Maschinen geben ihre Höchstleistung. Doch nach wenigen Minuten fällt der Maschinentelegraph wieder auf kleine Fahrt zurück. Noch einmal zieht der Gegner auf 2000 Meter vorne vorbei. Wir müssen uns gedulden und eine sichere Schußgelegenheit abwarten.

Der Engländer hält inzwischen einen in den Fjord einlaufenden Dampfer an, untersucht seine Papiere und kommt dann wieder in größere Nähe. Plötzlich ändert er erneut Kurs, und zwar genau auf die Stelle, auf welcher wir abwartend lauern. Jetzt ist Gelegenheit! Die letzten Befehle ergehen, die Entfernung verringert sich schnell. Auf 1100 m fällt unser Schuß. Sekunden vergehen. Der Torpedo hat im Anfang seiner Laufbahn zweimal die Oberfläche durchbrochen, wie der Kommandant durchs Sehrohr sehen kann, doch läuft dann gut. Nach etwa einer Minute läßt eine dumpfe schwere Detonation das Boot erzittern. „Treffer im Achterschiff, der Feind sinkt schnell“, kommt die Nachricht durchs Sprachrohr.

Der Kommandant läßt mich einen Blick durch das Sehrohr tun. Das Schiff sinkt so rapide, daß kaum noch die Boote zu Wasser kommen. Nach vier Minuten ist das ganze Achterschiff schon unter Wasser. Nach weiteren drei Minuten verschwinden die Mastspitzen in der See, nachdem das ganze mächtige Schiff sich noch einmal hoch aus dem Wasser gebäumt hat. Unzählige Trümmer, Bojen, dicht mit Leuten besetzte Boote treiben auf der Untergangsstelle. Bei der Schnelligkeit der Katastrophe werden viele mit hinabgezogen sein.

Wir laufen unter Wasser auf 20 Meter ab und kehren nach etwa zwei Stunden an die Brackstelle zurück, um Bojen oder andere Brackstücke aufzusuchen, die uns den Namen des Schiffes verraten, den wir noch nicht einmal wissen. Als wir uns nähern, sehen wir noch die Boote herumtreiben, außerdem ist ein norwegischer und ein bewaffneter englischer Fischdampfer dazwischen, die die Überlebenden aufnehmen. Wir geben daher unser Vorhaben auf und laufen unter Wasser wieder ab.

Nach der Rückkehr erfuhren wir, daß das vernichtete Schiff der englische Hilfskreuzer „India“ (1896, 7940 Br. Reg. T., 340 Mann Besatzung, P. & O.-Linie) gewesen war. 160 Mann waren umgekommen. Das Schiff sank nahe der Insel Engelvär auf 240 Meter Wassertiefe.

Dann zogen wir weiter an der Außenseite der Lofoten entlang nach Norden, ins Eismeer hinaus, dahin, wo die Sonne über dem Meere nicht mehr unterging. Hier oben wurde es ganz einsam. Einmal trafen wir einen englischen Dampfer, der den Russen in Archangelsk Zufuhren bringen wollte. Wir versenkten ihn und waren wieder allein. Allein mit Himmel und Wasser und der Mitternachtssonne, die mit bleicher Hand über die Wellen strich.

Auf Wache ging der Blick in weite Fernen. Irgendwo im Nordwesten von uns mußte die Insel Jan Mayen liegen. Schon ihr Name klingt wie ferne Musik. Dann einige Tagereisen weiter die schneebedeckten Küsten Grönlands. Und im Norden, weiter hinauf, die Grenze des ewigen Eises.

Hier war das Jagdrevier meiner Vorfahren gewesen, die von der Weser ausgefahren waren, um im Eismeer Walfisch- und Robbenfang zu betreiben. Noch mein Großvater hatte hier mit seinem Schiff „Hannover“ gekreuzt und mit eigener Hand die Wale harpuniert. Als Kinder, entsann ich mich, hatten wir noch mit unseren Händen in einem zottigen Eisbärfell gespielt, das vor dem Schreibtisch meines Vaters lag, ein letztes Zeichen eines harten und entbehrungsreichen, aber lebensvollen Kampfes ums Dasein.

Es war „heimatlich“ für mich hier oben in der Wasserwüste des Nordmeeres, und meine Gedanken gingen Jahrhunderte zurück in die große Segelschiffszeit. Ich sah die wetterharten Gesichter der Kapitäne, hörte ihre Kommandos über das Deck hallen, die Masten knarren und die Segel schlagen. . . .

Dann kam wieder die Wirklichkeit. Eine Welle von Eldunst schlug aus dem Turmluf herauf. Wir waren auf einem Unterseeboot, auf dem ersten Unterseeboot, das die deutsche Flagge ins Eismeer trug.

Die Welt des Unterseebootes

Die beinahe faustgroßen Nietköpfe, die innen und außen wie ein Band um das Oval des Turmes laufen, haben meine Gedanken immer besonders beschäftigt. Sie waren das erste, was ich sah, wenn ich nach der Hafenzeit wieder auf mein Boot zurückkehrte, und haften im Bewußtsein wie das Tapetenmuster eines Zimmers, in welchem regelmäßig wiederkehrend nur sehr ernste und lebenswichtige Dinge verhandelt werden. Sie wankten und wichen nicht, wenn Wasserbomben draußen krachten und waren ein Bild von Troß und Kraft. Aber ich muß ehrlich sagen, daß gerade ihre Stärke zuerst etwas Unsympathisches hatte. Sie drängten sich zu dicht an uns und umschlossen uns zu deutlich mit ihren eisernen Klammern. Da gab es keinen Widerstand und kein Entweichen. Der Soldat denkt nicht an den Tod, aber wenn man sozusagen schon vorher ganz genau weiß, wo er einmal kommen wird, sieht man sich diesen Platz doch immer wieder mit etwas scheuer Neugierde an. So ging es mir auch mit den Nietköpfen, zwischen denen in rostigen Rinnfalten das Wasser herunterlief an den Wänden.

Mit der Zeit wurde das anders. Schon zu oft hatten sie jeder Gewalt standgehalten und ihre Treue erwiesen. Und wie um den Turm, so liefen die Nieten auch um den Druckkörper, um die Tauchtanks und überhaupt um das ganze Boot, in welchem wir lebten und kämpften. Die Scheu wich einem tiefen und festen Vertrauen in dies wunderbare Instrument, in unsern Stahlriß,

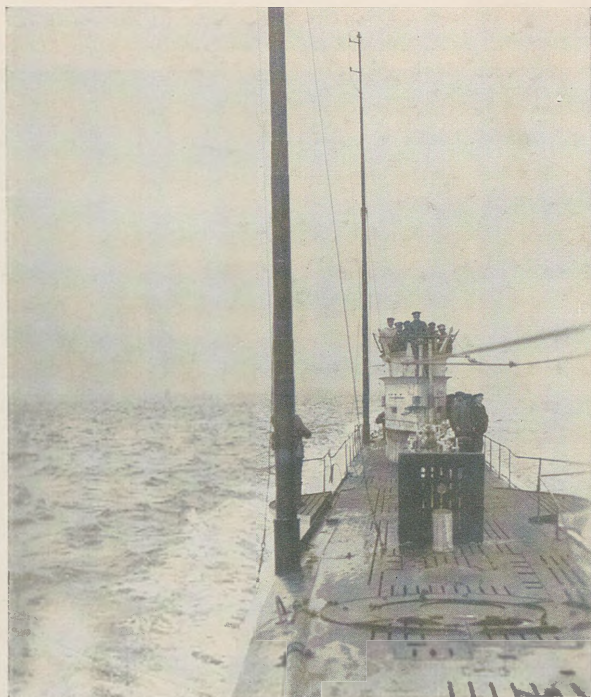
welcher uns nun schon so lange durch alle Gefahren sicher getragen hatte. Es war fast wie Sehnsucht, was wir empfanden, wenn wir diese Welt länger hatten entbehren müssen, die Welt des Unterseebootes, von welcher bei allen Schrecken doch immer wieder von neuem eine rätselhafte Anziehungskraft ausging. Wir lernten ganz von selbst uns wohl und geborgen in unserer „Röhre“ zu finden und verwuchsen mit ihr zu einem lebendigen Wesen. Wir dachten nicht mehr an den letzten Augenblick, an den U-Boots-Tod in den Tiefen des Meeres, welchen niemand beschreiben kann. Kampf war die Welt, in der wir lebten, Kampf gegen den Feind, gegen das Meer und gegen die dunklen Mächte der Tiefe.

Aber sie hat auch ihre Geheimnisse, diese Welt, welche man kennen muß, um in ihr leben zu können. Auf den ersten Blick scheint das U-Boot etwas Menschenfeindliches, etwas Unfaßbares und Phantastisches zu sein. Worin liegt dies Geheimnis? Wie kommt es, daß ein U-Boot tauchen kann? Und wie ist es möglich, daß es nicht versinkt, daß es unter Wasser schwimmt wie ein Fisch und wieder an die Oberfläche kommt, wann es will?

Ein Flugzeug kann man verstehen. Es hat ja Flügel wie ein Vogel und einen Motor und eine Schraube, um zu fliegen. Aber ein U-Boot? Es schwimmt genau wie ein anderes Schiff auf dem Wasser, es hat Masten und eine Brücke, auf Deck können Leute stehen und sogar Kanonen. Und doch ist es in weniger als einer Minute spurlos unter der Oberfläche verschwunden!

Es ist gar nicht so schwer, dieses technische Rätsel zu lösen. Ein U-Boot hat zwei Hüllen: Eine innere runde, aus Nickelstahl, den Druckkörper. Er muß stark sein und den Druck des Wassers auch in größeren Tiefen auf sich nehmen. Innerhalb des Druckkörpers befinden sich alle wertvollen Teile, alle Maschinen, überhaupt alle Dinge, welche mit Wasser nicht in Berührung kommen dürfen, also auch die Besatzung.

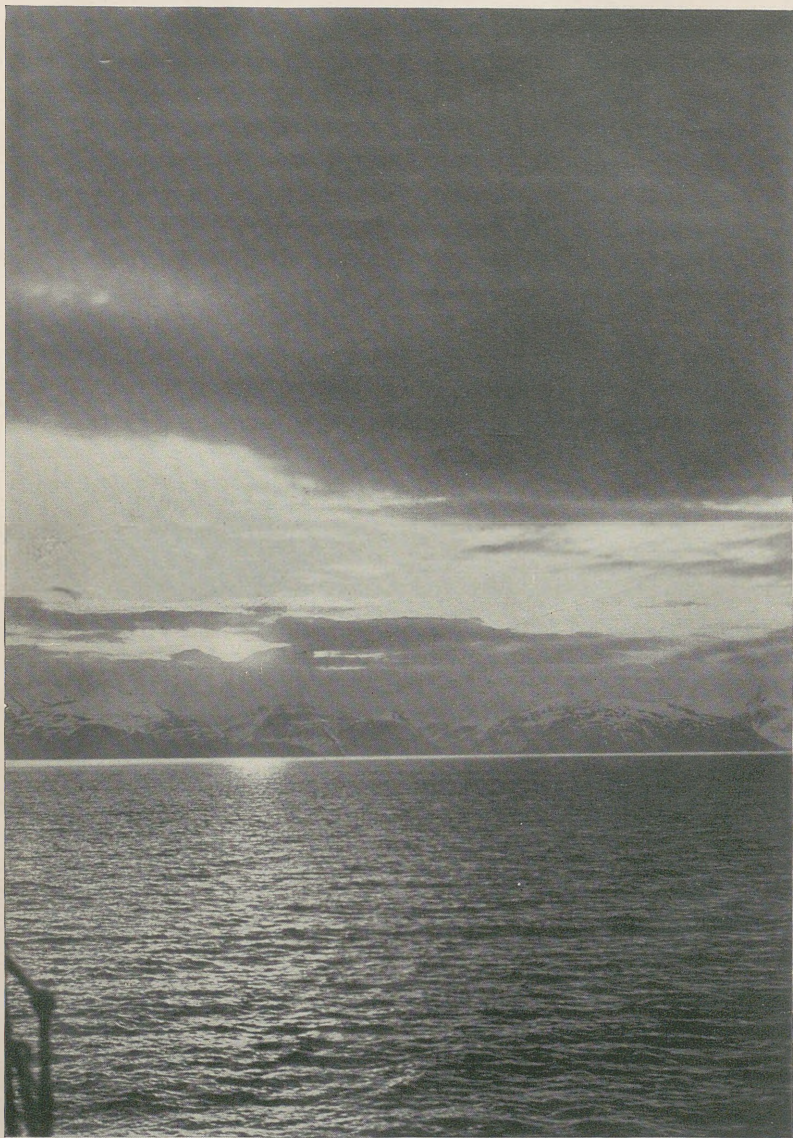
Die äußere Hülle besteht aus „Blech“, gibt dem Boot über Wasser eine schiffsmäßige Gestalt und ein Deck, auf welchem man gehen kann. Vor allem aber nimmt sie einen wertvollen Teil des Bootes, die Tauchtanks, in sich auf, welche bei Überwasserfahrt leer sind. Läßt man sie voll Wasser, so sinkt das Boot unter die Oberfläche und würde nun immer weiter sinken, wenn man es nicht durch die Kraft der Maschinen und Schrauben fortbewegte und



1. Oberdeck eines großen U-Boots von vorn gesehen



2. Blick vom Turm auf das achtere Geschütz



Fot. Hans Breuer, Hamburg

3. Mitternachtssonne im Vestfjord (Lofoten)

... nichts stört die Majestät der Natur, dieses Bild einer fast überirdischen Schönheit und Stille ...

durch die Stellung der vorn und hinten am Boot wie Flossen angebrachten Tiefenruder in dynamischem Gleichgewicht erhielt. Das Flugzeug kann in der Luft nicht stehen. Es kann wohl den Motor abstellen und eine Zeitlang im Gleitflug schweben, aber nur eine Zeitlang. Genau so das U-Boot. Es kann wohl einen Augenblick mit gestoppten Maschinen schweben. Dann kommt es aber entweder nach oben, wenn es noch etwas leichter ist als das Wasser, oder es sinkt tiefer, wenn es schwerer ist. Sobald die Schrauben gehen und die Tiefenruder wirken, machen kleine Gewichtsunterschiede nichts mehr aus. Das Boot steuert wie gewünscht auf 10, 20, 30 oder 50 Meter Tiefe.

Um das Boot richtig „auswiegen“ zu können, ist innen im Druckkörper ein großer Tank, der Reglertank, eingebaut. In ihn kann Wasser von außenbords eingelassen oder durch eine Pumpe aus dem Tank herausgedrückt werden, je nachdem das Boot leichter oder schwerer werden, unter Wasser steigen oder sinken soll.

Die Tauchtanks haben an ihrer untersten Stelle eine große Klappe, die Tauchklappe, und ganz oben ein Lustrohr, den Lustdom. Beides kann vom Innern des Druckkörpers aus geöffnet und geschlossen werden. Solange das Lustrohr geschlossen ist, kann kein Wasser in die Tauchtanks eindringen. Sowie aber der Lustdom geöffnet wird, drängt das Wasser mit Gewalt die Luft heraus. Zischend entweicht sie, und die Tauchtanks füllen sich innerhalb 20 bis 30 Sekunden voll Wasser. Das Boot verliert seinen Auftrieb und sinkt unter die Oberfläche. Die Maschinen gehen an, das vordere Tiefenruder wird nach unten und das hintere nach oben gelegt. Das Boot taucht unter die Oberfläche. Soll es wieder nach oben kommen, so werden die Tiefenruder umgekehrt gelegt. Mit Preßluft werden die Tauchtanks etwas „angeblasen“, damit das Boot höher aus dem Wasser kommt. Dann saugt ein starkes Turbogebälde von außen Luft an und preßt das Wasser aus den Tauchtanks heraus. Das Boot schwimmt wieder auf der Oberfläche.

Die „Preßluft“ (komprimierte Luft) wird in starken Stahlflaschen, welche einen Druck von 160 Atmosphären aushalten, mitgeführt. Sie ist gleichzeitig die letzte Rettung für das Boot, wenn es aus irgendwelchen Gründen nicht wieder an die Oberfläche kommen kann. Theoretisch müßte also ein U-Boot, welches sich

in 158 bis 159 Metern Tiefe befindet, durch die Preßluft noch wieder gehoben werden können. Praktisch ist das niemals ausprobiert. In Tiefen über 100 Meter zu gehen, war schon etwas gefährlich. Es fing an zu „knacken“, und in 200 Meter Tiefe oder mehr drückt der Wasserdruck den ganzen Stahlkörper wie ein Kartenhaus zusammen.

Nun muß man nur noch wissen, daß ein U-Boot über Wasser mit Dieselmotoren, unter Wasser aber mit elektrischen Maschinen fährt. Die letzteren brauchen keine Luft, sondern nur elektrische Kraft, welche in einer im Druckkörper befindlichen Batterie aufgespeichert und jedesmal, wenn das U-Boot an der Oberfläche ist, wieder neu durch die Überwassermotoren aufgeladen wird. Die Dieselmotoren brauchen Öl, dieses wird in Tanks mitgeführt, welche außen am Boot zwischen den Tauchtanks liegen. Vor allem aber auch Luft. Dafür ist ein Luftmast da, welcher geöffnet wird, sobald das Boot an die Oberfläche kommt.

Das ist das ganze Geheimnis!

Das Boot muß aber auch angreifen können. Dafür hat es Torpedorohre vorn und achtern, aus welchen die Torpedos abgeschossen werden, selbst wieder 7 Meter lange kleine „U-Boote“, mit Schrauben, Tiefenrudern und einer komplizierten Maschinerie. Dann sind noch zwei Kanonen auf dem Deck. Damit diese beim Tauchen nicht anrosten, werden sie dick mit Talg und Fett eingeschmiert und haben vorne in der Mündung des Rohres einen Pfropfen, damit kein Wasser in die „Seele“ kommt.

Ein Gang durchs Boot:

Vorn der Bugraum mit den Torpedos, dann der Wohnraum für die Matrosen, dahinter der für die Heizer. Es folgen Unteroffiziersraum, Offiziersmesse und Kommandantenraum. In der Mitte des Bootes das Herz, die Zentrale, mit allen wichtigen Maschinen, großen Handrädern für die Tiefenruder, Preßluftflaschen und Taucheinrichtungen. Es folgt ein hoher Maschinenraum für zwei große Dieselmotoren, dahinter ein etwas niedriger für die elektrischen Maschinen und ganz hinten als Abschluß der Heckraum mit den Hecktorpedos. Mitten auf dem Druckkörper steht der Turm. In ihm sind alle Einrichtungen, welche der Kommandant braucht, um das Boot zu dirigieren, also Telegraphen, Telephone, Sprachrohre usw. und vor allem die Sehrohre.

Alarm!!!

Alles stürzt auf Tauchstationen.

Der leitende Ingenieur meldet durch das Sprachrohr nach dem Turm:

„Personal ist auf Tauchstationen. Maschinen sind klar!“
Kommandant: „Fluten!!!“

Der Ingenieur gibt einen Wink, und Unteroffiziere drehen schnell große Handräder unter der Decke der Zentrale, sie öffnen die Luftdome. Brausend entströmt die Luft aus den Tauchtanks. Noch während das Boot unter die Oberfläche geht, kommt das Kommando:

„Beide Maschinen langsame Fahrt voraus. Auf 10 Meter gehen!“ Die Schrauben drehen sich, und das Boot gehorcht den Tiefenrudern. Das alles muß in Gefahr innerhalb 30 bis 40 Sekunden erledigt sein. Unter normalen Verhältnissen, wenn kein „muß“ dahinter sitzt, in ein bis zwei Minuten.

Eigentlich ist alles übrige wie bei jedem anderen Schiff. Das U-Boot hat, wenn es über Wasser fährt, eine Brücke, oder besser gesagt einen starken Blechverschlag oben auf dem Turm, dahinter steht die Wache, oft genug von brüllenden Seen überlaufen.

Zwei Masten sind da, welche von innen elektrisch aufgerichtet und niedergelegt werden können. Das Deck ist oben aus Holz, um das Boot etwas wohnlicher und schiffsmäßiger zu machen. Eine Küche („Kombüse“) ist an Bord, in welcher für alle Mann gekocht wird. Meistens gab es Erbsensuppe. Aus ihr strömen, namentlich unter Wasser, undefinierbare Gerüche.

Auf kleinen Booten war das Allernötigste hinter einem grünen Vorhang aufgestellt. Es war sehr peinlich, wenn man gerade bei dieser Beschäftigung durch Alarm gestört wurde.

Die Alarmglocke war die schrecklichste Glocke, welche ich jemals gehört habe. Sie war nicht nur aufdringlich und laut, nein, sie schrie und bellte durchs Boot und hätte Tote zum Leben erwecken können. Sie riß die Besatzung höchstpersönlich mitten aus dem Schlaf und rüttelte und schüttelte an uns. Und einige Sekunden später stand man noch etwas zitternd von dem „Schreck“, aber doch ganz munter geworden, auf seiner Tauchstation.

Beim Marmtauchen bei Nacht war eigentlich nur ein Kommando nötig: „Fluten!“, und dann nur noch der Befehl für die Maschinen und Ruder. Alles andere geschah im „Schlaf“.

Das Sehrohr selbst war ein 6 Meter langes Stahlrohr mit scharfer Prismenoptik. Von Oberkante Turm bis zum Kiel war es noch einmal 6 Meter. Wenn der Kiel des Bootes auf 12 Meter Tiefe war — die Tiefenmanometer zeigten selbsttätig die Tiefe an, in der sich das Boot befand —, sah das Sehrohr also gerade eben noch mit seinem dünnen obersten Teil, „dem Auge“, aus dem Wasser. Gingen wir tiefer hinunter, wurde es ganz eingezogen. Jetzt war das Boot blind und fuhr nur noch nach Kompaß und Tiefenmanometer. Wir sahen nichts, hörten und fühlten aber um so mehr. Der sechste Sinn, der U-Boots-Sinn, erwachte. Jetzt tat sich die eigentliche Welt des Unterseebootes auf, die Welt unter der Oberfläche des Meeres im getauchten U-Boot, eine neue fremde Welt.

Nicht wir waren versunken, sondern die übrige Außenwelt war uns versunken. Oben heulte der Sturm und brachen sich die Seen. Hier unten war Ruhe, märchenhafte Ruhe. Die meisten Leute, welche keinen Dienst hatten, schliefen. Ich legte mich in meine Koje, drehte wie im D-Zug meine Leselampe an und vertiefte mich in Jules Verne: „Zwanzigtausend Meilen unterm Meere.“

Mitten im Ozean geht der „Abraham Lincoln“ unter, und die Schiffbrüchigen werden vom „Nautilus“, dem geheimnisvollen Unterseeschiff des berühmten Kapitäns Nemo, aufgenommen. Sie klammern sich schwimmend an das nie gesehene, unheimliche Ungeheuer und erzählen davon:

„Ganz entschieden war es ein harter, undurchdringlicher Körper und nicht jene weiche Masse, aus welcher der Leib der großen Unterseefäugetiere besteht. Der schwärzliche Rücken, der uns trug, war glattpoliert, aber nicht schuppig. Er gab einen metallischen Klang und schien, so unglaublich es war, aus verholzten Platten gemacht zu sein. Ein Zweifel war nicht möglich. Das Tier, das Ungetüm, das Phänomen, das die Phantasie aller Seeleute aus Rand und Band und auf alle möglichen Irrwege geführt hatte, war ein Wunderwerk aus Menschenhand! Wir lagen auf dem Rücken eines Gegenstandes ausgestreckt, der nichts anderes war als eine Art unter-

seeischen Fahrzeuges, das die Gestalt eines ungeheuren Stahlfisches hatte. Welcher Art war das Geheimnis dieser unterseeischen Schifffahrt? Was für Wesen lebten in diesem seltsamen Fahrzeuge?"

Kapitän Nemo erklärt seinen Nautilus:

„Dies ist ein Manometer, in Verbindung gebracht mit dem Wasser, dessen Druck es anzeigt, meldet es mir gleichzeitig die Tiefe, in welcher sich mein Schiff bewegt . . .

Ich kann den Nautilus auch von unten nach oben und von oben nach unten laufen lassen, mittels geneigter Flächen. Diese Flächen sind beweglich und werden vom Innern aus mittels starker Hebel regiert.

Mein Boot braucht keinem Sturm zu trotzen, weil es wenige Meter unterhalb der Oberfläche die absolute Ruhe findet . . .“

Es hatte seinen besonderen Reiz, diese technischen Träume eines Dichters mit der lebendigen Wirklichkeit zu vergleichen. Wie nahe war Jules Verne ihr gekommen!

Zwei Dinge sind es, welche man unter Wasser zuerst und auf alle Fälle braucht, Elektrizität und Luft.

Die erste für die elektrischen Maschinen. Wenn sie ganz langsam liefen, konnte das Boot ungefähr 20 Stunden unter Wasser bleiben. Fuhr das Boot „äußerste Kraft“ unter Wasser, reichte der Batteriestrom kaum für eine Stunde. Dann mußten wir auftauchen, wenn wir uns nicht auf den Grund legen wollten. Die Akkumulatorenbatterie gab ferner den Strom her für Licht, Heizung (sogar das gab es auf modernen Booten), die Kombüse, die Pumpen und eine Menge anderer Maschinen. Die Elektrizität war das Blut des U-Bootes. Sie kreiste durch alle die zahllosen dicken und dünnen Rabel und erhielt das Boot am Leben.

Luft brauchte die Besatzung zum Atmen. Da der Druckkörper unter Wasser ganz nach außen abgeschlossen ist, kam keine Luft hinein und keine verbrauchte heraus. Reichlich 40 Mann Besatzung hat ein großes U-Boot. Diese Menschen verbrauchen zunächst das Quantum Frischluft, welches noch im Bootskörper von der letzten Überwasserfahrt her vorhanden ist, daher wurde über Wasser immer gut durchgelüftet. Das reicht etwa für

6 bis 8 Stunden, ohne daß merkbare Beschwerden eintreten. Die verbrauchte ausgeatmete Luft wird von Kalipatronen aufgenommen und so gut es geht gereinigt. Wird das Atmen schwerer, kann die Lusterneuerung angestellt werden, d. h. die im Boot mitgebrachten Sauerstoffflaschen werden aufgedreht und nach einer Kontrolluhr strömt Sauerstoff frei ins Boot. Aber auch hiermit ist nur eine beschränkte Lebensmöglichkeit gegeben, da erstens nicht beliebig viel Sauerstoff mitgenommen werden kann und zweitens das Reinigen der verbrauchten Luft doch nur unvollkommen ist. Nach 15 Stunden etwa fängt es an, ungemütlich zu werden. Die Lunge arbeitet schwer, und eine große Müdigkeit befällt den Menschen. Man wird gleichgültig und muß alle Energie zusammenraffen, um wach und aufmerksam zu bleiben.

Es ist wohl nie genau festgestellt worden, nach welcher Zeit der letzte Mann im Boot „einschläft“, aber es ist anzunehmen, daß nach etwa längstens drei Tagen jede Lebensmöglichkeit in einem getauchten Boot aufhört, wenn inzwischen keine neue Luft von außen zugeführt ist. Oft nahmen wir bei langer Tauchfahrt gemeinsam unser Abendbrot. Kein Mensch sprach, jeder stierte vor sich hin und aß kaum. Man brauchte seine ganze Kraft fürs Atmen. Niemand hatte Appetit, und nichts schmeckte. Da plötzlich ein Aufleuchten in den Augen, Bewegung und Leben. In der Zentrale war für zehn Minuten Sauerstoff angestellt. Luft! Luft! Der ganze Mensch hob sich. Mit einem Schlage erwachten die Lebensgeister. Die Unterhaltung begann, und man freute sich für die nächste Stunde des Daseins. Dann wurde man wieder langsam müde, müde und gleichgültig, bis ein neuer Luftstrom kam.

Eine große Gefahr blieb immer die ausgeatmete Kohlen säure, die sich trotz Reinigung der Luft durch die Kalipatronen mit anderen im abgeschlossenen U-Boot auftretenden Gasen und Riechstoffen zu einem gesundheitschädlichen Gemisch vereinigte, das zuweilen tödlich wirkte. Das Schicksal eines deutschen U-Bootes ist nie ganz aufgeklärt worden. Im Sommer 1915 warf die See das Boot völlig unversehrt an der englischen Ostküste an den Strand. Innen fand man die ganze Besatzung tot. Nichts deutete auf einen Kampf. Die meisten lagen auf ihren Kojen oder in Hängematten, einige waren halb heruntergeglitten. Zwei hockten in den Ecken der Zentrale. Ein furchtbares, grausiges Bild mußte sich den ersten

Engländern geboten haben, als sich die Luken öffneten und ihnen die Grabesluft entgegenschlug.

Wahrscheinlich war das Boot eines Abends auf den Grund gegangen, um der vom harten Dienst übermüdeten Besatzung Ruhe und Schlaf zu geben. Nur die in der Zentrale gefundenen beiden Leute hatte man als Wache zurückgelassen. Vielleicht sollten sie um 1 Uhr nachts für zehn Minuten Sauerstoff anstellen. Das ist wohl auch geschehen. Aber wie Blei hat sich die tödliche Müdigkeit auf die Unglücklichen geworfen und den Willen erstickt, den Hahn nach zehn Minuten wieder zuzudrehen. Eine müde Hand hat wohl noch nach dem Ventil getastet, ist aber auf halbem Wege kraftlos heruntergesunken. Die Luftverhältnisse im Boot haben sich nun ohne jede Kontrolle schnell und immer mehr verschlechtert. Es ist möglich, daß die überreiche Sauerstoffzufuhr, die an sich und allein nicht tödlich sein kann, die Menschen betäubt hat und dann die tödliche Vergiftung durch die sich immer mehr ansammelnde Kohlenäure herbeigeführt wurde.

Monatelang ist das tote Boot dann auf dem Meeresgrunde hin und her geschoben und auf und nieder geworfen worden. Allmählich ist wohl etwas Luft aus den Preßluftflaschen, welche nie so ganz dicht halten, in die Tauchtanks gedrungen und hat das Boot leichter gemacht, so daß die See es höher und höher hinaufwerfen konnte. Eines Tages tauchte es mit dem Turm dicht an der englischen Küste über die Oberfläche, sofort von einem lebhaften Feuer der englischen Wachfahrzeuge empfangen. Aber seltsam, es antwortete nicht, es wich nicht aus und tauchte nicht. Es schien gar kein Wille mehr in dem Boot zu leben. Die Engländer hörten auf zu schießen, wagten sich schließlich vorsichtig näher heran und fanden das Boot völlig unversehrt und intakt mit einer toten Besatzung.

Das war der U-Boots-Tod „im Schlaf“, eine von den Gefahren, die das U-Boot in sich selbst trug, ein Schlaf, aus dem niemand mehr erwachte.

Wir U-Boots-Fahrer führten ein richtiges Doppelleben. Der Überwassermensch lag bei schönem Wetter (was allerdings im Nordatlantik sehr selten war) an Deck und aalte sich in der Sonne. Er saß auf der Rante des Turmlufts, baumelte mit den Beinen nach unten und rauchte eine dicke Zigarre. Er hatte Lust und Licht

und sah die Wolken ziehen. Fern am Horizont Inseln und Berge. Dann kam der Sturm, und die Wellenberge wälzten sich gurgelnd über den Turm. Sturz und Südwest, festgebunden am Turm tagelang . . . Sturm und Hagel, Hagel und Sturm. Dann abflauen, eine Rauchwolke, ein Schiff!

Donnernd greift das Geschütz weit über die See. Das Schiff wird verlassen, wird gesprengt, sinkt. Wieder freie See. Vorwärts! An die Küste. Nebel! Scharfe Augen durchdringen die Schleier. Da, ein Leuchtturm, Brandung, Klippen. Durchbruch bei Nacht durch schmale Felsenstraßen. Ein Schatten im Nebel. Ganz schlank, nahe!

Marm!!! — Marm!!! — schreit die Glocke —.

Rauschen, zischen, gurgeln, sinken und — Stille.

Der Unterwassermensch horcht und fühlt mit den Fußspitzen. Er sieht nach innen und wird still und nachdenklich. Noch 20, 30 Meter tief überträgt sich bei schwerer See die Bewegung des Wassers. Ganz leicht und schwerfällig schlingert das Boot wie ein viel zu langsames Pendel. Bei 40 Metern wird es still. Berge von Wasser lasten über uns, wie ein Kirchturm so hoch. Bald kommt ein wundervolles Gefühl des Geborgenseins, tief unten in unserm Element. Es ist so etwas wie Feierabendstimmung über allem. Man wäscht und rasiert sich, spielt Karten und Grammophon. Es wird zum Essen richtig „gedeckt“. Ein Barn wird gesponnen von allerhand Unterseege Geschichten. „Denn wir fahren gegen Engelland“ — quäkt es durch die Stille. Bald liegt alles in tiefem Schlaf.

Auch das U-Boot hat eine Seele. Es ist gar nicht aus Stahl, mehr ein Wesen von Fleisch und Blut, welches gehorsam und verständnisvoll auf jeden Wink und Fingerdruck reagiert. Wie oft hast du deine Männer in sichere Tiefen geführt, wenn in dunkler Nacht ein Zerstörer heranbrauste! Du treues, braves Boot! Wieviel Tausende von Seemeilen sind wir durch die Tiefen der Ozeane, geschützt von deinen starken Stahlwänden, gefahren! Welche Welt der Wunder hast du uns aufgetan! Deine Leute lieben dich, wenn sie deine Seele erst richtig erkannt haben. Sie werden eins mit dir, die deutschen Männer, die sich jede Minute Leben und Freiheit gegen einen unsichtbaren Feind neu erkämpfen mußten.

Oben war einer, der führte, der sehen konnte, der Komman-

dant, dem man fest vertrauen mußte. In jeder Lage war Gefahr. Zerstörer, U-Boot-Jäger, Minen, Wasserbomben, Sperren, Netze, Geschütze, Torpedos und die Gefahr in sich selbst, die Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit der Maschinen, von der „technischen Treue des Bootes, seiner Besatzung und seiner Erbauer“. Von diesen Männern im U-Boot wurde ein Höchstmaß von Mut und Selbstverleugnung verlangt, ein eiserner Wille zur Pflicht, zur Besonnenheit. Nur mit ganzer Energie konnte dieser Dienst jahrelang getan werden. Der englische Dichter Ruskin sagt einmal etwas sehr Schönes über diejenigen Elemente, aus denen man ein Linienschiff bauen sollte. Er hat noch keine U-Boote gekannt und wußte nicht, wie sehr seine Gedanken gerade für dieses seltsame Schiff passen:

„Man baue soviel als möglich hinein von menschlicher Geduld, Menschenverstand, Voraussicht und experimenteller Philosophie, von Selbstkontrolle, Ordnung und Gehorsam, sorgsam durchdachter Arbeit und Abwehr brutaler Elemente, von sorglosem Mut, lebendigem Patriotismus und von stiller Erwartung des göttlichen Urteils, soviel als hineingeht in einen Raum von 70 Meter Länge und 6 Meter Breite . . .“

Während des ganzen Krieges haben wir eine Haifischflosse vorn auf dem Bug gehabt. Der Seemann ist abergläubisch. So etwas beruhigt. Niemals durfte am Freitag ausgelaufen werden. Einmal wurde die Lage kritisch. Mit drei anderen Booten sollten wir am Freitagmittag hinaus. Aber plötzlich war eine Pumpe nicht in Ordnung. Wir blieben also zurück und kämpften uns nach Mitternacht gegen den inzwischen aufgekommenen Weststurm aus der Deutschen Bucht. Aber die Besatzung wußte, daß wir erst am Sonnabend ausgelaufen waren. Das genügte, und der Kommandant hatte keine „unglückliche Hand“. Von den anderen drei Booten, die sich um den bösen Freitag nicht kümmerten, kehrte keines heil zurück. Das erste verlor einen seiner Wachoffiziere. Eine schwere See schlug oben gegen den Blechaufbau des Turmes und klemmte den Unglücklichen so ein, daß er nach zwanzig Minuten starb. Auf dem zweiten wurden in schwerem Wetter mehrere Leute von Deck gewaschen und niemals wieder gesehen. Das dritte Boot blieb spurlos verschollen oben im Eismeer.

Die Welt des Unterseebootes ist schön und schrecklich, still und stürmisch, Leben und Tod. Sie ist voll von Seltsamkeiten und Wundern, von Phantasie und Abenteuern. Sie zwingt ihre Bewohner zu tausend lächerlichen Unbequemlichkeiten und Ungewöhnlichkeiten. Irgendwo und in irgend etwas lauert immer die Lücke des Objectes, der toten Materie, die erst der Menschengeist belebt und regiert. Sie ist eine eigene Welt für sich, ohne Parallele, einsam und unsichtbar und doch immer voller Gefahren. Auch die Welt des U-Bootes war tot ohne die Treue, ohne den Glauben und ohne das feste Vertrauen in die Gerechtigkeit der eigenen Sache.

Gefesselte Kraft

Der 20. Februar 1916 war ein großer Tag für mich. Auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg stellte ich mein erstes eigenes U-Boot in Dienst, „S. M. UB 21“. Stolz wehten Flagge und Wimpel über der winterlichen Elbe. Verglichen mit dem großen „U 22“ war mein Boot zwar nur ein Zwerg, aber es konnte vier Torpedos mitnehmen, hatte 23 Mann Besatzung und sogar eine kleine Kanone! Es war mit seinen acht Seemeilen stündlicher Geschwindigkeit auch gerade kein Rennboot, aber es tauchte dafür erstaunlich schnell. Man brauchte sozusagen nur auf den Knopf zu drücken, dann war es schon verschwunden. Bei Alarm mußte man höllisch aufpassen, um den Anschluß beim Einsteigen in das Turmluft nicht zu verpassen.

Am 23. Februar begann in Kiel die arbeitsreiche Zeit der ersten Tauch- und Fahrtübungen. Mein U-Boot wurde an die Front entlassen, das nicht in jeder Beziehung tadellos eingetrimmt war. Am Schluß kam die Schießzeit bei der Unterseebootsschule in Eckernförde. Um Zeit zu sparen, wurden wir morgens von Torpedoboote auf den Schießplatz geschleppt. Bei diesen Übungen sollten vor allem die Leistungen des Kommandanten einer Prüfung unterzogen werden. Hier sollte er zeigen, ob er unter kriegsmäßigen Verhältnissen sein U-Boot nicht nur völlig in der Hand hatte, sondern auch anzugreifen und zu treffen verstand, und das war keine Kleinigkeit! Als Zielschiffe fuhren kleine Kreuzer oder Dampfer. Jeder einzelne Schuß wurde vom Chef der U-Schule

selbst einer Kritik unterzogen, da ja die Bahn des laufenden Torpedos unter dem angegriffenen Schiff sichtbar wurde, und aus ihrer Lage und Richtung zum Schiff auch die Treffsicherheit des Schützen zu beurteilen war. Als Unterlagen für den Schuß vom U-Boot aus wurden Fahrt-, Kurs- und Entfernungsschätzung des Gegners fleißig geübt. Gelang es nicht, den Angriff ungesehen, d. h. ohne daß vom Zielschiff aus irgend etwas vom U-Boot vorm Schuß gesehen wurde, durchzuführen, so wehte unerbittlich ein Signal, das dem betreffenden Kommandanten seine Fehler sehr deutlich zum Ausdruck brachte. Mancher energische „Seufzer“ hallte hier an die wasserumschlossenen Wände des Turmes, mancher Schweißtropfen fiel auf die ölburchtränkte Lederjade. Dachte man aber daran, daß dieses Schiff, welches man unter so schwierigen Verhältnissen angreifen und vernichten sollte, später im Ernstfalle kein Signal machen, sondern kurzerhand mit Rammen und Wasserbomben selber zum Angriff übergehen würde, so gab es Augenblicke, in denen das Selbstvertrauen arg ins Wanken geriet.

Manchem begeisterten U-Boots-Kommandanten schwand schon hier die Hoffnung auf die Zahl seiner erlegten Feinde in nichts. Eines Tages erschien nach der Schießübung eine Ordonnanz, um ihn zum Leiter der U-Schule zu bitten. Hier wurde ihm dann leidlich freundlich, aber bestimmt zum Ausdruck gebracht, daß man leider auf seine Tätigkeit als U-Boots-Kommandant verzichten müsse und er in den nächsten Tagen durch einen anderen Offizier abgelöst werden würde. Das war hart, aber nötig, sollte das große Ziel erreicht werden.

Im Frühjahr 1916 sah es sehr trübe aus mit dem U-Boots-Krieg. Die Vernichtung der „Suffern“ im März 1916 hatte neuen Notenwechsel mit Amerika zur Folge. Deutschland versprach, den U-Boots-Krieg nur noch nach der Preisenordnung zu führen, was einem Verzicht gleichkam. So konnte auch ich den Sommer über nicht viele Lorbeeren sammeln. Unser Tätigkeitsgebiet war die nördliche Nordsee und die englische Ostküste. Schießerlaubnis hatten wir nur auf Kriegsfahrzeuge, und die zeigten sich nicht in freier See.

Einmal hatten wir Hoffnung, als wir hohe Kriegsschiffmasten über dem Horizont sahen. Mit „höchster Fahrt“ (auf „UB 21“

war das unter Wasser etwa fünf Seemeilen in der Stunde) näherten wir uns und erkannten bald, daß wir ein Wrack vor uns hatten. Es waren die Reste des englischen Panzerkreuzers „Argyll“, welcher schon im Herbst 1915 bei dickem Nebel bei dem Leuchtturm „Bell Rock“ nicht weit von Dundee an der Ostküste Englands auf Felsen geraten und in darauffolgenden Stürmen auseinandergebrochen war. Tagelang trieben wir uns mitten in der Bewachung vorm Eingang des Firth of Forth herum oder vorm Tyne oder vorm Humber, plagten uns mit Zerstörern, Fischdampfern und armierten Yachten (England hatte seine Dampfyachten zum Kriegsdienst eingezogen), aber nichts Jagdbares kam in Sicht.

Was es mit dem U-Boots-Krieg nach Prißenordnung in der Praxis auf sich hatte, merkte ich auch sehr bald. Am 6. Mai faßten wir auf dem Rückwege vom Firth of Forth auf der „Großen Fischerbank“ in der Nordsee einen schwedischen Blockadebrecher ab, einen Segler, welcher sich trotz der von Deutschland an die Neutralen ergangenen Warnung mit Konterbande für unsere Feinde durch das Sperrgebiet durchzuschleichen versuchte.

Das Wetter hatte sich an diesem Tage wesentlich verschlechtert, so daß das Arbeiten an der Kanone auf dem schmalen Vorschiff für die Geschützbedienung keine Kleinigkeit war. Der Schwede versuchte zunächst, vor dem Winde zu entkommen. Als ihm aber unsere Schüsse die Takelage zersetzten, drehte er bei und gab den Widerstand auf. Der Prißenoffizier, den ich mit dem Schiffsboot des Schweden hinüberschickte, meldete durch Winkspruch: „Schiff ist schwedischer Dreimastschoner »Harald« aus Sverigborg, mit Grubenholz nach Newcastle on Tyne bestimmt.“ Der Besatzung wurde Zeit gelassen, ihre Sachen zu packen und das Schiff zu verlassen. Der Prißenoffizier erhielt Befehl, das Schiff nach Verlassen der Besatzung in Brand zu stecken.

Inzwischen war mehr See aufgekommen, die den Brand immer wieder ausschlug, so daß wir mit der Kanone nachhelfen mußten, um das Schiff wrack zu bekommen. Da ich bei stündlich schlechter werdendem Wetter die ziemlich zahlreiche Besatzung nicht in dem kleinen und unzuverlässigen Boot des „Harald“ ihrem Schicksal überlassen wollte, nahm ich die ganzen Leute zu mir ins Boot.

Die verfrorenen und erschreckten Gestalten erhielten jeder einen Teller dicke Erbsensuppe mit Speck und der Kapitän zur Stärkung einen Kognak. Einige Stunden später gab ich die ganze Schwedenbesatzung an einen norwegischen Dampfer ab, der sie in Schweden abgeliefert hat.

Einige Wochen darauf schickte man mir aus Berlin einen Ausschnitt aus einer schwedischen Zeitung zu, in welchem die Verhaftung des „Harald“ mit allen dazugehörigen „Bestialitäten der Hunnen“ ausführlich geschildert war. Den Kapitän hätte ich persönlich dauernd mit dem Revolver bedroht!

Der englische Agent in Schweden hatte wieder mal schnell und gut gearbeitet. Die Engländer erkannten eben von vornherein, worum es ging, und machten vom ersten Tage an ganze Arbeit, auch in Propaganda und Verleumdung. Englands Existenz stand auf dem Spiel. Da gab es in den Mitteln, sie zu schützen, keine falsche Scham oder Einschränkung. Das schärfste Mittel war gerade gut genug und entsprach so ganz dem unbedingten Siegeswillen des ganzen englischen Volkes.

In den Tagen der Slagerrasschlacht waren wir vorm Humber und schossen am Abend der Schlacht auf einen Zerstörer. Es erfolgte eine heftige Detonation. Aber die wasserbombenschmeißenden Bewacher verhinderten eine genaue Beobachtung, so daß nie aufgeklärt worden ist, ob der Zerstörer wirklich getroffen und gesunken ist.

In diesen Tagen war an der englischen Küste nach Italien begriffen so richtig „schönes Wetter“, d. h. Windstille und glatte See. Für ein U-Boot das schlimmste, was es gab. Die See war wie ein Spiegel. Im Gebrohr verschwammen Rimm, See und Himmel ineinander, die Vergrößerung war bei solchen Beleuchtungsverhältnissen überhaupt nicht zu gebrauchen. Die Nächte so weiß und hell, daß man nur mit Schwierigkeiten die Batterie innerhalb der Bewachung ausladen konnte, ohne entdeckt zu werden.

Dann wieder gingen schwere Stürme über uns hinweg, welche an die ganze Besatzung in dem kleinen engen Boot, vor allem aber an das Maschinenpersonal die höchsten Anforderungen stellte. Aber mein „Leitender“, der Ingenieurasspirant Leppin, war ein ebenso ruhiger wie tüchtiger und genialer Mann. So manche Situationen

traten ein, gerade bei den zahlreichen Tauchmanövern in schwerem Seegang oder bei feindlicher Gegenwirkung, in welchen ich von meinem isolierten Gefechtsstand im Turm aus nur allgemeine Anweisungen geben konnte und mich auf das unbedingt zuverlässige Arbeiten meines Ingenieurs und der technischen Unteroffiziere verlassen mußte.

Endlich im Herbst 1916, nachdem wir schon fünf fast vergebliche Fernfahrten auf „UB 21“ hinter uns hatten, wurden wir wieder mehr von der Leine gelassen. Nichts beweist schlagender, wie selbst noch im Herbst 1916 ein klug und energisch geführter U-Boots-Krieg hätte wirken können, als der Bericht, welchen ich nach meiner Rückkehr von meiner Oktoberfahrt 1916 dem Befehlshaber der U-Boote einreichte:

„Kriegsschiffe wurden nicht gesichtet.

Zurückgelegt wurden in 17 Tagen im ganzen 1452 Seemeilen (etwa 2500 Kilometer), davon 371 Seemeilen unter Wasser (etwa 600 Kilometer). Von den 17 Tagen, an welchen das Boot in See war, herrschte an elf Tagen so schlechtes Wetter, daß keine Angriffstätigkeit möglich war. An fünf Tagen konnte der befohlene Handelskrieg nach Prißenordnung geführt werden. Insgesamt wurden 20 Schiffe in dieser Zeit angehalten und untersucht. Davon wurden versenkt:

1. Norw. Bark »Randia«, 467 Br. R. T., Grubenholz, 20. Oktober 1916,
2. Schwed. Bark »Svartvik«, 322 Br. R. T., Grubenholz, 20. Oktober 1916,
3. Schwed. Schoner »Lefna«, 204 Br. R. T., Grubenholz, 20. Oktober 1916,
4. Norw. Dampfer »Grønhaug«, 437 Br. R. T., Stahlbarren, 21. Oktober 1916,
5. Norw. Motorschiff »Thora«, 214 Br. R. T., Chemikalien, 22. Oktober 1916,
6. Dän. Schoner »London«, 184 Br. R. T., Grubenholz, 22. Oktober 1916.
7. Am 21. Oktober wurde der norm. Holzdampfer »Frigoes« als Priße nach Cuxhaven gesandt.

Untersucht und als »einwandfrei« entlassen wurden:

- | | | |
|---|---|---------------------------------|
| 8. Dän. Schoner »Ingeborg« | } | mit Holz, Papier oder Lebens- |
| 9. Dän. Dampfer »Georg« | | |
| 10. Dän. Dampfer »Olga« | | |
| 11. Dän. Dampfer »Hebe« | | |
| 12. Norw. Dampfer »Sterling« | } | mitteln auf der Fahrt nach Eng- |
| 13. Norw. Dampfer »Bruno« | | |
| 14. Schwed. Dampfer »Maria« | } | land! |
| 15. Dän. Dampfer »Hekla« | | |
| 16. Norw. Dampfer »Skald« | } | mit Kohlen von England! |
| 17. Norw. Dampfer »Łosna« | | |
| 18. Norw. Segler »Livlik« i. Ballast, | | |
| 19. Norw. Vollschiff »Najade« i. Ballast, | | |
| 20. Schwed. Motorschiff »Baltic«, Kohlen von England! | | |

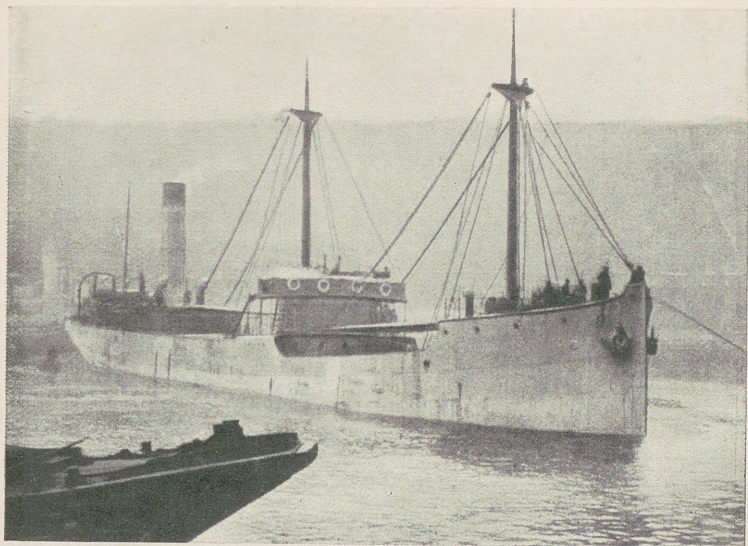
Aus dieser Liste geht folgendes einwandfrei hervor:

1. Die feindlichen Schiffe haben sich aus der freien See zurückgezogen und überlassen die Zufuhr nach England auf den von U-Booten gefährdeten Strecken den Neutralen.
2. Überwiegenden Anteil haben an dieser Zufuhr die Norweger.
3. Die Dänen machen ausgiebigen Gebrauch von dem von Deutschland erlaubten Lebensmittelgeschäft mit England.
4. Die meisten Neutralen holen sich Kohle aus England (um später mit Bannware zurückkehren zu können).“

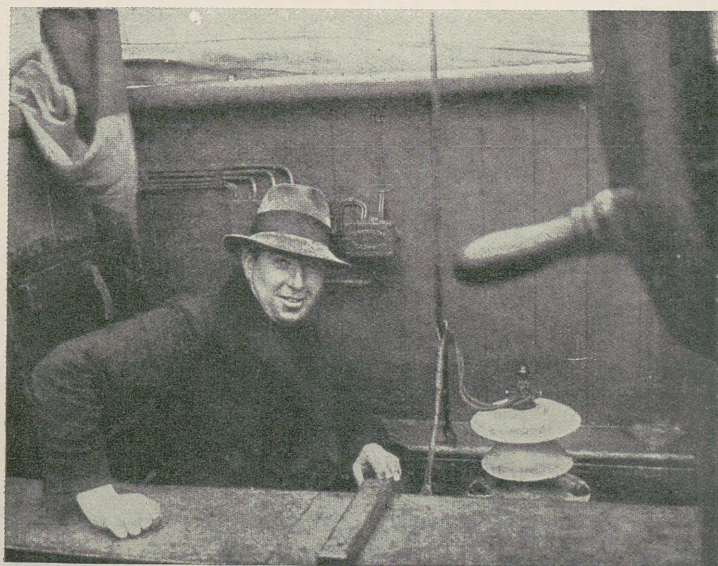
Diese Liste spricht für sich selbst und beweist, welch reichen Ertrag ein energisch geführter U-Boots-Krieg schon in fünf Tagen gebracht hätte!

Die Engländer dagegen wußten ihre Blockade in voller Wirksamkeit. Man hielt jedes Schiff an und brachte es zur Untersuchung erstmal in einen englischen Hafen. Draußen auf hoher See konnte man doch nicht kontrollieren, ob nicht die harmlose Papierladung nur einen Deckmantel bildete für darunter versteckt liegende Granaten. Die Schiffspapiere konnten ja gefälscht sein! Also rücksichtslos und konsequent handeln! Kein Schiff nach Deutschland! Das war Stärke und Logik!

Mit dem Dampfer „Frisoe“ machten wir eine ganz ungewöhnliche und ausnahmsweise angenehme Erfahrung. Das Schiff hatte Bannware und mußte also versenkt werden. Aber die vor-

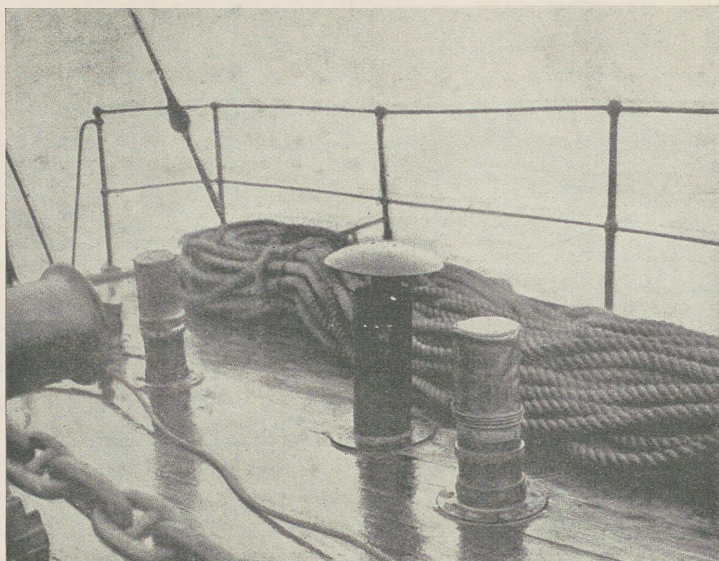


4. Typ einer englischen U-Boots-Balle
(Die „Suffolk Coast“ im Hafen von London)

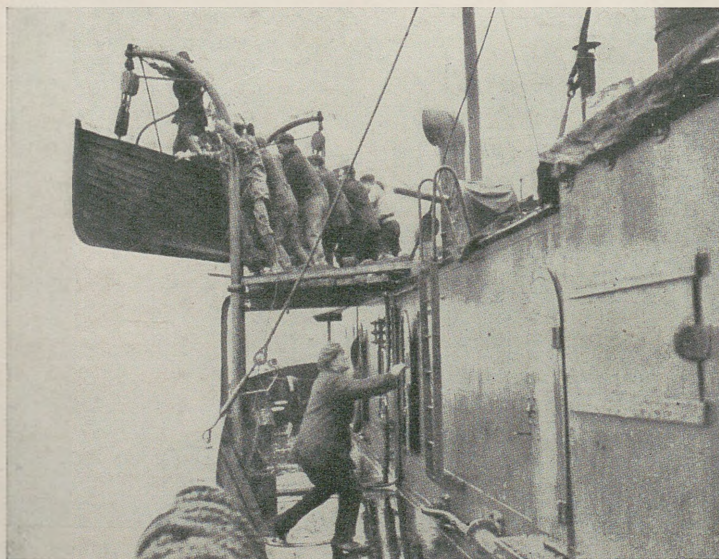


5. Der „Master“

Der englische Kommandant in Zivil — steigt durch ein verstecktes Lot auf die Brücke



6. Daß „Sehrohr“ der U=Boots=Galle
In der Mitte mit dem Pßhdeckel



7. Die „Panic Party“ stürzt in die Boote

handenen Rettungsboote waren in schlechtem Zustand. So zögerte ich und überlegte. Der schlanke norwegische Kapitän stand vor mir auf dem schmalen Vordeck von „UB 21“. Schließlich neigte ich dazu, das Schiff nicht zu versenken, sondern als Prise nach Cuxhaven zu schicken. Aber wie? Eine Prisenbesatzung konnte ich dem Norweger nicht mitgeben. Dazu fehlten mir die Leute. Und das Schiff alleine fahren lassen? Dann würde es wohl im Dunkel der nächsten Nacht mit tödlicher Sicherheit auf seinen alten Kurs nach England zurückschwenken. Der Norweger las mir wohl diese Gedanken vom Gesicht ab. Denn plötzlich erklärte er mir sein Ehrenwort geben zu wollen, daß er sein Schiff auf dem direkten Wege in die Elbe bringen würde. Ich zweifelte auch jetzt noch. Da richtete der Kapitän sich in seiner seemannischen Haltung kerzengerade vor mir auf und sagte:

„I am a gentleman, Sir!“

Da schlug ich ein. Der Mann hielt sein Wort. Vier Tage später meldete er sich mit seinem Schiff in Cuxhaven.

Zwanzig Schiffe hatten wir in fünf Tagen auf ihre Ladung untersuchen müssen, immer in der Gefahr, durch U-Boots-Fallen, welche damals auch an der Ostküste Englands schon ihr Unwesen trieben, heimtückisch überfallen zu werden. Es war eine harte aufreibende und gefährvolle Arbeit, und es gab auch hierbei genug Ereignisse, welche in allen ihren höchst „romantischen“ Einzelheiten fest in der Erinnerung haften.

Am 20. Oktober mittags rief die Wache von der Brücke aus ins Turmluf: „Segler in Sicht“.

Durchs Glas war das an Deck hochgestapelte Grubenholz schon von weitem erkennbar. Also Bannware, denn Grubenholz brauchten die Engländer dringend für ihre Bergwerke, in welchen die für die Kriegführung so wertvollen Rohstoffe gewonnen wurden.

Das Schiff war die norwegische Bark „Randi“ (467 Br. R. T.) von Bervik mit Grubenholz nach Westhartlepool. Die Besatzung erhielt Zeit zum Verlassen des Schiffes. Dann wurde die „Randi“ gesprengt und, da dies nicht genug wirkte, mit Petroleum übergossen und in Brand gesteckt. Der Steuermann des Schiffes erzählte mir, daß ihm dies Schicksal nichts Neues wäre. Er mußte während dieses Krieges schon zum dritten Male „umsteigen“. Gegen Abend untersuchten wir den Schweden „Baltic“, der mit

Rohlen aus England nach Schweden fuhr und daher freigelassen werden mußte.

Inzwischen war die Nacht hereingebrochen. Die See hatte sich ziemlich beruhigt. Der Wind war auf Osten umgesprungen. Das versprach gutes Wetter. Ein herbstlich klarer Sternenhimmel wölbte sich über der dunklen See.

Da die in hellen Flammen stehende „Randi“ unseren Standort der Bewachung verraten mußte und in letzter Dämmerung auch schon zwei Bewacher am Horizont zu sehen waren, zogen wir uns nach See zu zurück.

Gegen zehn Uhr abends kamen die grünen Seitenlichter zweier entgegenkommender Fahrzeuge voraus in Sicht. Bald konnte man sie an der über den Lichtern verschwommen in die Nacht ragenden dunklen Masse als Segler ausmachen. Eine Untersuchung in stoddunkler Nacht war gefährlich, da ich über die Natur der Fahrzeuge, ob Feind, Neutraler oder U-Boots-Falle usw., ganz im unklaren war. Verschoob ich die Untersuchung aber, bis es hell wurde, konnten die beiden Segler bei dem frischen Ostwinde schon so nahe an die englische Ostküste gekommen sein, daß feindliche Gegenwirkung die Vernichtung unmöglich machte. Also galt es zu handeln.

Im Dunkel der Nacht schoben wir uns von hinten an den letzten Segler heran. Hinter der Kimm war der Brand auf „Randi“ zuckend im Verlöschen und warf noch einen rötlichen Schimmer in die Nacht. Die beiden Segler glaubten wohl schon die Küstenfeuer vor sich zu haben. Bald war die kostbare Bannware in Sicherheit und die Extraprämie des Reeders in der Tasche!

Plötzlich fällt der grelle Strahl unseres Scheinwerfers auf Deck und Takelage. Lastend gleitet er vom Namen am Heck zum Rudersmann, zur hoch an Deck aufgestapelten Ladung. Grubenholz! An Deck wildes Durcheinander, die Leute stürzen zu den Booten. Ich rufe ihnen zu: „send a boat with your papers.“ Der Kapitän scheint seine Leute wieder zur Ordnung zu bringen. Das Schiff dreht bei. Knallend schlagen die dunklen Segel an Masten und Rahen. Ein Boot löst sich und bringt die Papiere. Schwedischer Schoner „Lekna“ (204 Br. R. L.), von Mandal mit Grubenholz nach Sunderland. Die Besatzung verläßt das Schiff. Eine Brandbombe wird ins achtere Logis geworfen. Bald steigt eine riesige Fadel neben uns auf.

Der zweite Segler scheint inzwischen „Lunte gerochen zu haben“. Als wir bei ihm ankommen, treibt das Schiff von der Besatzung verlassen. Auch hier Grubenholz. Da kein Boot zur Verfügung steht, lege ich mit „UB 21“ direkt in Luv bei dem treibenden Schiff an, um meinen Priisenoﬃzier, Leutnant zur See Illing, zur Untersuchung und zum Legen der Brandbomben abzusetzen. Das seemannisch schwierige Manöver gelingt, ich lege wieder ab, um mein Boot nicht zu gefährden. Nach einiger Zeit taucht Illing wieder auf und gibt mir ein Zeichen: „Alles klar“. Ich bin schon unmittelbar am Schiff dran und Illing bereit zum Springen, als eine See uns trennt.

Es folgen jetzt erregte Momente. Illing hatte inzwischen den Brand gelegt, der sich nun mächtig zu entwickeln beginnt. Feuer und Rauch schlagen hoch empor. Im unsicheren Licht sehe ich meinen Priisenoﬃzier nach achtern laufen, auch hier brennt's schon. Er kämpft sich durch, schwingt sich über die Hedreeling und hatte wohl die Absicht, sich an den leeren Bootställen herunterzulassen. Ich sah ihn nur noch über der Reeling im Feuerschein, dann einen dunklen Körper mit lautem Aufklatsch in der See verschwinden. Da ich wußte, daß er Lederzeug und schwere Stiefel an hatte, mußte hier jetzt schnell gehandelt werden. Ich verzichtete auf ein glattes Anlegemanöver und fuhr dem brennenden Segler dicht neben der Stelle, an welcher Illing verschwunden war, hinten in den Spiegel. Krachend berstet das Holz, aber der Zweck, daß der scharfe Bug von „UB 21“ sich nur einen Augenblick festhalten soll zwischen den zersplitterten Planken, um Illing retten zu können, wird erreicht. Mit glühendem Atem lodern Rauch und Flammen über uns hinweg. Plötzlich taucht Illing etwa zehn Meter von uns wieder für einen Augenblick auf. Ein Matrose wirft ihm sehr geschickt eine Rettungsboje an einer Leine zu, und wir ziehen ihn schnell an Bord. Donnerwetter, jetzt wurde es aber Zeit, wenn wir selbst nicht mit verbrennen wollten. Gut, daß ein U-Boot nicht aus Holz ist, aber die Menschen waren schließlich „brennbar“! „Äußerste Kraft zurück!!“ Aber unser Opfer läßt uns nicht los. In der Aufregung hat niemand bemerkt, daß eine von den hinten an dem Segler leer herumschlagenden Bootställen sich um unseren über das ganze Boot laufenden Stahlstander gehakt hat. Heiß heißen die Flammen, und erstickend ist der Rauch, die Maschinen zerren

mit aller Gewalt das Boot zurück. Plötzlich merken wir, wie es sich immer mehr nach Backbord überlegt. Da sehen wir erst das zum Brechen gespannte Tau, den Haken, im gleichen Augenblick zerspringt die Fessel. Mit einem Ruck richtet sich das Boot auf, und wir sind frei!

Unmittelbar darauf meldet mir der Steuermann — ich selbst hatte meine ganze Aufmerksamkeit der Rettung Illings widmen müssen —: „Zwei Bewacher nähern sich schnell.“ Alarm!!

Alles stürzt ins Turmluf. Ich selbst steige als Letzter ein und werfe noch schnell einen Blick über das grandiose Bild: Die brennenden Segler, wie Riesensadeln aus der See, dazwischen die Schiffsboote, die dunklen Schatten der heranschießenden Bewacher, weiße und rote Sternsignale der Bootsbesatzungen, darüber der weite Herbsthimmel, eine leuchtende Sternschnuppe im Norden ...

Am 26. Oktober hatten wir einen unangenehmen Anfall dadurch, daß während der Unterwasserfahrt der Flansch einer Preßluftflasche in der Zentrale aufriß, die Preßluft ins Boot strömte und schnell einen unerträglichen Überdruck im abgeschlossenen Boot herbeiführte. Glücklicherweise war kein Feind in unmittelbarer Nähe, so daß ich schnell auftauchen, das Turmluf öffnen und einen Druckausgleich herstellen konnte. Mitten in feindlicher Bewachung kann so ein an sich harmloser Anfall das Ende für ein U-Boot bedeuten.

Wenige Tage später berührten wir in der Nähe der Insel Copinsay eine Mine. Dumpf schlug ihr metallener Körper an unsere stählernen Wände, man hörte sie an der Außenhaut entlangrollen, ein scharfer Klang — die Schraube hatte ihr noch einen versetzt —, dann war alles still wie vorher.

In solchen Sekunden vermeint man den seidenen Faden körperlich zu sehen, an dem unser Menschenleben hängt. Warum die Mine nicht detonierte, wußte kein Mensch. Sie tat es jedenfalls nicht. Damit war der Vorfall erledigt. Da solche Nervenkitzel in den verschiedensten Formen nicht selten waren, hatten wir auch keine Zeit, lange darüber nachzudenken.

Ich selbst machte bei der navigatorischen Führung des Bootes die Erfahrung, daß man noch immer nicht vorsichtig genug war.

Durch den Pentland-Firth zwischen Schottland und den Orkney-Inseln fließt ein außerordentlich starker Strom, welcher zu-

weilen eine Geschwindigkeit von 8 Seemeilen (etwa 14 Kilometer in der Stunde) erreicht. Das war mir natürlich bekannt. Ich hatte am Tage vor der Einfahrt zum Pentland-Firth gestanden und zog mich gegen Abend seitlich unter die Küste zurück, um bei Nacht keine unangenehmen Überraschungen durch Stromversetzung zu erleben. Nach der Stromkarte lief hier der Strom parallel zur Küste. Als ich bis abends gegen elf Uhr nichts gesichtet hatte, gingen wir für die Nachtstunden unter Wasser, um Ruhe zu haben. Die Wassertiefe betrug etwa 40 Meter. Ich gab Befehl für die Nacht, auf 20 Meter Tiefe zu fahren. Den Kurs hatte ich so gewählt, daß er senkrecht von der Küste abführte, die Fahrt möglichst gering, um elektrische Kraft zu sparen.

Nachts um ein Uhr stieß das Boot heftig auf Felsen in einer Tiefe von 19 Metern. Um das Boot schnell höher zu bekommen, wurde sofort Preßluft gegeben. Ich selbst stürzte in den Turm und wartete, bis das Boot, das jetzt schnell zu steigen anfang, mit dem inzwischen ausgefahrenen Sehrohr durch die Oberfläche kam. Da ein guter Schuß Preßluft in die Tauchtanks gegeben war, flog das Boot wie ein Gummiball an die Oberfläche. Was ich nun sah, war folgendes:

Direkt über mir eine hohe schwarze Steilküste, einige hundert Meter entfernt die tobende Brandung, darüber ein großer geisterhafter Vollmond. Unmittelbar neben mir ein langer, schattenhafter Gegenstand, dessen Natur ich nicht gleich erkannte.

Nur wer selbst auf einem U-Boot nachts unter Wasser in der absoluten Totenstille auf seiner Koje schlafend gelegen hat, dann plötzlich durch scharfes Krachen und Schürfen geweckt wird, ans Sehrohr stürzt, doch immerhin nicht wissend, worum es sich eigentlich handelt, und dann dieses in schwarz und weiß gemalte Bild noch halb im Traum vor sich sah, kann sich eine Vorstellung von der „Romantik“ unseres U-Boots-Lebens machen. Diese Romantik war schön, namentlich wenn sie harmlos verlief wie in diesem Falle. Der Schatten war ein englisches Fischerboot. Ursache und Wirkung hingen wie folgt zusammen:

Infolge außergewöhnlicher Windverhältnisse setzte der Strom in dieser Nacht nicht an der Küste entlang, wie in der Stromkarte angegeben, sondern schräg auf die Küste zu. Gleichzeitig muß er die auf der Karte angegebene Durchschnittstärke erheblich

überstiegen haben. Da ich meine eigene Fortbewegung möglichst gering gewählt hatte, so erwies sich der Zug des Stromes stärker als meine eigene Bootsgeschwindigkeit und zog mich rückwärts wieder an die Küste heran. Natürlich wurde das Wasser immer flacher. Da die Küste fast senkrecht ins Meer abfiel, waren verhältnismäßig dicht unter der Küste (etwa 200 Meter entfernt) noch 20 Meter Wasser.

Im Boot unter Wasser konnte ich von diesem Vorgang nichts merken. Beim „Aufbrummen“ auf den Felsen wurde das Boot glücklicherweise nicht ernstlich verletzt. Ein unter Wasser fahrendes Boot als Körper gibt nach, wenn es auf Widerstand stößt, da es ja nur mit einem Bruchteil seines (durch die Tragfähigkeit des Wassers) verminderten Gewichtes wirkt. Hier ist also das Wort „und hart im Raume stoßen sich die Sachen“ nicht anzuwenden. Die Gegenmaßnahmen waren einfach. Sobald ich das Fahrzeug neben mir als Fischerboot erkannt hatte — es hätte ebensogut ein U-Boots-Jäger sein können und wäre dann sehr peinlich gewesen —, ging ich dicht neben ihm wieder unter Wasser und steuerte mit höherer Fahrt tiefem Wasser zu. Bald darauf lag alles wieder in bleiernem Schläfe.

Doch es gab noch einen, der sicher an diesem kleinen Erlebnis denselben Anteil genommen hatte wie wir. Das war der Fischer. Man male sich das Bild der weißen Mondnacht, dazu die dunklen Felsen, die friedlich in ihrem kleinen Boot arbeitenden Fischer . . . Lautlos wie ein Ungeheuer steigt plötzlich dicht neben ihnen etwas dunkles, nie gesehenes Etwas aus der Tiefe, silbern läuft das Wasser ab von seinen graugrünen Wänden und, ehe sie sich die Augen gerieben haben, wird es kleiner, verschwindet, verschlungen von der Tiefe, ohne eine Spur von seinem kurzen Aufstieg zum Licht zurückzulassen.

Menschenföder

Niemals sind List und Verschlagenheit, Verstellung, Lockmittel und Täuschungsmanöver so raffiniert und systematisch angewandt worden wie im Kampf gegen die deutschen U-Boote. Die Akteure in diesem hinterhältigen Spiel waren die U-Boots-Fallen, welche, als harmlose Handelsschiffe frisiert, unsere U-Boote anlocken sollten, um sie aus nächster Nähe zu vernichten.

Zu Hunderten meldeten sich in England freiwillig abenteuerlustige Seeleute, welche dabei sein wollten, wenn der „Sunne“ ins Garn ging.

Das war endlich mal eine vernünftige Idee! Hier gab es die in England so beliebten „sporting chances of the game“!

Warum war eigentlich die Admiralität nicht schon längst auf den Gedanken gekommen, die U-Boote bei ihrer eigentlichen Tätigkeit zu überraschen und durch List zu vernichten, nämlich dann, wenn sie beim Anhalten von Handelsschiffen über Wasser operierten und leicht verletzlich waren? Anstatt dessen versuchte man ihnen mit Minen beizukommen, oder man jagte ihnen Zerstörer auf die Fersen durch die Nacht, ohne sie zu finden.

Nein, diese „mystery ships“, diese „geheimnisvollen Schiffe“ oder „Q“-Boote, das war das richtige, der Deutsche würde schon darauf reinfallen, auf diesen großen Bluff! Dieses „game“ mußte man spielen und gewinnen!

So ging man in allergrößter Heimlichkeit an die Ausrüstung von „Spezialschiffen“, versah sie mit versteckten Geschützen, baute

Torpedorohre ein, gab ihnen Wasserbomben mit und bemannte sie mit ausgesuchtem Personal unter der Führung von Seeoffizieren der englischen Marine. Unter den zahlreichen in den englischen Häfen aus- und einlaufenden Schiffen waren genug für den Zweck geeignete Fahrzeuge, zuerst meist kleine Trampdampfer, die äußerlich verwahrlost und daher „echt“ aussahen. Später wurden fast alle Typen von Handelsschiffen, mit Vorliebe auch Segelschiffe, als Fallen benutzt. Um der Beobachtung feindlicher Agenten zu entgehen, trug die Besatzung auch im Hafen Zivilkleidung, die Offiziere ließen sich „Handelsschiffsbärte“ wachsen. Der Kommandant war der „Master“, der Leitende Ingenieur der „Chief“, wie das Handelsschiffstite war, und auch die Kommandos an Bord und überhaupt das ganze Benehmen von Schiff und Besatzung mußten „zivilmäßig“ sein.

Da man uns schmeichelhafterweise eine sehr genaue Kenntnis der englischen Schiffstypen und Handelsstraßen zutraute, kam es für das Q-Boot in erster Linie darauf an, sich, schon rein äußerlich genommen, in nichts von einem gewöhnlichen Handelsdampfer zu unterscheiden. Die kleinste Abweichung oder Unregelmäßigkeit konnte den Verdacht des erfahrenen U-Boots-Kommandanten wecken. Schiffstyp, Kurs und das gerade befahrene Seegebiet mußten zueinander passen. Ein Ellerman Liner auf Nordkurs war sozusagen unmöglich an der Westküste von Irland, ebenso wie ein Rüstendampfer unwahrscheinlich mitten im Atlantik. Wollte man einen wertvollen Transport für die Orient-Armee markieren, wurden echt aussehende Eisenbahnwaggons aus Holz und Segeltuch als Altrappen so sichtbar an Deck gesetzt, daß das U-Boot Appetit bekam. Selbstverständlich konnte der Kurs einer Falle bei hellem Tage nicht geändert werden. Man war ja ständig unter den Augen der U-Boote und damit unter Augen von Leuten, welche man selbst nicht einmal sah!

Sobald die Falle ihren Hafen verlassen hatte, begann das eigentliche Theater. Das Schiff fuhr auf einem Kurs West von „Glasgow nach New York“. Wurde tagsüber nichts gesichtet, änderte man in der Dunkelheit der darauf folgenden Nacht sein „Kostüm“. Die ganze Besatzung war fieberhaft an der Arbeit. Ein falsches Deckhaus wurde aufgesetzt, Ringe um den Schornstein gemalt, die Konturen des Schiffes und der Brücke verändert,

kurz und gut, es entstand über Nacht ein ganz neues Schiff. Kurz vor Hellwerden wurde entgegengesetzter Kurs eingeschlagen. Jetzt war man auf Kurs Ost von „New York nach Glasgow“, und nichts verriet dem U-Boot, welches dies Fahrzeug vielleicht zufällig am Tage vorher von weitem beobachtet hatte, die gefährliche Identität beider Schiffe. Die Masten waren Teleskopmasten, d. h. man konnte auf dem Kurse nach New York mit hohen, schlanken Masten fahren und erschien am anderen Morgen als häßlicher Stumpmast. Selbstverständlich mußte der Kurs des Schiffes auch wirklich nach irgendeinem Hafen hinführen und durfte nicht etwa willkürlich gewählt sein. Auf alles das hatten die U-Boote ein sehr scharfes Auge! Natürlich hatte das Q-Boot auch Funktelegraphie, welche aber so geschickt versteckt war, daß man den Zuführungsdraht zur Funkstation für eine Flaggleine halten mußte.

Schon rein äußerlich genommen war das ganze eine raffiniert ausgedachte Camouflage. Dieses Wort ist in England erst im Kriege wieder neu entstanden. Es bedeutete ursprünglich die „Ansichtbarmachung“ der Schiffe durch einen phantastischen und irreführenden Anstrich. Die U-Boots-Falle war eine Camouflage comme il faut, sie war konzentrierte Täuschung, ein lebendiger Hinterhalt, ein Menschenköder, auf den lebendige Menschen beißen sollten.

Die Besatzung der Fallen bestand aus vier bis fünf Offizieren und etwa 80 Mann. Die Bewaffnung aus zwei bis drei Geschützen in einem Kaliber von 10 bis 12 cm, zwei Torpedorohren und Wasserbomben. Der Kommandant war von der Brücke aus durch eine doppelte Sprachrohrleitung mit allen Räumen und Teilen seines Schiffes verbunden. In den Decks waren „Sehrohre“ eingebaut, welche nach außen hin wie kleine Ventilatoren oder Schornsteine aus sahen. Durch diese beobachtete der Kommandant, selbst wohl verdeckt, das sich ahnungslos annähernde U-Boot. An Deck durften sich bei Tage immer nur so viele Leute zeigen, wie für ein Handelsschiff unverdächtig war. Jeder Mann hatte seine Rolle, die er immer spielen mußte, besonders aber dann, wenn ein U-Boot in der Nähe war, oder wenn die Falle, vom Torpedo getroffen, „scheinbar“ verlassen wurde. Der eine als Koch, welcher Essensreste über Bord schüttete, der andere mit der Pfeife im Munde als uniformierter Ausguckposten an der achteren kleinen Kanone. Das war sehr natürlich, denn solche kleinen Kanonen

hatte im späteren Teil des Krieges jeder Handelsdampfer. Daher standen sie auch auf den Fallen ganz offen achtern auf Deck. Sehr realistisch wirkte auch ein Neger, welcher sich im letzten Moment in großer Aufregung und gestikulierend in die schon halb heruntergelassenen Boote stürzt, oder ein als „Frau des Kapitäns“ verkleideter Matrose.

Die Taktik der „Mystery Ships“ war folgende*):

Wenn das U-Boot aus großer Entfernung den Warnungsschuß feuerte, versuchte die Falle zunächst scheinbar zu fliehen. Wenn dann der zweite und dritte Schuß kam, stoppte man und ließ Dampf ab (was typisch war). Jetzt trat die „panic party“ in Tätigkeit. Eine bunt zusammengewürfelte, aus Offizieren, Maschinisten, Stewards, Matrosen und Köchen bestehende Gesellschaft stürzt sich in Angst und Verwirrung in die Boote. Zuletzt der „Master“, welcher sich mehr Zeit läßt, um im Kartenhaus noch Seekarten, Ladungsmanifeste und andere Schiffspapiere zusammenzuraffen. Dann geht auch er ins Boot. In der inzwischen eingetretenen „Panik“ wird ein Boot nicht richtig bedient und rauscht, mit dem Bug nach unten hängend, herunter. Einige Leute fallen über Bord. Schließlich stößt die ganze Gesellschaft unter Führung des Navigations-Offiziers — dieser saß in den Booten als Kapitän, falls das U-Boot fragen sollte, der wirkliche Kapitän war noch an Bord — vom Schiff ab. Alles dies beobachtet mit scharfen Gläsern das sich über Wasser langsam nähernde U-Boot, sieht diese „echt“ aussehende Gesellschaft, wie sie undiszipliniert und schlecht rudert, und denkt, daß alles normal ist. An Bord der Falle liegt, während die „scheinbare“ Besatzung ausgestiegen ist, die richtige Besatzung mit der Nase an Deck ausgestreckt in fieberhafter Spannung an den Geschützen. Der Kommandant versteckt auf der Brücke, die Hand an der Alarmglocke, seine Offiziere an den „Sehrohren“. Wird das U-Boot nahe genug herankommen? Wird es in die richtige Peilung kommen, daß die Geschütze es sicher erreichen und vernichten können? Oder wird es vorsichtig sein und nichts riskieren? Vielleicht ist es ein „alter“ Kommandant, der das Theater schon kennt und die Falle kurzer Hand mit einem Torpedo erledigt?

*) Vergleiche: „My mystery ships“ von Rear Admiral Gordon Campbell.

Es ist ganz sicher, daß es höchst aufregende Minuten gewesen sind für die Engländer. Tat das U-Boot nicht so, wie es sollte, so ruderte die „panic party“ in den Booten scheinbar harmlos an eine Stelle, welche die Geschütze der Falle besser bestreichen konnten. Zögerte es selbst dann noch, taten die Rettungsboote so, als wenn sie wieder zum Schiff zurückkehren wollten. Das reizte erneut die Deutschen und veranlaßte sie, doch schließlich nahe heranzukommen.

Dann kam der Moment, in welchem dem englischen Kommandanten das Herz bis zum Hals geschlagen haben mag. „Stand by“ (klar zum Feuern!) als Vorbereitungsmando durch alle Sprachrohre und dann das für das U-Boot so verhängnisvolle und meist tödliche „let go“! (Feuer).

Jetzt stieg die englische Kriegsflagge empor, mit einem Rudriß fiel die Verkleidung der Geschütze, und vernichtendes Geschützfeuer überfiel das Opfer. In den meisten Fällen war das U-Boot verloren. Über Wasser zu entkommen, war bei dem Sperrfeuer aussichtslos. Also wurde fast immer noch versucht, zu tauchen. Aber noch im Sinken zersehten Treffer auf Treffer Deck, Turm und Tauchtank, und die unglückliche U-Boots-Besatzung sank buchstäblich mitten aus dem Leben heraus und ohne irgendwelche dramatische Vorbereitung in die Nacht des Todes. Noch einmal bäumt sich der Bug hoch auf, dann versinkt das Boot für immer. Gurgelnde Luftblasen und Blfede sind die letzten Anzeichen von der furchtbaren Katastrophe, welche sich nun in den Tiefen abspielt.

In der Heimat heißt es nach Wochen bangen Wartens: „Von Unternehmung an die englische Westküste nicht zurückgekehrt.“

Eine Abart der Q-Boote waren Fischdampfer, welche mit einem unter Wasser hinterher geschleppten englischen U-Boot zusammenarbeiteten. Während das deutsche U-Boot über Wasser an den „harmlosen“ Trawler heranging, lauerte der Engländer unter Wasser und torpedierte den Deutschen. Auf diese Weise haben wir schon im Sommer 1915 zwei große Boote verloren. Das englische U-Boot „C 24“ vernichtete zusammen mit dem Trawler „Taranaki“ am 27. Juni 1915 das deutsche „U 40“. Auf ähnliche Weise ging auch „U 23“ verloren.

Die „Baralong“ überfiel im August 1915 „U 27“, im September „U 41“ und vernichtete beide Boote mit dem größten Teil

der Besatzung. Die Kommandanten Wegener und Hansen waren erfahrene U-Boots-Fahrer, aber damals auf so raffinierten Hinterhalt noch nicht vorbereitet, besonders aber nicht darauf, was nach der Vernichtung ihrer Boote geschah. Wenn man selbst die Existenz der Fallen an sich als Kriegslift gelten lassen will, so mußten sich doch die Q-Boots-Besatzungen von dem Augenblick an, in welchem die Kriegsflagge, das „white ensign“, emporstieg, auch wie Kriegsschiffbesatzungen benehmen. Das ist aber im „Baralong“-Fall nicht geschehen. Die Engländer haben nach Versenkung der U-Boote auf wehrlose, im Wasser schwimmende deutsche Seeleute geschossen.

Aber zum Theaterspielen gehören auch Proben und zu diesen Proben muß man Zeit haben. Leider haben wir durch die ewigen, von uns selbst veranlaßten und periodisch wiederkehrenden Pausen im U-Boots-Krieg den Engländern dazu verholfen, daß sie Zeit in ausreichendem Maße fanden, nicht nur die U-Boots-Fallen in aller Ruhe in Dienst zu stellen und auszurüsten, sondern auch, um die Besatzung in den schweren Winterstürmen im Atlantik seegewohnt zu machen und für ihre besondere Aufgabe zu schulen. Eine solche Pause war z. B. der Winter 1916/1917, und wir merkten im Februar 1917, als der uneingeschränkte U-Boots-Krieg begann, deutlich, daß die Engländer „geprobt“ hatten.

Die lange, tatenlose Zeit hatte sie auch auf allerhand neue Ideen gebracht. Wenn das Q-Boot in einem Seegebiet war, in welchem nach den letzten Meldungen irgendwo U-Boote stecken mußten, gaben sie einen offenen Funkpruch an ihren „Reeder“ ab, etwa wie:

„Bin durch schlechtes Wetter aufgehalten, meine Position 50 Seemeilen westlich Fastnet Rock.“

Damit sollte ein dummer Kapitän vortäuscht werden, der noch nicht gelernt hatte, nach dem Code zu funken. Gleichzeitig wurde das U-Boot angelockt, welches nur zu der Stelle hinzufahren brauchte, welche der Dampfer angegeben hatte. Aber wir waren inzwischen auch schlau geworden und ließen diesen Kapitän lieber ungeschoren in seiner Dummheit.

Wenn eine Falle vom Torpedo getroffen war, funkte sie ebenfalls in offener Sprache:

„SOS — SOS — help, submarine closing and shelling me,

please send help quickly!“ „Hilfe! Ein U-Boot verfolgt und beschießt mich. Bitte, senden Sie schnell Hilfe!“

Das klang auch wieder ganz natürlich.

Für den U-Boots-Kommandanten war alles Instinkt und Gefühl. Oft genug regte sich die innere Stimme und warnte. Wie erboßt mögen die Engländer gewesen sein, wenn alle ihre Schauspielerkünste und alle ihre „Schönheit“ und „Echtheit“ nichts nützten und sie sich einfach ignoriert fühlten! Oder wenn ihnen, wie ein Engländer einmal erzählt hat, des Nachts der Öldunst der Motoren eines U-Bootes unter die Nase weht, sie aber nichts unternehmen können, weil sie nichts sehen können und das U-Boot schlau genug ist, diesen Braten nicht anzufassen. Ich kann mir denken, daß der Bluff dann aufhört, Spaß zu machen.

Für den Fall, daß das U-Boot an die Boote herangehen sollte, um Fragen zu stellen nach woher und wohin, mußte die Besatzung eine richtige „Lügenrolle“ auswendig lernen, welche an mehreren Stellen des Schiffes ständig ausgehängt war, damit sie von allen Leuten auswendig gelernt wurde. Natürlich mußte diese Lügenrolle ungefähr alle zwölf Stunden geändert werden, denn man fuhr ja plötzlich nicht mehr von „Glasgow nach New York“, sondern vielleicht „von Gibraltar nach Liverpool“. Das englische Sprichwort: „Tell a lie and stick to it“ — „Wenn du lügen mußt, lüge ordentlich und immer weiter“, war lebendige Wirklichkeit geworden.

Da die U-Boots-Fallen auch in England selbst nach wie vor sehr geheim gehalten wurden, wurden sie öfters in See von eigenen Streitkräften angehalten und erst nach vielen Scherereien und Aufklärung mit dem frommen Wunsch wieder entlassen:

“proceed, keep a sharp lookout for German submarines!!“ „Setzen Sie Ihre Reise fort, aber passen Sie gut auf auf deutsche U-Boote!“ Einem Fallenkommandanten ist es einmal passiert, daß zwei alliierte französische Seesflugzeuge den „armen kleinen Kollier“, welcher da durch die See dümpelte, im Kanal entdeckten und eine Nachricht abwarfen: „Feindliche U-Boote sind hier gemeldet, machen Sie so schnell wie möglich, daß Sie in den nächsten Hafen kommen.“ Sie begleiteten hartnäckig „zum Schutz“ den armen Kapitän, welcher unter ihnen verzweifelt die Hände rang und die Franzosen zum Teufel wünschte, denn natürlich ließ sich,

solange die Flieger da waren, kein U-Boot an der Oberfläche sehen. Das Wild war vergrämt.

Die besten Jagdgründe für die Fallen waren die Gegend westlich Irland und der große Dampferweg von Amerika nach England. Hier lauerten sie auf „Fris“, wie wir U-Boote in England hießen. Hier gab es viele Schiffe und viele Kurse, welche man anständigerweise fahren konnte.

Leichte Arbeit haben die Fallen eigentlich nur in den ersten anderthalb Jahren des Krieges gehabt. Bald sprach sich ihre Hinterlist bei uns herum, und wir wurden äußerst vorsichtig. Trotzdem blieben die Q-Boote für nicht fronterfahrene U-Boots-Kommandanten immer noch eine ungeheure Gefahr. Schließlich konnte ja jedes Schiff eine Falle sein, und allein mit Vorsicht kam man im Kriege auch nicht weiter!

Als die Engländer merkten, daß ihre alten Tüden nicht mehr so recht versingen, versuchten sie es mit einem neuen Lockmittel. Was war realistischer als ein wirklicher Torpedotreffer?! Von jetzt ab ging man also einer Torpedolautbahn nicht mehr aus dem Wege, sondern fuhr absichtlich in sie hinein, um getroffen zu werden. Das Geschäft wurde ernster und gefährlicher. Man kann ruhig sagen, daß man die englischen Heizer und Maschinisten um ihren Dienst zu dieser Zeit nicht beneiden konnte. Sie standen unten vor ihren Kesseln und Maschinen und wußten, daß ihr Kommandant einem Torpedo nicht ausweichen, sondern sein Schiff so führen würde, daß der Torpedo traf. Jede Minute konnte also der leibhaftige feurige Teufel in die Seite ihres Schiffes fahren und sie alle verschlingen.

War die Falle auf diese Weise getroffen, so war ihre Taktik dieselbe wie sonst auch, nur mit dem Unterschied, daß die auf Deck des sinkenden Schiffes versteckt zurückgebliebene Crew ungemütliche Augenblicke oder Stunden verlebte, bis der Moment kam, wo die Geschütze sprechen konnten. Man mußte also die Schiffe unsinkbar oder wenigstens doch schwer sinkbar machen und baute ihnen innen und versteckt eine Holzladung ein, auf welcher das Schiff einige Stunden schwimmen konnte, bis das U-Boot endgültig vernichtet war oder Hilfe herbeigeholt werden konnte. Auch dieser neue Trick wird wohl in einigen Fällen zum Erfolg geführt haben, da das U-Boot natürlich nicht annehmen konnte, daß sich auf einem sinken-

den Schiff noch Leute an den Geschützen befanden, zumal doch die Besatzung (panic party) das Schiff verlassen hatte!

Dann kam eine Zeit, in welcher sich die Deutschen auf nichts mehr einließen. Entweder sie torpedierten, tauchten überhaupt nicht mehr auf und überließen das Schiff seinem Schicksal, oder sie feuerten aus großer Entfernung auf die Falle. Da das U-Boot ein zu kleines Ziel war — auf einige tausend Meter nur noch ein Punkt —, so konnte der Engländer nicht mit gleicher Münze antworten. Nahm er überdies seine richtigen Geschütze, so verriet er vorzeitig seinen wahren Charakter, was auch nicht der Zweck war. Hier verfuhr man nun folgendermaßen:

Das achtere kleine Geschütz wurde besetzt, und man erwiderte das Feuer des U-Boots. Wurde das Gesecht heiß, und die Falle war schon mehrfach getroffen, markierte man einen Treffer, eine Dampferplosion. Hierzu hatte man ein „Panic-Dampfrohr“. „Feuer“ brach aus, so daß beim U-Boot der Eindruck erweckt werden mußte, daß das Schiff am Ende sei. Dann wurde nach einigen weiteren Minuten gestoppt, und die „panic party“ verließ das Schiff. Kam das U-Boot jetzt in die Nähe, wurde verfahren wie früher. War es aber so vorsichtig, unter Wasser zu bleiben, um sich das Opfer erst einmal genauer durch das Sehrohr anzusehen, hatte man ja Torpedos, mit welchen man das in der Nähe befindliche und sich unter Wasser ganz sicher glaubende U-Boot vernichten konnte. Hatte aber das U-Boot trotz allen Bluffs den wahren Charakter seines Gegners erkannt, dann konnte man in allerletzter Minute immer noch irgendwelche Zerstörer heranzurufen, welche sich im Umkreis von etwa 30 Meilen außer Sicht des eigentlichen Kampfplatzes aufhielten und die Falle auf funktentelegraphische Anforderung „entsetzen“ konnten.

Es war ein sehr gefährliches Theater, was da gespielt wurde, mit dem Titel: „Um Leben oder Tod!“ Die englische Regiekunst war auf voller Höhe. Man wußte, wie oft ein Erfolg von der richtigen Wirkung eines Details abhängig ist. Die ersten Rollen hatten die beiden Kommandanten, welche ein ganz persönliches Duell miteinander ausfochten. Die Bühne war das Meer, weiträumig und mit ganz modernen Mitteln ausgestattet. Sie war sogar „versenkbar“. Statisten gab es kaum. Alle hatten große Rollen. Die Stichworte waren bekanntgegeben; und die „Donner-

und Windmaschinen" traten in Tätigkeit. Aber es war selten, daß alle Akte bis zu Ende durchgespielt wurden. Der kleinste Versager, eine geringe Unachtsamkeit, ein von Ungeduld oder Nervosität veranlaßtes, voreiliges Auftreten oder ein sekundenlanges Zögern verursachten eine Krisis, eine Katastrophe, welche mit dem Tode vieler Schauspieler endete.

Oft war auch das U-Boot der Sieger, aber immer waren dann irgendwelche glückliche Umstände dabei, welche den Kommandanten die Lage rechtzeitig erkennen ließen. So manches Q-Boot liegt neben unseren U-Booten auf dem Grunde des Meeres, und so mancher Fallen-Kommandant mußte seinen Bluff mit dem Verlust seines Schiffes und mit dem Tode vieler seiner Leute bezahlen. Gerade im Kampf — U-Boot gegen Q-Boot — galt „heute rot, morgen tot“. Der Sieger von heute konnte morgen der Besiegte sein. Die „fitness to win“ war das Entscheidende. Die Fähigkeit zu siegen.

Ein drastisches Beispiel dafür gibt das Schicksal der Falle „Stonecrop“.

Ihr fiel eines unserer großen U-Boote mit der ganzen Besatzung zum Opfer. Ein englischer Q-Boots-Kommandant, Lieutenant-Commander Harald Luton, erzählt den Kampf in seinem Buch „Q. Boat Adventures“ wie folgt:

Am einem Septembertage des Jahres 1917 nachmittags befand sich H. M. S. „Stonecrop“ in der Biscaya auf dem Wege von „Gibraltar nach der Irischen See“. Bis zur Lademarke beladen, mußte jeder Seemann das Schiff für einen typischen alten Trampdampfer halten. Es machte den Eindruck eines ausgezeichneten „Money Makers“, auf dessen Äußeres der Reeder nicht allzuviel Geld verschwendet hatte. Das Wetter war gut, nichts in der weiten See sah nach Krieg aus.

Da sichtete um 5 Uhr nachmittags der Ausguck auf der „Stonecrop“ weit vorn über Backbordbug einen „Punkt“. Zunächst sah es fast aus wie ein Rettungsboot. Dann erkannte man bald, daß es der Turm eines U-Bootes war, welches anscheinend gestoppt an der Oberfläche lag. Jetzt wurde es auf beiden Seiten lebendig. Bei den Engländern schrillte die Alarnglocke, auf dem U-Boot sah man die Leute aus dem Turm klettern und die Geschütze besetzen.



8. Westwärts!



9. Der Turm von „U 62“



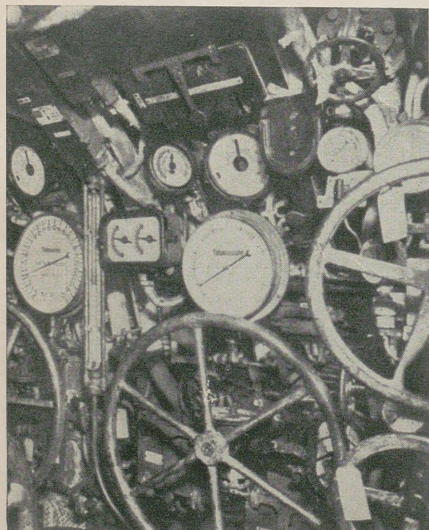
10. Steuermann Bening



11. Oberingenieur Schirmer



12. Lt. z. See Illing



13. In der Zentrale:

Unten die großen Handräder für die Tiefenruder.
Darüber die Tiefenmanometer (mit den großen
Zeigern), dazwischen die Wasserwaage (die senk-
rechte Röhre)

Die „Stonecrop“ verfolgte ruhig ihren Weg, als wenn sie dieser Punkt nichts angehe. Sffft...sangen die U-Boots-Granaten durch die Luft. Schad...pfumm...fuhren sie in die See weit vor dem Bug des Engländers.

Dieser dreht hart Backbord, bemannt die kleine Kanone („Dummy Gun“) auf dem Achterdeck, erwidert peng...peng das Feuer und versucht, zu fliehen.

Commander Morris Blackwood, der Kommandant der „Stonecrop“, ruft durchs Sprachrohr seine Funkstation an und gibt Befehl, SOS zu geben.

„SOS — — SOS — — SOS — —“ funkt es durch den Äther in offener Sprache (wohl aufgefangen und abgelesen auch von dem U-Boot).

„SOS — I am being shelled by a submarine, SOS.“ —

„SOS — hurry up, or I shall have to abandon ship.“

„Ich werde von einem U-Boot beschossen. Beeilen Sie sich oder ich muß mein Schiff verlassen!“

So geht die „Verfolgung“ eine halbe Stunde. Die Einschläge des U-Bootes mehren sich und fallen immer dichter um die Engländer. Die Sache beginnt warm zu werden.

Die „Stonecrop“ hat den Wind von achtern. Das ist gute Gelegenheit, die „Feuer- und Rauchapparate“ zur Wirkung zu bringen. Als wieder ein Einschlag ganz dicht beim Schiff liegt, werden sie in Tätigkeit gesetzt. Hohe Flammen schlagen aus dem Achterschiff, und bald ist alles in Rauch gehüllt.

Auf dem U-Boot verfolgt man den Gang des Gefechts sehr genau, beobachtet den Einschlag jeder Granate und konstatiert jezt mit Freuden:

„Treffer im Achterschiff, das Schiff brennt!“

Blackwood stoppt und gibt das Zeichen zum Verlassen des Schiffes. Die „Panic Party“ spielt ihre Rolle vorzüglich. In wilder Verwirrung stürzt alles in die Boote. Einige ganz, andere nur halb angezogen, mit dem Zeug unterm Arm. Regellos und undiszipliniert, wie es in einem solchen Moment nur auf einem kleinen Handelsschiff sein kann, beeilt sich die Crew, nur wegzukommen von Rauch und Flammen und ihrem „verlorenen Schiff“. Das U-Boot hat aufgehört zu schießen, taucht in etwa 5000 Meter Entfernung und nähert sich nun unter Wasser der „Stonecrop“.

Wie eine Ewigkeit erscheinen Blackwood, welcher mit seinen „Spezialisten“ an Bord versteckt zurückgeblieben ist, die nächsten 20 Minuten. Da, ein Sehrohr an Backbord in etwa 500 Meter Entfernung! Auch von den Rettungsbooten aus wird es sofort gesichtet. Diese setzen sich in Bewegung und pullen vorn an ihrem Schiffe vorbei an die Steuerbordseite, als wenn sie der unheimlichen Nähe der Deutschen ausweichen möchten. Aber der deutsche Kommandant ist immer noch vorsichtig, bleibt unter Wasser und fährt ganz dicht an der Backbordseite der „Stonecrop“ entlang. Er sieht sich mit der Vergrößerung seines Sehrohres das immer noch im Qualm gehüllte und brennende Schiff aus nächster Nähe an, kann aber nichts Unnormales entdecken. Es scheint in der Tat keine lebende Seele mehr an Bord zu sein.

Und doch starren ihm durch verdeckte Rizen und Spalten der „Stonecrop“ ein gutes Duzend vernichtungsgieriger englischer Augen entgegen. Jetzt nur nicht rühren, nicht atmen, denn die Sehrohrvergrößerung des U-Bootes ist scharf und buchstäblich die leiseste Bewegung wird zum Verräter!

Der Deutsche geht getaucht hinter dem Heck des Engländers herum und kommt dann in der Nähe der „Panic Party“ langsam an die Oberfläche!

Der dritte und letzte Akt beginnt.

Das U-Boot liegt jetzt etwa 500 Meter von der „Stonecrop“ entfernt gestoppt an der Oberfläche, öffnet aber noch nicht das Turmluk, um, falls noch irgendeine Hinterlist im Spiele sein sollte, sofort wieder tauchen zu können. Blackwood tastet mit der Hand nach der Alarnglocke. Das U-Boot setzt sich in Bewegung, in Richtung auf die Rettungsboote, welche sich in der „richtigen Peilung“ hingelegt haben.

„Stand by“ wispert, zischelt und raunt es in höchster Aufregung durch die Sprachrohre der „Stonecrop“, und kurz bevor das U-Boot bei den Booten angekommen ist, „let go!“

„Feuer! Feuer! Feuer!“

Blackwood hat durch Druck auf einen Knopf von der Brücke aus elektrisch die Verkleidung der Geschütze fallen lassen, und plötzlich verwandelt sich das „verlorene“ Schiff in eine feuerspeiende Hölle.

Schon der vierte Schuß sitzt genau an der Wurzel des Kommandoturmes des U-Bootes. Wolken von braunem Rauch verhüllen für einen Augenblick die Sicht. Aber von der „Stonecrop“ aus sieht man doch, daß der Turm aufgerissen ist, von links oben nach rechts unten. Der fünfte Schuß trifft unter der vorderen Kanone, der sechste zwischen Kanone und Turm in die Tauchtanks. Die nächsten Granaten zerfehen offenbar die Preßluftleitung, denn weißliche Wasservolken sprühen aus der Wunde, fast wie Dampf aussehend. Noch fünf weitere Treffer können von der „Stonecrop“ aus beobachtet werden. Plötzlich bäumt sich das deutsche Boot hoch auf, so daß die Engländer weit unter seinen Kiel sehen können. Fast 45 Grad geneigt sinkt jetzt das unglückliche Boot unter die Oberfläche. Verzweifelt sind die Anstrengungen der Besatzung, wenigstens das Turmluk zu öffnen, um einige lebend herauszubringen. Aber der erste Treffer hatte den Turm so zerseht, daß das Luk mit keiner Gewalt mehr zu öffnen war. Das U-Boot verschwand, tauchte einen Augenblick mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord noch einen halben Meter mit dem Turm wieder über die Oberfläche und sank dann endgültig in die Nacht der Tiefe.

Das war das Ende von 40 deutschen U-Boots-Fahrern, wie die Engländer es gesehen und erzählt haben.

Die Vernichtung dieses deutschen U-Bootes hat England am Tage darauf mit dem Untergang der „Stonecrop“ und mit dem Tod von 5 Offizieren und 52 Mann bezahlen müssen.

Am anderen Tage befand sich die „Stonecrop“ auf der Höhe der Südküste von Irland auf einem Kurse, welcher nach Norden führte. Bei schönem Wetter zog das Schiff friedlich seine Bahn, anscheinend auf dem Wege nach „Scapa Flow, wo man der Großen Flotte Kohlen bringen wollte“. Alles freute sich noch an dem Erfolg des Tages vorher, und kein Mensch ahnte, daß es auch einmal ganz anders kommen könnte.

Als gerade der englische Kommandant, vergnügt ein Seemannslied pfeifend, die Brücke verlassen hatte, um sich nach einer langen Wache einmal ordentlich zu waschen, erschütterte eine furchtbare Explosion sein Schiff. Ein Torpedo hatte das Vorschiff getroffen, die Brücke wurde total zerstört, die drahtlose Station zer-

trümmert, die Rettungsboote in Stücke gerissen und mehrere Leute getötet. Auch ein Teil der Geschützverkleidungen war heruntergefallen. Das Schiff war steuerlos, schwer havariert und begann schnell zu sinken. Aber das U-Boot war alt und erfahren und sah wohl, daß hier genug getan war. Es fuhr getaucht in die Nähe des Schiffes und blieb im übrigen vorsichtshalber auch außerhalb der Ziellinie der Torpedorohre der Falle, auf welche Commander Blackwood seine letzte Hoffnung gesetzt hatte. Bald darauf überflutete das Wasser schon das Vorschiff, und einige Minuten später schlugen die Seen über der „Stonecrop“ zusammen. Die Besatzung schwamm in einem zertrümmerten Boot und auf Flößen an der Untergangsstelle herum. Jetzt erst tauchte das U-Boot auf, ging an die Boote heran und fragte nach Namen und Ladung. Der englischen Schauspielertruppe mag die Antwort diesmal nicht so leicht von den Lippen gekommen sein:

„Sallient“, „Cardiff to Scapa, cargo coal 2000 tons.“ „Sallient“, von Cardiff nach Scapa Flow bestimmt, mit 2000 Tonnen Kohle!“ Dann verschwand das U-Boot am Horizont.

Das Wetter wurde schnell schlechter und die See rauh. Es war Herbst und das Wasser kalt. Da die drahtlose Station gleich zu Anfang zerstört worden war, hatte kein Notruf mehr ausgesandt werden können. Lebensmittel und Trinkwasser waren nur in ganz geringen Mengen vorhanden. So trieb der Rest der „Stonecrop“-Besatzung sechs Tage lang auf den Trümmern ihres Schiffes dem Lande zu. Unterwegs starben 1 Offizier und 12 Mann vor Entkräftung. Schließlich wurde der Rest fast verhungert und wahnsinnig vor Entbehrungen dicht unter der Küste aufgenommen.

Einzelne Q-Boots-Kommandanten haben sich durch Vernichtung mehrerer U-Boote in England großen Ruhm erworben. So besonders der Kapitän und jetzige Rear Admiral Gordon Campbell, dessen verschlagenem Geschick auch erfahrene Kommandanten zum Opfer gefallen sind. Wie schade, daß englische U-Boots-Fallen nicht einmal unserer „Möwe“ oder dem „Wolf“ auf See in die Arme gelaufen sind! Beide Schiffe verkleidet, beide schwer bewaffnet. In diesem Falle wäre wohl nur ein sehr kurzer, aber um so aufregenderer Akt gespielt worden, und die Rache hätte zu spät entdeckt, daß sie einen „Wolf“ angefallen hatte!

Es ist sehr interessant und lehrreich, das Schicksal einiger besonders bekannt gewordener Fallen zu verfolgen.

„S y l p h a“. Dieses Schiff wurde torpediert, von einem englischen Zerstörer dann 180 Seemeilen nach Land zu geschleppt, sank aber angesichts der Küste. Die Besatzung wurde gerettet.

„F a r n b o r o u g h“ (alias „Loderer“, alias „Q 5“) fuhr als Falle von Oktober 1915 bis Februar 1917 und versenkte „U 68“ (Günzel) und „U 83“ (Hoppe). Der Kommandant, Commander Campbell, hat insgesamt drei deutsche U-Boote vernichtet. Zuletzt wurde sein Schiff torpediert, kam aber noch in den Hafen und wurde dort fast gänzlich zertrümmert auf den Strand gesetzt. Nach dem Kriege hat man den Dampfer wieder repariert und in Fahrt gesetzt. Heute fährt er unter irgendeinem anderen Namen durch die Meere, und vielleicht läuft noch manchmal, wenn der Mond auf dem Wasser seine Silberbahn zieht, ein Sittern durch seine Flanken . . . ein Torpedo! Stand by! Let go!

„P r i c e“, ein Segelschiff von 227 tons, kämpfte am 30. April 1917 mit „U 93“ (Frhr. v. Spiegel) und verwundete das Boot schwer, ohne es zu vernichten. Der U-Boots-Kommandant wurde durch eine Granate über Bord gesetzt und von den Engländern gefangenengenommen. Sein U-Boot kam ohne Kommandanten unter Führung des ältesten Wachoffiziers heil nach Hause. Die „Price“ wird kurz darauf von einem anderen deutschen U-Boot als Falle erkannt und nachts mit Mann und Maus vernichtet.

„S t o d f o r c e“ wird am 30. Juli 1918 von einem U-Boot („UB 108“?) torpediert. Der am Ende seiner Laufbahn nur noch langsam laufende Torpedo, dem die Falle mühelos hätte ausweichen können, macht plötzlich einen Knick und trifft auf diese Weise doch noch. Dann taucht das U-Boot auf und wird von den Engländern vernichtet. Eine halbe Stunde später sinkt die „Stod Force“ dicht unter der Küste.

„Q 12“, alias „H. M. S. Tulip“, wird am 30. April 1917 von „U 62“ (Hasshagen) versenkt und ihr Kommandant, Commander Lewis, als Gefangener nach Deutschland gebracht.

„P a r g u f t“ versenkt am 7. Juni 1917 „UC 29“ (Rosenow).

„N e l s o n“, ein Segelschiff, wird im August 1917 durch ein

deutsches U-Boot zusammengeschoffen, wobei der Fallen-Kommandant seinen Tod findet.

„*Heather*“ („Q 16“). Der Fallen-Kommandant wird im Gefecht getötet, das Schiff erreicht aber den Hafen.

„*Dunraven*“ sinkt nach stundenlangem, vergeblichem Kampf mit „UC 71“ (Salzwedel) unter schweren Verlusten.

Alles zusammen sind etwa 14 deutsche U-Boote Fallen zum Opfer gefallen. 180 U-Boots-Fallen hat England gegen die deutschen U-Boote in See geschickt.

Für deutsche Begriffe ist es unverständlich, daß englische Besatzungen bezahlt wurden, wenn sie ein deutsches U-Boot versenkt hatten. Sie bekamen tausend Pfund Sterling „je U-Boot“, was wir allerdings viel zu billig fanden. Infolgedessen trauten uns die Engländer dasselbe zu und meinten sogar, wir wären nur deshalb leichtsinnig aufgetaucht, um bei den Rettungsbooten nach dem Namen und dem Bestimmungshafen des Schiffes zu fragen, weil wir zu Hause alle diese Details hätten melden müssen. Ohne das hätte es keine klingende Belohnung und kein Eisernes Kreuz gegeben! Darüber hinaus hat man uns gelegentlich sogar das Fehlen von „all sense of honour and fair fighting“ vorgeworfen. Wir Deutschen wollen gern alte Dinge ruhen lassen, aber wenn so etwas behauptet wird, sollen uns erst einmal die englischen U-Boots-Fallen sagen, was man unter „fair fighting“ versteht!

Nein, Leben oder Sterben, Siegen oder Untergehen war für uns deutsche U-Boots-Fahrer gleich „billig“. Wir kämpften ohne die Aussicht auf materiellen Gewinn für die Freiheit unserer deutschen Heimat. Viele von uns erhielten nach langen Fahrten oder für eine besondere Leistung das schwarzweiße Band. Aber über die Hälfte aller U-Boots-Fahrer hat das Eisernes Kreuz an das Meer, auf dem sie es erkämpft hatten, zurückgegeben. Zusammen mit ihrem eigenen Leben.

„U 62“

Sie wollen zum Kommandanten, Herr Stabsarzt?“ — „Dann steigen Sie hier ein, aber Vorsicht ist die Mutter der Seemannschaft, nichts überstürzen, bitte! Erst den einen Fuß auf die eiserne Leiter und die rechte Hand am Turmluß, so ist's recht! Nun den anderen nachziehen und die paar Stiegen hinunter.“

Man sieht zwei blauumrandete goldene Ärmelstreifen im Luf verschwinden.

„Setzt eine Wendung halb rechtsum und die zweite eiserne Leiter ganz nach unten! Aber gut festhalten, bitte! Es ist alles glitschig, und nichts ist gepolstert!“

Diese wohlgemeinten Worte ruft mein langer Wachoffizier v. Mayer*) dem neu an Bord gekommenen Stabsarzt Dr. Sonntag nach, der sich durch die eiserne Enge des Turmes nach unten schleuft. Als Flottillenarzt ist ihm das Innere eines U-Bootes zwar nichts Neues mehr, er kennt es sozusagen schon „theoretisch“, aber diesmal soll er mitfahren, richtig mitfahren um England und „den Gesundheitszustand einer U-Boots-Besatzung während einer Fernfahrt studieren“.

Der Doktor drückt sich scheu durch die Zentrale, übersteigt das große runde Schott nach vorn und schiebt den Vorhang zum Kommandantenraum beiseite.

*) v. Mayer, der mir eine lange Zeit auf „U 62“ treue Dienste leistete, wurde 1918 selbst Kommandant. Er fiel zusammen mit seiner ganzen Besatzung am 16. Oktober 1918 auf „UB 90“, das durch das englische U-Boot „L 12“ vernichtet wurde.

„Melde mich gehorsamst, auf »U 62« kommandiert.“

„Danke sehr, lieber Stabsarzt, willkommen! Hoffentlich bringen Sie uns einen Haufen Glück. Mit dem guten Wetter heute zur Ausfahrt sieht das ja beinahe so aus. Haben Sie Ihr Seezeug auch klar und Ihr Lederpäckchen? In einer Stunde wird ausgelaufen.“

Wir schütteln uns die Hände und steigen dann zusammen an Deck. Dort sind die letzten Vorbereitungen zum Auslaufen in vollem Gange. Es ist kurz nach Mittag, und die Frühlingssonne brennt warm in den Gesichtern der Matrosen, die Leinen aufschiefen und das Deck aufklaren. Ein waches Auge über alles hat Obermaat Paulsen, die „Nr. 1“. Er ist der älteste seemannische Unteroffizier an Bord, Fischersohn aus Labö bei Kiel, ein ruhiger, ernster und zuverlässiger Mann, bei dem man immer genau weiß, woran man ist. Er ist ein ausgezeichnete Seemann, hat auf Wache Augen wie ein Luchs und ist erster Rohrmeister im Bugraum. Also eine wichtige Person an Bord.

Es war überhaupt erstaunlich, wieviel tüchtige Leute Deutschland auch im dritten Kriegsjahr immer noch hergab. Wenn man sie nur alle an richtiger Stelle verwandt hätte, diese deutschen Männer, die die besten Seeleute und Soldaten der Welt waren! Mit Grauen dachte ich an die Flotte, an die „dicken Schiffe“, die auf der Jade an der Kette lagen! Gewiß, sie taten viel für uns U-Boote, sie legten Sperren zu unserm Schutz und räumten feindliche Minenfelder fort, sie brachten uns aus der Deutschen Bucht heraus und nahmen uns bei der Rückkehr wieder in Empfang, sie waren das Fundament des U-Boot-Krieges. Aber sie lebten und kämpften doch nicht. Es war ein starker Geist in ihnen, aber er war zum Schlummern verdammt. Eine fleet in being? Ein Schlagwort! Eine Flotte nur ein Instrument der Politik, eine Schachfigur? Dann hätte man schon längst einmal Schach bieten sollen! Ein Geist lebt und wächst nicht aus sich selbst. Er muß suchen können, und fliegen, arbeiten, sich rühren und kämpfen!

Durch zwei lange Kriegsjahre hatte ich nun schon eigene Erfahrungen als U-Boots-Mann sammeln können. Dreimal war ich mit „U 22“ in See gewesen, und sechs lange Fernfahrten hatte ich mit „UB 21“ hinter mir. Da war im November 1916,

während einer kurzen Urlaubszeit in den bayerischen Bergen, das langersehnte Telegramm gekommen: „Zum Kommandanten »U 62« ernannt!“ —

Endlich das große Boot!

Ich packte schleunigst meine Koffer und stand zwei Tage darauf am Kai der Weserwerft in Bremen. Das war ja ein Riese! 70 Meter lang und fast 7 Meter breit! 1000 Tonnen Wasserverdrängung (getaucht) und 2000 Pferde in den Dieselmotoren! 16 Seemeilen Überwassergeschwindigkeit, eine 10,5-Zentimeter-Kanone und eine 8,8. 40 Mann Besatzung! Das war ein Schiff und eine wundervolle Waffe! Wenn uns nur etwas mehr Spielraum gelassen würde im Kampf gegen die englische Blockade, wollte ich meine Kriegserfahrungen schon richtig anbringen!

Mit unendlichem Stolz ging jetzt mein Blick über das schöne neue Boot. Die Engländer haben eigentlich recht, wenn sie ein Schiff als etwas Weibliches empfinden, ganz gleich, ob es ein battlecruiser oder ein kleineres submarine ist. Auch ein U-Boot hat etwas Mütterliches, Beschützendes. Ein Vierteljahr erst gehörte dies Boot uns und wir dem Boot. Und wir hatten schon die ersten kleinen Lorbeeren gesammelt. Vom 1. bis 24. März 1917 waren wir an der Westküste gewesen. 18 000 Tonnen. Das war nicht viel, aber ein Anfang, auf welchem man aufbauen konnte. Und jetzt ging es wieder hinaus, zusammen mit meiner tüchtigen Besatzung, auf die ich felsenfest baute. Was waren wir Kommandanten ohne unsere Leute? Gewiß, wir machten die Pläne, führten und griffen an. Aber das ganze stolze Gebäude fiel in nichts zusammen schon bei einem kleinen Versager der Besatzung. Ein falsch bedientes Ventil, unangebrachte Nervosität oder irgendein kleiner Mangel an Aufmerksamkeit, an „Zusammendenken“ mit dem Führer oben im Turm konnte den Erfolg in eigenen Untergang verwandeln.

„Klar zum Manöver!“

Meine Gedanken werden unterbrochen.

„Klar zum Manöver!“ schallt es über Deck. Pfeifensignale, drei kurze Töne mit der Sirene. Kommandos, Rufe und Mühschwenken. Die Schrauben drehen sich, und „U 62“ verläßt am 21. April 1917 zu seiner zweiten Fernfahrt den U-Boot-Hafen in Helgoland. Es ist sehr klar und sichtbar, und lange leuchten noch

hinter uns die roten Felsen am Horizont. Wie oft hatte ich dies Bild schon gesehen, wie oft schon das noch schönere, wenn Helgoland nach langer abenteuerreicher Fahrt wieder auftauchte aus der See.

In der Minengegend treffen wir auf mehrere Torpedoboote, das „U-Boots-Geleit“, welches uns sicher ins freie Wasser bringen soll. Alle Leute, die Freizeit haben, sind auf Deck und atmen frische Luft auf Vorrat. Sie wissen schon von der ersten Fahrt her, wie knapp sie oft werden kann.

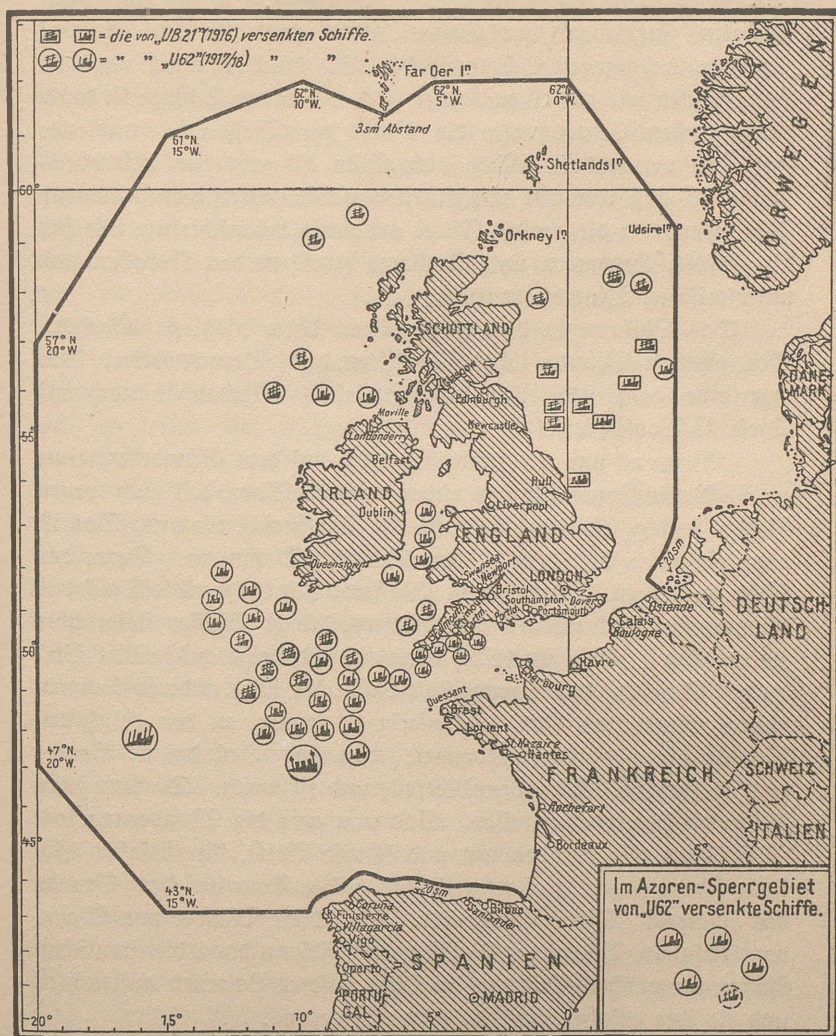
Der Stabsarzt, unser neuer Gast an Bord, marschiert mit mir in langen, etwas schwankenden Seemannsschritten über das wundervoll lange Holzdeck des Bootes, und ich erzähle ihm von der Indienststellung des Bootes und unseren ersten Erlebnissen.

Bei der Überführung von der Weser nach Kiel waren wir eines Abends bei dichtem Nebel in Brunsbüttel hängengeblieben.

Ein großes U-Boot war dort ein seltener Gast für eine ganze Nacht. So wurden wir sofort von den Lotsen zu einem steifen Brog eingeladen. Unsere Gastgeber waren meistens alte Segelschiffskapitäne, viele mit weißen Bärten darunter, alles Leute von „großer Fahrt“. Wir saßen um einen runden Tisch. Die Alten zogen an ihren Pfeifen und erzählten mit totornsten Gesichtern die tollsten Seemannsgeschichten. Besonders einer, dessen blaue Augen unter seinen buschigen Augenbrauen leuchteten, wenn er die Wahrheit seiner Erzählungen bekräftigen wollte, malte in lebhaften Farben seine Erlebnisse mit Seeschlangen und Haifischen. Man sah den Klabaftermann mit kalkweißem Gesicht auf dem Bugspriet hocken und seine Schicksalsfäden spinnen. Man hörte es ordentlich, wie ein großer Sägefisch die Bark „ansägte“, so daß ein großes Deck entstand. Schauer liefen uns über den Rücken, wenn sehr geheimnisvoll der fliegende Holländer erwähnt wurde, der am Freitag ausgefahren war, wie ein Gespenst durch die Weltmeere segelte und allen Seeleuten Unglück bringen mußte.

Wir hörten uns das eine ganze Zeitlang mit an und zogen dann selbst vom Leder. Schließlich waren wir ja auch nicht von gestern und außerdem: Unter der See wußten wir besser Bescheid als die Weißbärte.

„Wenn wir auf dem Grunde liegen, können wir das Leben



Das Sperrgebiet um England

Die eingezeichneten Fahrzeuge bedeuten nach Ort und Anzahl die von „UB 21“ und „U 62“ versenkten Schiffe.

um uns auf dem Meeresboden genau beobachten", fängt eine „U-Boots-Seele" an zu sprechen. „Lautlos schiebt sich eine große gebogene Stahlwand zur Seite. Mit zwei Griffen ist eine Jalousie hochgezogen. Dann sehen Sie dunkles Glas vor sich. Nun drücken wir auf einen Knopf, und mit einem Schlage ist durch einen großen Scheinwerfer die Nacht der Tiefsee in strahlende Helligkeit verwandelt. Das dicke Glas ist ganz klar und durchsichtig, so daß wir alle Einzelheiten genau unterscheiden können. Wir sehen, wie die großen Fische neugierig heranschießen, wie sich die Krebse, Hummern und Seesterne zwischen den Korallen und unterseeischen Blumen bewegen. . . .

Das Rühren in den Groggläsern hatte plötzlich aufgehört. Mit offenem Munde saßen die Alten da. Donnerwetter! Das war eine ganz neue Art von Seefahrt. Verdammt nochmal! Diese U-Boots-Kerle!

„Wenn es uns zu langweilig wird auf dem Grunde", meinte ein U-Boots-Ingenieur von einem anderen Boot, das auch wegen Nebels festlag, „steigen wir durch die Taucherschleuse aus. Das ist ganz einfach. Erst rein in das Dings. Klappe zu. Dann den Hahn aufdrehen. Nun kommt Wasser. Ich beiße einfach auf das Gummimundstück meines Tauchretters. Das Wasser steigt über meinen Kopf. Nun mache ich oben auf und steige aus. Mit Blei an den Schuhen, damit man nicht aufstreibt. Die anderen kommen ebenso hinter mir her. Schwierig ist immer, an den aalglatten Bootswänden hinunterzukommen, weil das Deck des U-Bootes doch so hoch ist. Aber der Meeresgrund ist weich. Da kann man sich ruhig runterfallen lassen. Und nun geht die Wanderung los. Wir haben alle Lampen mit und scharfe Beile, für Gefahr. Ich kann Ihnen sagen, großartig ist das, solche Tour auf dem Grunde des Meeres! Diese Berge und Täler, diese Wälder von Algen, von seltsamen Bäumen und Pflanzen! Wenn dann die greulichen Augen der großen Polypen im Licht unserer Laternen aufleuchten und sie ihre gefährlichen Fangarme bewegen. . . ."

„Kennen Sie denn schon die Geschichte vom U-Boots-Kamel", wirft sich ein anderer U-Boots-Fahrer dazwischen, um seinen Vorgänger beim „Lügenvertellen" etwas zu entlasten. „Ich bin bis jetzt im Mittelmeer gewesen, öfters waren wir auch drüben in Afrika. Bei den Senussi. Das waren ja unsere Freunde. Da

hat sich einmal folgende Geschichte zugetragen, die ich selbst erlebt habe*).

»UC 20« fuhr als Munitionstransporter zwischen Pola und Nordafrika. Auf jeder Reise wurden Hunderte von Gewehren, ferner Maschinengewehre und Handgranaten hinübergeschafft. Einmal bekam die Besatzung von einem Scheich ein wunderschönes Geschenk. Es war ein richtiger Scheich. Dieser Scheich also wurde an Bord, entgegen allen Gesetzen des Korans, mit jenem fürchterlichen Geföfß bearbeitet, das den Namen »Griechischer Kognak« trug. Zum Dank dafür stiftete er das Geschenk. Es war ein Kamel. Ein richtiges einhöderiges Kamel (camelus dromedarius). Der Kommandant war zunächst entsetzt. Dann aber setzte er seinen Ehrgeiz ein, das Vieß nach Hause zu schippern. Schon die Übernahme war ein Alle-Mann-Manöver und jedenfalls in seiner Art einzig dastehend. Dies wurde nämlich so gemacht:

Das U-Boot ging so dicht unter Land wie nur irgend möglich. Dann trieb man das Kamel ins Wasser und belegte eine starke Vorleine an seinem Zaumzeug. Die Vorleine wurde nun mit Hilfe des Dingis vom Kamel aus, das natürlich freiwillig nicht weiterlief, an Bord gepullt. Dort nahm man die Leine um das Bugspill und holte sie langsam durch. Nun blieb dem Kamel nichts weiter übrig, als tiefer ins Wasser zu gehen. Schließlich schwamm es auf.

Es half ihm aber alles nichts. Es mußte bis auf tauchtiefes Wasser, dann wurde die Leine vom Bugspill losgeschmissen.

Raum fühlte das Kamel, daß es frei war, so paddelte es auch schon mit äußerster Kraft nach Land zurück.

»UC 20« aber war schneller.

»Marmtauchen!«

Der Kommandant fuhr einen tadellosen Angriff mit 90 Grad Schneidungswinkel. Untertauchte das Kamel und blus an, als der Bug unter dem Bauch war.

Das Boot tauchte mit Preßluft auf, und das Kamel hing am Bug. Die Vorderbeine an Backbord und die Hinterbeine an

*) P. E. Cisse: „Splissen und Knoten.“ Karl E. Klotz Verlag, Magdeburg.

Steuerbord. Nun blieb nichts weiter übrig, als das Bieft ganz auf die Back zu ziehen, was gar nicht so schwer war, denn es hatte selbst den Wunsch, endlich wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. So stand es nun an Deck und wurde festgezurt. Futter wurde reichlich mitgegeben. Auch für Frischwasser war genügend Platz, da das Boot ja für Ladung besonders eingerichtet war. So fuhr »UC 20« los. Jeder Rauchwolke wurde sorgsam ausgewichen, was schon deswegen gegeben war, da keine Torpedos an Bord waren. Am nächsten Morgen sagte der Kommandant zu seinem Wachoffizier:

»Na, wenn wir nun tauchen müssen, ist das Ramel ja weg. Dann wird es wohl aufschwimmen und absaufen.«

»Wieso, Herr Kapitänleutnant«, meinte der. »Wir können ganz gut mit dem Ramel tauchen. Ich habe schon ausgemessen, wenn wir auf 8,5 Meter gehen, guckt das Ramel mit dem Kopf gerade eben noch heraus. Ich habe das am Manometer schon markiert.«

Und so geschah es. Zweimal mußte während der Überfahrt getaucht werden, und jedesmal erhielt die Tiefensteuerung den Befehl: »Auf Ramels-Tiefe gehen«.

Dann wurde haarfarr »Ramel-Tiefe« gefahren, das heißt so, daß der Kopf eben noch herausguckte. Unmittelbar vor der Einfahrt nach Pola fuhr man durch eine Fischerflotte hindurch. Da konnte sich der Kommandant doch nicht verkneifen, noch einmal zu tauchen. Er erregte hiermit fürchterliches Entsetzen unter den Fischern, die nur den Kopf und den Höcker sahen und infolgedessen an ein furchtbares Seeungeheuer glaubten, alle Segel setzten und schleunigst das Weite suchten.

So kam das Ramel ungefährdet und in bester Gesundheit nach Pola, und wenn es nicht gestorben ist, so lebt es dort noch heute.“

„Dieser Abend mit den alten Lotfen war großartig, lieber Doktor, die Balken haben sich gehörig gebogen in Brunsbüttel. Aber Phantasie gehört nun mal zum Seemannsberuf.“

„Na, sind Sie denn durch den Nebel noch gut angekommen nach Kiel?“

„Ja, endlich, nachdem wir zwei Tage verloren hatten. Im

Kanal war schon Eis, aber in Kiel wurde es ganz schlimm. Alles in Eis und Schnee. Schließlich wurde es im Februar so kalt, daß wir fluchtartig die Föhrde verließen, um nicht einzufrieren.

Durch den Kanal brachte uns die »Stettin« als Eisbrecher. Auf der Elbe erwartete uns eine richtige Polarlandschaft. Alles weiß, schneidende Kälte, krachende Eisschollen und richtige kleine Eisberge im Fahrwasser. Aber ein U-Boot ist Gott sei Dank heutzutage eine Delikatesse. So setzte sich das »dickste« Linienschiff, das wir hatten, die »Bayern«, mit über 1000 Mann Besatzung vor uns und bahnte uns durch das Eis einen Weg elbabwärts. Dicht aufgeschlossen folgten wir mit »U 62«, eben hinter uns schoben sich die zackigen Schollen wieder zu einer undurchdringlichen Masse zusammen. Nie im Leben sind wir 40 Männleins stolzer gewesen als auf dieser Fahrt im Kielwasser der »Bayern«. Wir haben dann schließlich in Helgoland, wo schon beinahe Frühling war, unsere Übungen beendet."

Inzwischen lernt der Stabsarzt auch meine Offiziere und die Besatzung näher kennen. Es sind alles offene ehrliche Kerle, und rauh, aber herzlich ist der Ton bei uns an Bord.

Wir sind eine Familie, und das Boot ist unsere Mutter.

"Das hier ist mein Steuermann, ein Fischersohn aus Rügen", stelle ich meinen tüchtigen Steuermann Bening vor, „er weiß immer, wo wir sind, »schießt« am Tage die Sonne und bei Nacht die Sterne (wenn welche da sind). Er ist der Navigationsoffizier des Bootes und mein zweites Gehirn."

Der große vierströtige Matrose da vorne in der bunten Wolljackete ist ein Frieser. Er ist etwas langsam und von schwerem Blut und konnte sich zuerst gar nicht an unser Tempo gewöhnen. Namentlich beim Schnelltauchen, wenn alle Leute sich durch das einzige offene Turmluk die ungefähr 5 Meter hinuntersinken lassen müssen bis auf den Boden der Zentrale, „klemmte“ er beim Durchrutschen durch den Turm. Das war schlimm, denn von der Schnelligkeit jedes einzelnen hing oft bei uns das Leben ab.

Eines Tages hatte sich die „Familie“ denn auch heimlich verabredet. „Alarm!“ Zuerst stürzen einige Leute voran ins Luk und angeln und hampeln sich nach unten. Dann kommt der Matrose Meier und hinter ihm drei schwere, kräftige Kameraden mit dicken Holzsohlen unter den Seestiefeln. Und nun wurde von oben ge-

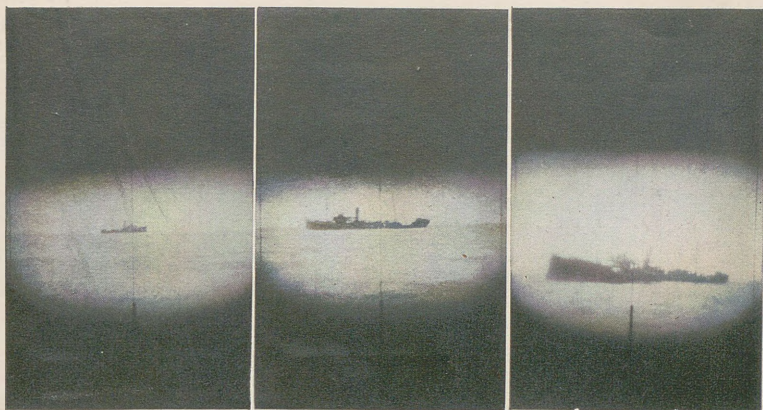
treten und gequetscht, daß unserem lieben Meier Hören und Sehen verging. Er kletterte nicht mehr, er fiel nicht, er rutschte nicht einmal, nein, er flog einfach nach unten, stieß sich zunächst an der Kante des Turmlufts den Ellenbogen, blieb mit seiner Wolljade am Griff des Sechrohres hängen, fühlte mit der Verlängerung seines Rückens verschiedene harte Ranten, schimpfte und fluchte, griff ins Leere und landete schließlich arg zerschunden und gänzlich erschöpft auf den eisernen Flurplatten der Zentrale. Aber Meier war ein feiner Kerl und einer unserer besten Seeleute an Bord. Er merkte durch dies etwas schmerzhaftes Manöver nun aber, was los war und worauf es ankam. Er hatte jetzt „tauchen“ gelernt und fuhr von diesem Tage an wie ein geölter Bliß durch den Turm.

Mein zweiter Wachoffizier Illing war schon mit mir auf „UB 21“ gefahren und ein alter U-Boots-Mann. Er hatte weiß Gott seine „Erfahrungen“ und war mir auf dem neuen Boot eine wertvolle Stütze. In der Nacht mit den brennenden Seglern vor Newcastlle im Herbst 1916 wäre er mir beinahe „abhanden“ gekommen.

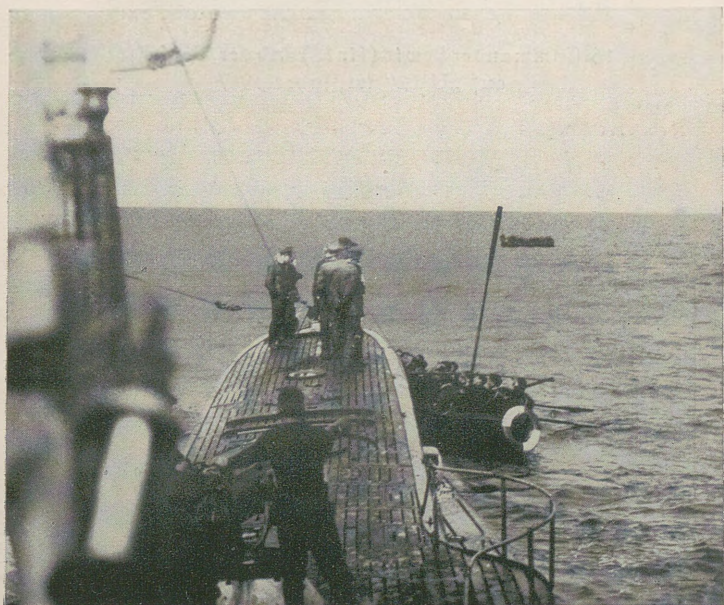
Von unten dröhnte das Hämmern der Motoren bis herauf an Deck. Da rasten im Ölmaschinenraum die großen Dieselmotoren. Eine harte Arbeit für das Maschinenpersonal! Wochenlang zwischen den öligen, wärmeausstrahlenden Zylindern im engsten Raum! Ein Hundeleben! Verständigung war bei dem nervenzerreißenden Lärm ausgeschlossen. Man hörte nicht einmal, was oben geschah, konnte es allenfalls vom Maschinentelegraph ablesen. Und der ewige, scharfe Zug durch das Schott! Das war kein Sanatorium. Nur eines gab es, das allen Lärm übertönte, das mitten hineinschrie in das Geratter der Maschinen:

Die Alarmglocke!

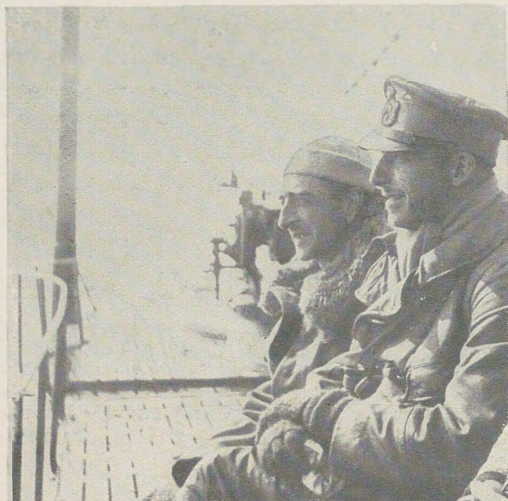
Dann hielt Obermaat Budzinski mit einem Ruck die Motoren an. Sie stemmten sich noch einen Augenblick gegen den harten Eingriff. Aber dann standen sie fauchend still. Bei Budzinski gab es keinen Fehler, keine Unruhe, kein Versehen. Alles wurde genau in der Zeit gemacht, in der es geschehen mußte. Nun noch der Luftmast zugeschraubt und die Kuppelung auf die elektrischen Maschinen! Budzinski sagte nicht viel, war aber in seinem Dienst um so treuer und zuverlässiger. Eine Säule an Bord!



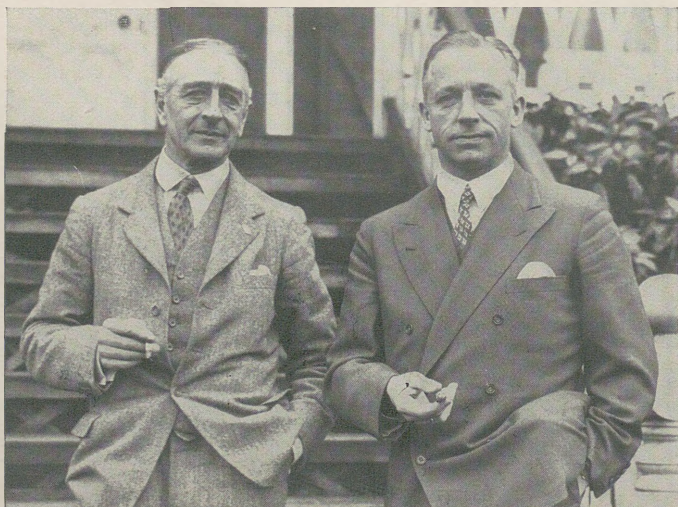
14, 15, 16. Aufnahme von „Q 12“ durch das U-Boots-Schrohr
 In 1000 500 250 Meter Abstand



17. Das Rettungsboot mit Commander Lewis
 wird längsseit gerufen



18. Commander Lewis (links) und der Verfasser
auf „U 62“ im Jahre 1917



Fot. Presse-Photo-Ges. m. b. H., Berlin

19. Zwölf Jahre später in Reading
Commander Lewis Der Verfasser

Wenn ich in die Gesichter meiner Leute sah, fühlte ich mich stark und sicher. Sie kämpften für mich und ich für sie. Wir alle für die Heimat, für Licht, Luft und Freiheit Deutschlands.

Mittlerweile war es dunkel geworden. Vor uns im Westen stand eine undurchdringliche schwarze Wolkenvand. Die Nacht wurde dunstig. Scharf schnitt der Bug von „U 62“ in die See und warf sie sprühend zur Seite. Raum sah man gegen den Nachthimmel die dunklen Silhouetten der Wache auf dem Turm. —

Westwärts!

Wie ich „Q 12“ versenkte

Westwärts! Spießrutenlaufen zuerst durch Minenselder und Bewacher. Nebel oben in der Nordsee. Vergebliches Suchen nach der Durchfahrt bei Fair. Um die Shetlands. Kein Land, kein Schiff, Nebelschwaden über dem Meer.

Am Morgen eine Insel. Foula, die Heimat des Königs von Thule. In der Ferne Berge und Küsten. Nässe und Regenvolken. Ein Dampfer!

Verfolgung nach Westen. Kanonen zerreißen das Grau. Widerstand. Wieder Nebel. Verlorene Spur. Wieder ein Dampfer! Tauchen und Angriff. Treffer. Donner und Grollen unter der See. Brechen und Versenken. Sinken.

In der Ferne ein Punkt über dem Wasser. Ein U-Boot! Ein Freund im Atlantik. „U 61“ auf der Rückkehr. Mühen schwenken, Grüße für die Heimat. Wieder allein.

Nach Süden! Ein Segler! Von Montreal nach Aberdeen. Versenkung. Sturm und Kälte zwei Tage. Nachtfahrt in der Tiefe ...

Am 30. April 1917 steigt eine strahlende Frühlingssonne aus der See. Eine zarte Rauchwolke hängt im Süden über der Kimm. Zwei Masten wie Nadelspitzen so fein. Dann wieder nur ein Mast. Plötzlich ein Schornstein und wieder Rauch. Aber alles weit, weit hinter dem Horizont und nur durch das Glas erkennbar. Wir tauchen und fahren dem unbekannten Schiff entgegen. Nach einer halben Stunde sieht man schon etwas mehr. Ein schwarzer

Dampfer, der wilde Zickzackkurse fährt. Wir strecken das Sehrohr wohl gut einen Meter über die Oberfläche, um genau beobachten zu können. Der andere scheint sehr vorsichtig. Wie ein Betrunkener torfelst er heran. Wir beobachten und kontrollieren mit der Uhr in der Hand die Kurse des Gegners.

„Achtung! Kursänderung! Anscheinend auf etwa 315 Grad.“ Auf einem U-Boot bezeichnete man die Kurse nach Graden, Null Grad war Nord, 315 Grad also Nordwest.

Nach zehn Minuten wieder: „Achtung! Kursänderung auf 330 Grad.“

Wieder nach zehn Minuten: „Achtung! Kursänderung auf 345 Grad“ usw.

Das Schiff ändert also alle zehn Minuten seinen Kurs, und zwar anscheinend immer um etwa 15 Grad. Wir zeichnen und rechnen, tüfteln und knobeln, um das Zickzacksystem des anderen zu ergründen und um den Generalkurs für uns zu finden, welcher den Gegnerkurs irgendwo schneiden muß, bevor das Schiff vorbei ist.

Eine gewöhnliche und etwas zerfetzte englische Handelsflagge am Heck! Merkwürdig, das taten die Briten doch sonst nicht! Eher schon neutrale Flaggen und Abzeichen.

Irgend etwas liegt in der Luft und mahnt zu äußerster Vorsicht. „Einfahren das Sehrohr! Ein! Tiefer! Ein! Etwas höher! Ein! Ein!“

Der Steuermann neben mir hat die Hand am Hebel des Sehrohrmotors und fährt das Sehrohr mit mir und zusammen mit dem „Lift“, auf dem ich stehe, höher hinaus oder tiefer unter die Oberfläche.

Oben ist die See unangenehm ruhig geworden. Jeder Punkt oder Strich, jede Unregelmäßigkeit auf dem Wasser kann uns verraten.

„Etwas höher, noch etwas höher! Tiefer! Ein!“

So bleibt das „Auge“ immer unter Wasser, nur für Bruchteile von Sekunden gibt die darüber wegspülende See es frei. Ein silbernes Leuchten, ein Blick:

Gerade ändert der Gegner wieder Kurs. Ich sehe, wie das ganze Schiff sich ordentlich überlegt und jetzt auf uns zukommt. Ich muß nur mit geringster Fahrt weiterlaufen, um in wenigen Minuten dran zu sein.

„Tiefer! Ein! Aus! Ein!“

Totenstill ist es im Boot. Nur das Rattern der Tiefenruder und die abgehackten Kommandos für das Sehrohr: Schicksalsstunde!

Wenn der Brite jetzt nur seine zehn Minuten wirklich durchhalten wollte!

Endlich, achteinhalb Minuten nach der letzten Kursänderung und eineinhalb Minuten vor der neuen Wendung, schiebt sich der Bug des Dampfers von links in das Gesichtsfeld des Sehrohrs und passiert den Visierfaden.

Wasser, blaugrün, vorm Auge. Wieder Licht.

Der vordere Mast, die Brücke!

„Erstes Rohr Achtung!“ Wieder schlägt eine See übers Sehrohr.

Der Schornstein.

„Erstes Rohr — Los!“

Das „Los“ wurde in einem langen singenden Ton gerufen.

Ein leichtes Zittern vorne im Boot. Der Torpedo ist raus!

Der Schuß muß sitzen, das fühle ich. Schon nach 20 Sekunden erfolgt eine schwere Detonation, nach 22 Sekunden — die erste hallt noch im Wasser nach — eine zweite, erheblich schwerere (anscheinend Kesselerplosion). Die Erschütterungen dabei sind bei uns im Boot so heftig, daß ich zunächst auf 20 Meter Tiefe ablaufe, um zu sehen, ob wir selbst nichts abbekommen haben. Als alles in Ordnung scheint, gehen wir wieder auf Sehrohrtiefe und sehen uns um. Das Schiff ist achtern im Maschinenraum getroffen und in der Mitte — wohl infolge der Kesselerplosion — stark eingeknickt. Von der Besatzung nichts zu sehen.

Als ich mit hoch ausgefahrenem Sehrohr vorne am Bug des Schiffes vorbeifahre — das war unsererseits ein Lockmanöver, um zu sehen, ob der Gegner irgend etwas unternahm daraufhin —, wird aus einem versteckt unter der Brücke aufgestellten Geschütz heftig auf das Sehrohr gefeuert. Aha! Wir ziehen unsere Fühlhörner ein, vergrößern den Abstand und bleiben immer hübsch vor dem Bug des bewegungsunfähig daliegenden Feindes, um ihm keine Chance gegen uns zu geben. Inzwischen beobachten wir weiter mit der Vergrößerung und finden bald das bestätigt, was wir halb unbewußt schon während des ganzen Angriffs geahnt haben.

Auf dem Heck steht, sehr gut maskiert, ein starkes Geschütz. Die Verkleidung war bei der Explosion des Torpedos zerrissen und verschoben. Trotzdem konnte ich das Geschütz erst nach langer und sorgfältigster Beobachtung genau erkennen. An jeder Seite unter der Brücke eine 7,6 Zentimeter-Kanone. Achtern sind zwei Klappen in der Bordwand heruntergeklappt, hinter denen sich anscheinend Torpedorohre befinden. Eine U-Boots-Falle!

Vor der Explosion war natürlich nach außen von alledem nichts zu sehen. Das Schiff schien ein harmloser Engländer zu sein, welchen die bösen Hunnen unmenschlicherweise versenken wollen.

Als die anderen sehen, daß ihre Schießerei nicht mehr viel Zweck hat und ihr Spiel verloren ist, gehen sie in die Boote. Die „panic party“ kommt nicht so recht in Aktion. Die Bühne des Schauspiels scheint zu versinken. Ich setze schnell meinen Zeiß-Photoapparat am Sehrohr in Tätigkeit, photographiere sechs Meter unter der Oberfläche erst mal in aller Ruhe diesen seltenen Vogel und laufe dann mit äußerster Kraft unter Wasser ab. Einen Denktettel sollen diese Brüder doch noch bekommen! In gutem Sicherheitsabstand wird aufgetaucht.

„An die Geschütze!“ — „Entfernung 2000 Meter!“ — „Schnellfeuer!“

Und mit zwei starken Geschützen überfallen wir das bösaartige Schiff. Heulend gehen die Granaten über die in ihren Booten sitzenden Tommies hinweg und schlagen krachend ein in ihr Schiff. Das brennt und bäumt sich. In Felsen fliegen die Splitter über Deck, bis wir sicher sind, daß wirklich keine „lebende Seele“ mehr an Bord sein kann.

Aber er hat schon genug, unser Feind. Das Schiff bricht in der Mitte völlig auseinander und sinkt in zwei getrennten Teilen unter Flammen und Raucherscheinungen berstend und zischend in die Tiefe. Nun erst war die Luft rein. Ich konnte an die Boote herangehen und feststellen, was für ein Schiff wir da eigentlich gefaßt hatten.

An der Brackstelle schwamm alles mögliche herum, unter anderem Kleidungsstücke mit Marineknöpfen, Utensilienkästen, Fische, Stühle, Seekarten usw. In dem Deckel eines solchen Utensilienkastens fanden wir unter dem üblichen Bild eines sweet

girl, was wir suchten, eine Postkarte mit folgender Adresse: To the sailor Jackson on Board H. M. S. TULIP (Q 12).

Das letzte, „Q 12“, war das Interessanteste für uns. „Q“ war ja die englische Bezeichnung für U-Boots-Fallen! Das beseitigte die letzten Zweifel. Wir fuhren nun zu den Booten und um sie herum und sahen uns diese Gesellschaft, die uns hatte ans Leben wollen, mit höchstem Interesse an. Die Burschen sahen einigermaßen übel aus, wie eine sehr herabgekommene Schauspielertruppe. Aber das gehörte ja zu dem großen Bluff! Ich beschloß, ein Exempel zu statuieren und den Führer der ganzen Gesellschaft gefangenzunehmen.

Auf unseren Anruf „where is the captain?“ meldete sich sofort mit erhobenem Arm ein Mann in den Rettungsbooten. Sein Boot wird längsseit gerufen und Commander Lewis an Bord geholt.

Als er erfuhr, daß er als Gefangener mit uns nach Deutschland soll, verabschiedete er sich von seinen Leuten in den Booten, die alle die Mühen schwenken und „Oh, Sir!“ rufen. Seine erste Frage an mich: „You will kill me now, captain?“ war nicht so leicht zu beantworten. Ich erwiderte denn auch so gleichgültig als möglich: „No, not yet!“

Dann wurde Commander Lewis unter Deck befördert und in seine neue Rolle als Gefangener auf einem deutschen U-Boot eingeführt, was immerhin für den Kommandanten einer englischen U-Boots-Falle eine außergewöhnliche Sache war. Aber er kam schnell hinein und fand es bei uns nach einigen Tagen, wie er mir sagte: „very comfortable“. Unser Stabsarzt gab seinen Pelz an ihn ab und Leutnant Illing eine weiße Wintersportmütze, damit er sein Äußeres etwas „U-Bootsmäßiger“ gestalten konnte. In diesem Kostüm saß Captain Lewis in seinen Erholungsstunden bei uns an Deck in der Sonne und dachte über die Tücke des Schicksals nach. Oder er hörte am Abend meine Leute deutsche Volkslieder singen, die schwermütig über die See klangen. Er griff sich an den Kopf und rieb sich die Augen. Waren das die Hunnen!? Wir kamen allmählich auch etwas ins Gespräch, und er erzählte mir, daß er im Moment des Torpedoschusses durch Hartzudrehen noch versucht hätte, „U 62“ zu rammen und mit Wasserbomben zu vernichten. Ich sei ihm aber um Sekunden zugekommen. Im

übrigen waren wir beide schweigsam, wenn die Unterhaltung um militärische Dinge ging. Erst jetzt, zwölf Jahre nach dem Kriege, hat Lewis sein Erlebnis in einer englischen Zeitschrift mit allen Einzelheiten wie folgt erzählt:

„Am 30. April 1917 — es war die furchtbarste Woche des ganzen Krieges für unsere Schifffahrt — hatte ich das Kommando des »Decoy« (Lock)schiffs »Q 12«, eines Dampfers von annähernd 1500 t. Es war 1.30 Uhr nachmittags an einem schönen Frühlingstag, und wir dampften ungefähr 200 Meilen westlich Irland auf nördlichen Kursen. Ich war auf der Brücke, als plötzlich einer meiner sieben Ausguckposten schrie: »Periskop an Steuerbord, Sir!« Ich sah das Sehrohr sofort, reichlich 400 Meter entfernt, und kommandierte: Hart Steuerbord, um entweder das U-Boot zu rammen oder mit Wasserbomben zu vernichten. Bevor aber das Schiff angefangen hatte, dem Ruder zu gehorchen, rief derselbe Ausguckposten: »Ein Torpedo ist gefeuert, Sir!« Die Torpedolaufbahn kam schnurgerade auf uns zu. Es war ein höchst unangenehmer Moment. Wird uns der Torpedo unterlaufen, oder wird er uns treffen? Unsere Zweifel waren bald erledigt, denn der Torpedo traf mein Schiff direkt in der Mitte zwischen Maschinen- und Heizraum. Es erfolgte eine furchtbare Explosion, welcher gleich eine zweite folgte. Die Kessel! Die Wirkung war entsetzlich. Mein größtes Rettungsboot wurde an Deck geworfen, meine Funkantenne hing in Fetzen herunter. Die Verkleidungen meiner Geschütze waren beiseite geschleudert, und das Schiff wurde buchstäblich in zwei Teile gerissen, die nur noch lose zusammenhingen. In der Wasserlinie hatten wir ein Loch wie ein Scheunentor so groß.

Ich nahm sofort die Verbindung mit dem Chefingenieur und dem Ersten Offizier auf, welche beide übereinstimmend meinten, daß das Schiff nicht länger als höchstens noch ein paar Minuten schwimmen könnte. Der erstere meldete mir auch, daß alle Leute in den Heiz- und Maschinenräumen getötet wären. Ich konnte nichts mehr tun, als den Befehl geben, das Schiff zu verlassen. Mit Hilfe einer meiner Blaujaden warf ich den eisernen Gase, welcher die Geheimbücher enthielt, über Bord.

Ich muß sagen, daß das Verhalten meiner Mannschaft bewunderungswürdig war, so daß wir ohne Unfall in unsere drei uns noch gebliebenen Rettungsboote kamen.

In der Zwischenzeit fuhr das U-Boot um das Schiff herum, mit dem Sehrohr aus dem Wasser ragend. Wir trieben und ruderten ungefähr eineinhalb Meilen von unserem Schiff entfernt. Schließlich tauchte das U-Boot in etwa zwei Meilen Abstand von uns auf. Wir waren nun in direkter Linie zwischen den Deutschen und dem Schiff. Wir beobachteten die U-Boots-Besatzung, wie sie aus dem U-Boots-Turm stieg, die Kanonen klarmachte und auf uns richtete. Ich muß gestehen, daß wir uns in diesem Augenblick mehr als ungemütlich fühlten. Unter dem Einfluß der Kriegspropaganda, unter welcher wir alle damals standen, glaubten wir, daß die Deutschen uns keinerlei Gnade zeigen würden.

Mein Steward, ein Kammerdiener im Zivilleben, wählte diesen etwas fihlichen Moment, um zu sagen:

»Ich fürchte, Sir, daß ich Ihre Kabine in fürchterlichem Zustand zurückgelassen habe.«

Im gleichen Augenblick feuerte das U-Boot, und zu unserer unsäglichen Erleichterung hörten wir das Geschos über uns hinweggehen, sahen es unser Schiff irgendwo im Bug treffen und mußten erleben, wie es in zwei Teile brach und senkrecht in die Tiefe ging.

Dann kam das U-Boot auf uns zu und fragte nach dem Kapitän, eine Ehre, auf die ich in diesem Augenblick keinerlei Wert legte. Und sicherlich sah ich ohne Mühe, ohne Rock, Kragen oder Schlips, nur mit einem Paar sehr schmutziger blauer Hosen bekleidet mehr wie ein Landstreicher aus als wie ein Schiffskapitän. Aber es gab keinen Ausweg für mich, also ruderten wir längsseit. Ein junger Offizier machte mich mit der unangenehmen Tatsache bekannt, daß ich nun ein Gefangener sei. Dann wurde ich durch den Turm zum Kommandanten gebracht, welcher mich fragte, ob ich irgendwelche Waffen oder Papiere bei mir trüge, was ich verneinte. Unter dem Propaganda-Einfluß stehend, glaubte ich, daß ich nun zur sofortigen Hinrichtung abgeführt werden würde, und traute daher meinen Ohren nicht, als ich ihn sagen hörte: »Kommen Sie, Kapitän, und stärken Sie sich mit einem Trunk!« Da ich taktvoller Natur war, nahm ich ihn.

Von nun an lebte ich 19 Tage als Gefangener an Bord „U 62“ und wurde nur freundlich behandelt. Ich bekam so viele Zigaretten, wie ich wollte, lebte in der Offiziersmesse mit, hatte eine gute Schlafkoje und, was noch mehr war, höfliche und rücksichtsvolle Behandlung.

Während der Zeit, als ich Gefangener war, wurden ungefähr sechs Dampfer und sechs Segelschiffe versenkt. Die ersteren durch Torpedo, die letzteren durch Geschützfeuer oder Explosivstoffe, nachdem die Besatzungen die Schiffe verlassen hatten. Der Vorgang des Torpedierens, was hauptsächlich nachts geschah, war sehr interessant. Das U-Boot kreuzte an der Oberfläche, bis ein Schiff gesehen wurde. Da es tief im Wasser lag, blieb es auf große Entfernung für andere Schiffe unsichtbar. Mit höchster Geschwindigkeit lief das U-Boot so weit vor, bis es richtig vor seinem Opfer lag, dessen Kurs und Fahrt es sorgfältig beobachtete und notierte. Wenn es dann die richtige Position erreicht hatte, tauchte das U-Boot, ab und zu das Periskop ausfahrend, um seinen Kurs zu korrigieren. Nachdem alle Berechnungen gemacht waren, stand es einige hundert Meter vor dem Bug seines Opfers und torpedierte. Ich konnte von meiner Schlafkoje aus die Torpedorohre sehen, die von der Mannschaft umgeben waren. Das Boot kroch langsam, unerbittlich und lautlos näher, dann kamen kurze Befehle der Offiziere, es folgte ein Ruck im Boot, als der Torpedo das Rohr verließ, ein kurzer Augenblick und dann die Explosion, wenn der Torpedo sein Ziel erreicht hatte.

Was für merkwürdige Dinge interessierten mich in dieser Zeit! Ein Unteroffizier, der nachts eine Bartbinde trug, um seinem Bart eine schöne Form zu geben! Der Doktor, der sich einen Bart stehen ließ, seit er den Hafen verlassen hatte. Daraus errechnete ich mir die Zeit, wie lange das U-Boot schon unterwegs sein mußte. Und meine Freude, als mir eines Tages ein Offizier, nach Versenkung eines Schiffes, zwölf amerikanische Magazine zum Lesen brachte! Die rationierte ich mir, indem ich mir vornahm, immer nur ein halbes pro Tag zu lesen.

Aber einmal wäre beinahe die Laufbahn dieses U-Bootes und damit auch mein Leben zu einem jähen Ende gekommen. Es war ein diesiger Morgen, ich war auch an Deck, als plötzlich ein englischer Zerstörer aus dem Nebel auftauchte. Er feuerte auf uns,

und wir stiegen hastig durch das Turmluf ein, tauchten und krochen unter Wasser davon. Bald kam Explosion auf Explosion, näher und näher, und dann so nahe, daß das Boot entsetzlich davon erschüttert wurde. Ich war mir vollkommen klar, daß wir erledigt waren, wenn die nächste noch näher fiel. Mitten in dieser natürlichen Angst tauchte die wunderliche Frage in mir auf, ob wohl die nächste Bombe, die auch mein Haupt treffen würde, von meiner eigenen Frau gemacht war, die zufällig zu der Zeit in einer der größten Munitionsfabriken Großbritanniens arbeitet! Aber immerhin, die nächste war entfernter, und bald waren wir in Sicherheit.

Nach neunzehn Tagen kehrten wir durch den Kanal nach Deutschland zurück, nachdem noch ein englisches Unterseeboot ohne Erfolg einen Torpedo auf uns geschossen hatte. Zum Schluß erreichten wir Helgoland, ich wurde durch die Hafenanlagen auf ein Torpedoboot geführt, welches mich nach Wilhelmshaven brachte. Nach dem Kriege habe ich gehört, daß meine Besatzung einen Tag nach der Vernichtung von „Q 12“ aufgefischt und gut in dem nächsten englischen Hafen gelandet ist.«

Das ist die Erzählung des Commanders Lewis über die Versenkung seines Schiffes „Q 12“.

Noch einen seiner Besatzung habe ich jetzt nach zwölf Jahren persönlich kennengelernt, den Chefingenieur.

Nachdem ich meinen Vortrag in Reading gehalten hatte, stand ich am 20. November 1929 in Southampton an Deck des Tenders, der mich zur „Bremen“ hinüberbringen sollte. Da drängte sich ein Herr durch die Menge und küßte den Hut vor mir: „Sind Sie Kapitän Hashagen?“ Als ich bejahte, streckte mir der Unbekannte die Hand entgegen und erklärte zu meiner großen Überraschung: „Ich bin der Chefingenieur von „Q 12“, dem Schiff, das Commander Lewis im Kriege befehligte. Ich habe in den letzten Tagen mit Freuden in den Zeitungen gelesen, daß Sie einen Vortrag in Reading gehalten haben und mit meinem alten Kommandanten zusammengekommen sind. Zuletzt habe ich Sie vor zwölf Jahren gesehen, als Sie von Ihrem U-Boots-Turm auf unsere

kleine Schar in den Rettungsbooten heruntersahen. Ich bin hierher gekommen, um Sie wiederzusehen und Ihnen die Hand zu schütteln."

Natürlich habe ich dem Engländer mit ehrlicher Freude die Hand gegeben.

Ja, die Welt mit ihren Irrungen und Wirrungen ist schon eine seltsame Einrichtung. 1917 bis 1929 welches Geschehen! Welche Hoffnungen, welche Trümmern, welche neuen Hoffnungen jetzt am steinigem Wege Deutschlands zu neuem Aufstieg!

Minentod

Im Anfang des Krieges gab es nur eine Mine, die gefährlich war, das war die russische. Kein „auf England eingestellter“ U-BootsKapitän — und das waren wir eigentlich alle — fuhr gern in den Finnischen Meerbusen. Viel Feind, viel Ehr' ist ein schöner Spruch. Aber bei den Russen und ihren Minen war die Ehre zu groß. Zu holen war da sowieso nichts für Deutschland. So drückte sich jeder, der nicht unbedingt mußte, von „russischen“ Unternehmungen.

Englische Minen sahen wir zuerst im Kanal. Sie funktionierten schlecht und kamen bei Niedrigwasser an die Oberfläche, wo sie sich freundlicherweise schon von weitem als zahllose kleine schwarze Pünktchen bemerkbar machten. Bei uns kam hierfür zu dieser Zeit der Begriff des „Kaviarbrötchens“ auf. Wir nahmen diese Minen durchaus nicht ernst und schipperten mit Vorliebe bei Tage und Niedrigwasser zwischen ihnen durch. Man mußte dazu nur einen handfesten Rudergänger haben, der sich ohne viele Kommandos von selbst in Schlangenlinien hindurchwand. Ich kenne einen U-Boots-Kommandanten aus der damaligen Zeit, der soviel Vertrauen zu den englischen Minen hatte, daß er bei einer Verfolgung durch einen Zerstörer mitten in den Kaviar hineinfuhr, schnell tauchte, sich auf den Grund legte und nun ganz sicher war, daß der Engländer ihm nicht folgen würde.

Im Anfang waren bezeichnenderweise bei den Engländern alle defensiven Kriegsmittel schlecht oder gar nicht vorbereitet und

entwickelt. Der Gedanke, daß eine andere Macht die englische Seeherrschaft gefährden könnte, war zu absurd. Auf die U-Boots-Abwehr war man drüben am allerwenigsten eingerichtet, was verzeihlich ist, wenn man bedenkt, wie wenig wir selbst nicht allein vor dem Kriege an U-Boots-Angriff gedacht haben, sondern wie langsam dem deutschen Volk erst spät im Kriege aufgegangen ist, daß wir gegen England kämpften und daß England nur zur See und hier nur durch die U-Boote zu bezwingen war. Aber die Nation — und auf diese kam es an — und ihr Willensausdruck im Kriege, die Volksvertreter und die oberste Kriegsleitung sahen nach Frankreich und nach dem Osten, anstatt über den Ozean.

Die U-Boots-Abwehr war praktisch bis Ende 1915 gleich Null, mit alleiniger Ausnahme der U-Boots-Fallen, welche damals ihre große Konjunktur hatten. Man bekämpfte uns an der Oberfläche, ohne Erfolg. Ende 1916 meldeten sich die ersten etwas unangenehmen Wasserbomben. Es gab auch schon „richtige“ Minenfelder, denen man besser aus dem Wege ging.

Erst von 1917 ab wurde die Abwehr wirksam unter die See getragen in Gestalt von Sperren, Minen, Wasserbomben und Horchverfolgung.

Zu dieser Zeit begannen wir unsere U-Boote, bevor sie in die Front gingen, abzuhorchen. Sie mußten in Travemünde einen „Horchkursus“ durchmachen. Zu diesem Zweck wurde das getauchte fahrende U-Boot mit Unterwassertelephonen „abgehört“. Es mußte zunächst alle seine bei Unterwasserfahrt für gewöhnlich gebrauchten Maschinen und Pumpen anstellen und dann eine nach der anderen wieder abstellen, um herauszufinden, wann es am leisen war. Das alles wurde dann in einem Zeugnis bei Abschluß des Kurses zusammengestellt. Jedes Boot hatte seine technische Melodie. Draußen in der Front war es lebenswichtig, daß man den Zerstörern und U-Boots-Jägern nichts Unnötiges „vorsang“.

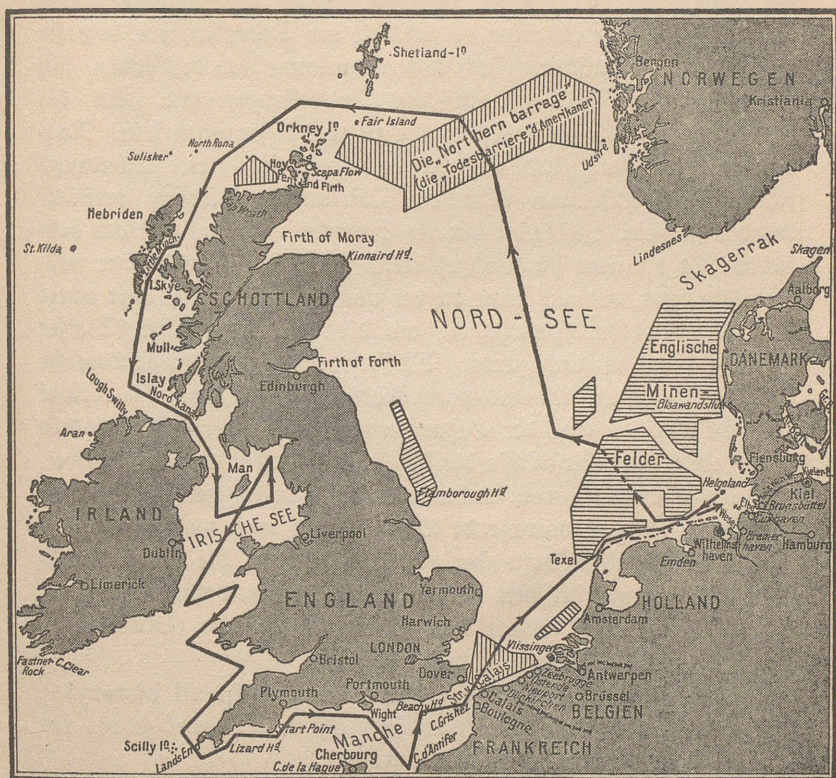
Mit der Zeit haben die Engländer viele Tausende von Minen in die deutsche Bucht geworfen. Schon Ende 1917 sollen es nach englischen Angaben allein an U-Boots-Minen — also auf verschiedene Tiefen eingestellte Minen — etwa 40 000 Stück gewesen sein. Aber jede Kugel trifft ja nicht, das mußte uns auch bei den Minen helfen.

Sie sollten vor allem unsere Ein- und Ausfahrt aus den

Heimathshäfen blockieren. Wenn wir ausliefen, wurden wir von Geleitzfahrzeugen bis an die Minengrenze gebracht. Oft handelte es sich um englische Sperren, die wir aus irgendeinem Grunde nicht wegräumten. Meistens war es dann abends, und wir untertauchten die Minen, indem wir uns möglichst dicht über dem Grund entlang drückten. Wir konnten das nur da tun, wo „vermutlich“ keine tieffstehenden Minen lagen. Das waren ungemütliche Nächte. Einmal im Herbst 1917 liefen wir kurz hintereinander zu zwölf Booten aus nach Westen, und mußten alle zwölf unter der Sperre durch. Nachts hörten wir Detonationen unter der See in der Ferne, einmal auch in großer Nähe. Waren es unsere Kameraden? Dann plötzlich ein Schrapen, Schürfen an der Bordwand. Es verliert sich, kommt wieder. Die Seitenmaschine wird gestoppt, um das Ankertaum nicht in die Schraube zu bekommen. Die meisten Leute schlafen, aber die wenigen auf Wache hören, horchen. Da, ein Kraken und unheimliches Tasten wie von Händen an der Bordwand. Wieder wird alles still. Mit Hellwerden kommen wir nach oben und sehen dankbar die ersten rosigen Farben am Osthimmel. Wer so etwas mit durchgemacht hat, weiß, wie schön Luft und Leben sein kann.

Abgesehen von der Minenblockierung der deutschen U-Boots-Stützpunkte kam es für die Engländer vor allem darauf an, den Kanal zu verschließen und, wenn möglich, unsere Reise oben um England unmöglich zu machen. Das erstere ist den Feinden Mitte 1918 gelungen, nach fast vierjährigen Versuchen endlich gelungen. Wir haben ihnen Zeit genug dafür gelassen. Als von sechs in Flandern stationierten und zusammen aus Seebrügge ausgelaufenen Booten nur eines zurückkehrte, mußten wir die Flandern-U-Boots-Basis aufgeben.

Die große Minensperre im Norden zwischen Schottland und Norwegen, die die „Brutstätten“ der U-Boote verschließen sollte, ist im Juni 1918 begonnen, aber bis zur Einstellung des U-Boots-Handelskrieges im Oktober 1918 nicht ganz vollendet worden. Sie ist im wesentlichen eine amerikanische Leistung. Durch diese Tat haben die Amerikaner zweifellos bewiesen, daß sie mit einem ungeheuren und unverbrauchten Optimismus an Aufgaben herangingen, welche fast nicht zu lösen waren. Aber sie haben die Sperrung tatsächlich durchgeführt. Lange Zeit glaubte man, daß



Wie die Nordsee gegen Ende des Krieges aussah
 Die eingezeichnete Kurslinie ist der Weg eines deutschen U-Bootes während
 einer etwa 25tägigen Fernfahrt um England.

ein Minenlegen auf so großen Tiefen — stellenweise bis an die 300 Meter — unmöglich sei. Eine Erfindung des Amerikaners Ralph Browne, welche sich im wesentlichen auf einen sehr empfindlichen Zündungsmechanismus für die Minen erstreckte, hat jedoch diesen Zweifel beseitigt. Über die Erfolge dieser „barrage“, dieser „barrier of death“, der Todesbarriere, wie sie stolz in amerikanischen Fachblättern genannt wurde, gaben sich die Amerikaner sehr optimistischen Vorstellungen hin. An die 20 deutschen U-Boote sollen an ihr zugrunde gegangen sein. Nach unserer Rechnung sind es höchstens drei bis vier. Allerdings scheint im Hochsommer 1918 die Wirkung der Sperre verstärkt worden zu sein. Ich selbst bin im Sommer 1918 dreimal am helllichten Tage mitten hindurchgefahren. Das schien uns immer noch ungefährlicher, als uns dicht an der norwegischen Küste oder unter Schottland hindurchzuzwängen, wo die Engländer über Wasser scharf aufpaßten und unter Wasser auch todsicher irgendwelche Unfreundlichkeiten für uns parat hatten. Man muß im Kriege niemals das tun, was der Gegner erwartet. Immer selbst handeln und Herr seiner Entschlüsse bleiben, das ist besser als alles andere.

Aber immerhin rein technisch-organisatorisch genommen, war das Ganze eine hervorragende Leistung und auch wohl nur anzufangen und durchzuführen eben von Amerikanern, die materiell und finanziell mit gigantischen Zahlen umzugehen gewohnt waren.

The United States Navy's answer to the challenge of the U-boats!

The greatest submarine mine barrage in all history!

U-boats prevented from leaving their secret bases for the steamer lanes of the Atlantic!*)

In der Tat war das Legen dieser Sperre eine gigantische Leistung, aber gehindert hat sie uns keinen Tag am Auslaufen. Sicherlich war es eine weitere Erschwerung für uns, aber 250 Seemeilen waren zu sperren, das sind etwa 450 Kilometer. Dieses „Loch“ in der Breite und in der Tiefe richtig zu verschließen wie durch einen Wall war fast unmöglich. Und das war und blieb unsere Chance.

*) „Amerikas Antwort auf die Herausforderung der U-Boote! Die größte U-Boots-Minensperre der Welt! Die U-Boote können ihre geheime Basis nicht mehr verlassen, um zu den Dampferstraßen vorzustoßen.“



20. Ausbringen eines englischen U=Boot=Netzes
Das Netz wird von Tausenden von wassergrünen Glasfugeln, die vom U=Boot aus
schwer sichtbar sind, getragen



21. Deutsche Zerstörer suchen mit höchster Fahrt in der Nordsee
nach einem durch Minentreffer havarierten deutschen U=Boot



22. Die verräterische Rauchentwicklung
der brennenden Viermastbark „Asalia ex Chile“ (Seite 115)



23. Ich hatt' einen Kameraden
Die Kriegsflagge deckt den toten Wachoffizier von „U C 44“, Oblt. z. See der Res. Pantel.
2. Juli 1917

Im Mai 1917 sofort nach der Kriegserklärung an die Zentralmächte gingen die Amerikaner fieberhaft an die Arbeit. Von der glücklichen Idee des Erfinders bis zum tatsächlichen Auslegen und Funktionieren der Sperre waren gewaltige Hindernisse zu überwinden. Aber die Amerikaner sind ja groß und in mancher Beziehung wohl auch vorbildlich, was wirtschaftliche Arbeitsteilung und Organisation angeht. So hatten sie auch hierfür sofort ihr System, ihren Plan, der mit aller Energie durchgeführt wurde.

Eine Sektion des Marineamts entwickelte den Mechanismus der Mine. Allen bisherigen Erfahrungen zum Trotz brachte man es bald auf eine Tagesproduktion von tausend Stück. Eine andere Gruppe konstruierte und baute die größte Minenfabrik der Welt. Hier wurden die Minengefäße mit 300 lbs TNT (Trinitrotoluol, einem hochexplosiblen Sprengstoff) geladen. Eine dritte Stelle rüstete die Minenleger aus. Eine vierte befaßte sich mit der Einrichtung und Ausrüstung von Minenfabriken in Schottland, und eine fünfte endlich organisierte den Transport der Minen über See in diejenigen englischen Häfen, welche als Ausgangspunkt für die Minenleger bestimmt waren. 7000 Angehörige der amerikanischen Marine waren ausschließlich mit diesen Vorbereitungen beschäftigt. Jede Mine kostete 300 Dollar. Da hunderttausend Minen ausgelegt werden sollten, war das Ganze ein Objekt von etwa 30 Millionen Dollar. Hätte man sie in einer Reihe verankert, so hätte bei 450 Kilometer Länge, also etwa alle 40 bis 50 Meter eine Mine gelegen! Tatsächlich wurden sie nicht nebeneinander, sondern wie Gardinen hintereinander ausgelegt, damit sie sich bei Detonationen nicht gegenseitig vernichteten.

In der Zeit vom Juni bis Oktober 1918 wurde die Sperre unter der Bedeckung zahlloser Zerstörer, die die Minenleger durch künstlichen Nebel gegen Sicht schützten, ausgelegt. Die Amerikaner schreiben ihrem Commander Fullinwider und dem Admiral Carl das Verdienst zu, diese Aufgabe erfolgreich durchgeführt zu haben.

Die Minen detonierten schon, wenn man sie sozusagen mit dem Finger anrührte. Sie gingen auch hoch, wenn man mit dem U-Boot nur das Ankertau oder den Verbindungsdraht mit dem Auftriebskörper berührte. So sind viele dieser Minen auch „von selbst“ detonierte, jedenfalls fand man beim Minenräumen nach dem Kriege nur noch etwa die Hälfte an ihrem Platz.

Wenn ein U-Boot auf Mine lief, so führte das in fast 95 von 100 Fällen zur restlosen Vernichtung von Boot und Besatzung. Erfolgte der Minentreffer während der Überwassersahrt, so waren immerhin winzig kleine Chancen vorhanden, noch in den Heimatshafen zu kommen. Aber auch dies nur dann, wenn die Mine sehr „günstig“ explodiert war, z. B. nicht unmittelbar am Boot, sondern etwas entfernt davon, so daß nicht ihre volle Sprengkraft wirkte. Vor allen Dingen aber nur dann, wenn das Boot sich schon in der Nähe der Heimat befand und Hilfe geschickt werden konnte. Dann liefen Zerstörer aus und suchten nach dem Boot, um es einzubringen. Lief das U-Boot bei Unterwassersahrt auf eine Mine, so war es rettungslos verloren. In der Tiefe genügte schon ein Loch von Faustgröße im Druckkörper. Das Wasser drang mit ungeheurer, explosionsartiger Gewalt in das Boot, führte schnell Kurzschluß herbei und verschlang alles. Es gibt nur ganz vereinzelte Deutsche, welche eine solche Katastrophe mitgemacht und wie durch ein Wunder lebend überstanden haben. Einen solchen Fall will ich hier erzählen.

Es war lange nach dem Kriege. Ein glücklicher Zufall hatte mich mit meinem Freunde, Kapitänleutnant Kurt Tebbenjohanns, wieder einmal zusammengeführt. Das Kaminfeuer loderte und leuchtete in den Gesichtern der wenigen anwesenden Freunde. So recht eine Stunde, um zu sinnieren und zu spintifizieren. Eine Stunde, in der man nachdenklich wird und das Leben in großen Abschnitten vorbeiziehen sieht. Es ist merkwürdig, daß alle Kriegsteilnehmer von wirklich schrecklichen Erlebnissen nur ungern reden. Es liegt wie ein großes dunkles Geheimnis in ihnen, welches sie nur selten preisgeben. Schließlich ließ sich Tebbenjohanns aber bewegen, zu sprechen und erzählte uns sein letztes U-Boots-Erlebnis wie folgt:

„Ich führte damals schon seit längerer Zeit ein Minen-U-Boot als Kommandant, und zwar „U C 44“. Am den 20. Juni 1917 herum kreuzte ich etwa 200 bis 300 Seemeilen westlich Irlands, hatte hier einen italienischen Erzdampfer von 3000 Tonnen durch Torpedoschuß versenkt und eine norwegische Viermastbarke mit vielen tausend Fässern Petroleum an Bord durch Artillerie-

feuer und späteres Inbrandsteden vernichtet. Übrigens ein grausig schöner Anblick! Das Schiff brannte von 11 Uhr abends bis zum nächsten Nachmittag um 6 Uhr. Riesenhaft stand hoch in den Himmel die Qualmwolke am Horizont.

Möglicherweise angelockt durch diese klotzige Rauchentwicklung, für mich zunächst aber vollkommen harmlos erscheinend, kam am nächsten Tage ein großes Segelschiff in Sicht, welches ich unter Artilleriefeuer nahm. Boote wurden wie üblich zu Wasser gelassen, und es hatte den Anschein, als stieg die ganze Besatzung aus. Trotzdem näherte ich mich sehr vorsichtig, immer die Rettungsboote zwischen mir und meinem Opfer. Auf etwa viertausend Meter Entfernung eröffnete die Falle — denn eine solche war es — plötzlich aus drei bis vier Geschützen sofort deckendes Feuer. Von der ersten Salve zerschmetterte ein Volltreffer meinem direkt neben mir stehenden Wachoffizier, der das Artilleriegefecht leitete, den Oberschenkel. Alarm, mit äußerster Kraft abdrehen und den schwerverletzten Wachoffizier durch das enge Turmluk nach unten befördern, waren die nächsten Handlungen. Links und rechts schlugen die Granaten ein, ohne jedoch weitere Treffer zu erzielen. In der Aufregung klappte das Tauchmanöver nicht so tadellos wie sonst, so daß das Boot mit erheblicher Schlagseite auf Tiefe ging und bei mir zunächst der Eindruck entstand, als hätten wir doch irgendwo etwas abgefrüht.

Unsere Haupt Sorge galt zunächst dem Schwerverwundeten. Der Oberschenkel wurde sachgemäß mit einer Gummibinde abgebunden, aber der Blutverlust war bei dem Transport nach unten infolge der zerrissenen Schlagader schon so stark gewesen, daß schneller Kräfteverfall eintrat und wir dem Verwundeten nur noch die Schmerzen durch einige Morphiumspritzen lindern konnten. Nach etwa zwei Stunden war er seiner schweren Verletzung erlegen. Ich wollte die Leiche mit nach Hause nehmen. Die starke sommerliche Hitze und die ungenügende Entlüftung des Bootes zwang mich jedoch, am nächsten Tage, mittags 12 Uhr, zu einer feierlichen Bestattung auf See. Dann wurde der Rückmarsch ohne Wachoffizier fortgesetzt. Wir kamen auch gut nach Hause. Ich mußte einen neuen Wachoffizier anlernen, eine wenig angenehme Sache, wenn man mit seinem bisherigen so gut eingefahren war.

Am 31. Juli 1917 waren wir wieder so weit. Wir nahmen

in Helgoland unsere 18 Minen über und gingen nach den üblichen kurzen Tauchübungen zur siebenten Fernunternehmung in See. Auch diesmal wieder durch den Kanal und an die Westküste Irlands. Aufgabe: Minen legen vor Waterford und Queenstown, im übrigen Handelskrieg führen auf der Marschroute und vor dem Bristolkanal. Abgesehen von den schon zur Selbstverständlichkeit gewordenen Zwischenfällen an der Necksperrre Dover—Calais und dem gerade dieses Mal sehr häufigen Auftreten von U-Boots-Fallen sowie einem üblen Trommelfeuer von Wasserbomben durch mehrere, durch ein Luftschiff geleitete Zerstörer bei den Scillys verlief der Anmarsch normal. Nur wurde dieses Mal nichts zur Strecke gebracht.

Am Abend des 4. August 1917 traf „U C 44“ vor der Bucht von Waterford ein. Da bis zu der für das Minenlegen günstigen Tide noch mehrere Stunden Zeit waren, wurde das Boot auf den Grund gelegt. Kurz nach Mitternacht auftauchen. Sternklarer Himmel, Mondschein und dazu spiegelglatte See bei Windstille. Unter diesen Umständen zog ich es vor, die für die Sperrung der Bucht vorgesehenen neun Minen, unter Wasser fahrend, zu werfen, um unter allen Umständen unbemerkt zu bleiben. Da die Leuchtf Feuer brannten, war eine einwandfreie Ortsbestimmung möglich, und das Minenwerfen begann kurz vor 12.30 nachts.

Während des Werfens kontrollierte ich persönlich in der Zentrale die Karteneintragungen des Obersteuermannsmaaten, begab mich dann wieder in den Turm zur Peilung und hatte gerade nach dem Kommando „Wirf neunte Mine“ die Meldung erhalten, „Neunte Mine ist gefallen“, als während meiner Worte, „Achtung, Peilung“, eine entsetzliche Detonation ertönte, die ein sofortiges Erlöschen aller Beleuchtung zur Folge hatte und einen gräßlichen und erstickenden Gestank nach Schwefel hervorrief. Ich selbst wurde mit dem Kopf gegen die Turmwand geschleudert, blieb aber bei Bewußtsein und brüllte in die Zentrale: „Preßluft auf alle Tanks“.

Der Befehl wurde noch wiederholt, aber gleichzeitig drang es von unten wie Gurgeln und Brausen zu mir herauf in den Turm. Dann wurde es still. Kein Schrei, kein menschlicher Laut mehr. Deutlich fühlte ich das Tiefer sinken des Bootes, bis es hart auf dem Meeresboden aufstieß. Ich wußte, daß es hier etwa 25 Meter

tief war. Inzwischen waren noch der Zentralobermaat und ein Maschinistenanwärter zu mir in den Turm geentert. Versuche, durch Telephon und Sprachrohre mit den übrigen Teilen des Bootes in Verbindung zu treten, blieben ohne Erfolg. Wir standen nun zu dreien eng aneinander gedrängt im dunklen Turm. Das eingedrungene Wasser umspülte unsere Füße. Es wurde uns sehr bald zur Gewißheit, daß das Boot verloren war und die Besatzung bis auf uns drei den Tod gefunden hatte."

Tebbenjohanns hatte die letzten Worte schon leiser und stockender gesprochen. Die Erinnerung an die Einzelheiten des furchtbaren Erlebnisses machten, daß er jetzt ganz schwieg. Auch wir anderen wagten nicht zu fragen. Eine fremde, unheimliche Gestalt saß plötzlich wie hingezaubert mit uns am Feuer und suchte, gierig fragend, in den Augen des Erzählers. Das Grauen, das als Viertes damals mit den Dreien im Turm gewesen war. Das sie jäh angesprungen hatte, die lebendig Begrabenen, um mit eisernem Griff den Pulsschlag zu ersticken. Das Grauen, als das Wasser gurgelnd das letzte Leben unter ihnen begrub und die Luft im Turm mit ungeheurer Gewalt zusammenpreßte. Als wenn er die Nähe der unheimlichen Gestalt fühlte, sagte unser Freund dann wieder, wie abwehrend:

"Ja, es war eine furchtbare, hoffnungslose Lage für uns drei. Aber der letzte Lebenswille war doch noch nicht erloschen. Es war ja ganz dunkel um uns, so daß wir aus den Augen des anderen nicht lesen konnten, was in ihm vorging. Vielleicht hat uns das geholfen, das Grauen zu überwinden.

Ich kannte den Schiffsort ganz genau und wußte, daß die Wahrscheinlichkeit, die Küste schwimmend zu erreichen, trotz der ruhigen See bei der Entfernung und dem dort herrschenden Strom sehr gering sein würde. Ganz abgesehen davon, daß es ja noch gar nicht feststand, ob ein Verlassen des U-Bootes durch das Turmluft gelingen würde. Vor dem Tode des Ertrinkens aber hatte ich ein entsetzliches Grauen. Mir schien ein langsames Einschlafen im Turm das bessere Los, und ich unterhielt mich darüber ganz ruhig und sachlich mit dem Obermaschinistenmaaten Bahnster. Dieser jedoch, jung verheiratet und gerade erst Vater geworden,

beschwor mich, mit Rücksicht auf seine Frau und sein Kind, doch die Rettung zu versuchen. Diesen Bitten konnte ich nicht widerstehen.

Wir stellten uns nun dicht hintereinander auf die Steigeisen zum Turmluf. Dann löste ich vorsichtig die Lufenverschraubung, eingedenk einer Unterhaltung über einen ähnlichen Fall mit dem tüchtigen Kapitanleutnant Bräutigam vom Unterseeboots-Abnahme-Kommando in Kiel, bis so viel Luft entwichen war, daß wir bis an den Leib im Wasser standen. Die wahrscheinliche Zertrümmerung des Achterschiffes bei der Explosion und das durch das ganze Boot flutende Wasser (die Schotten waren offen gewesen) wurden uns für unser Aussteigen zum Glück, insofern, als das eingedrungene Wasser die Luft im Boot so weit zusammenpreßte, bis ihr Druck dem Druck der Wassersäule über dem gesunkenen U-Boot gleich war und sich das Turmluf insofgedessen ohne Schwierigkeiten öffnen ließ. Es sprang auf. Im Moment glückte sich der Druck aus. Wir wurden herausgeworfen. Mit nach unten gerichteten Schwimmbewegungen suchte ich einem allzu schnellen Auftrieb vorzubeugen. Trotz einer mir unendlich erscheinenden Zeit bis zum Hochkommen an die Oberfläche trat keine Atemnot ein. Vielmehr wurde der in der Lunge befindliche Überdruck ganz automatisch ohne irgendwelche Überlegung durch den Mund abgeblasen. Merkwürdig, ja fast unerklärlich, ist mir noch heute, daß keinem von uns vor dem Aussteigen der Gedanke gekommen ist, das Zeug und vor allem die Stiefel auszuziehen.

Mit einem Male war der Kopf frei, und mit einer unsäglichen Erleichterung arbeitete wieder die gepreßte und gequälte Lunge. Nun hieß es, die Rüste zu erreichen. Der hellbrennende Leuchtturm wurde unser Ziel. Doch bald stellten sich große Schwierigkeiten ein, hervorgerufen vor allem durch die Kleidung. Dann aber wohl auch durch die innere Erregung über die letzten hinter uns liegenden Minuten, wozu noch bei mir das Angstgefühl kam, ich hätte mein linkes Auge verloren, mit dem ich nichts mehr sehen konnte und das stark schmerzte. Später stellte sich heraus, daß ich mir beim Stoß gegen das Sehrohr im Augenblick der Explosion das Augenlid durchschlagen hatte und daß Blut, gemischt mit Seewasser und Treiböl, das Auge verklebt hatten.

Schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit des Schwimmens hatte ich den Eindruck, daß ich nicht vorwärts kam, und ich erinnerte

mich, daß der Strom gegenansetzte. Ich drehte daher nach der anderen Seite der Bucht zu und versuchte auf diesem Wege mein Heil. Von den beiden anderen Leuten hatte ich mich beim Schwimmen etwas entfernt, so daß wir uns nicht mehr sehen konnten. Plötzlich begann einer der beiden furchtbar zu schreien. Ich versuchte ihn zu beruhigen und rief ihm Mut zu, soweit meine Kraft reichte. Er aber schrie unentwegt weiter, bis es plötzlich ganz still wurde und auch von dem anderen nichts mehr zu hören war. Anscheinend hatten beide die Kräfte verlassen, und das kühle Naß hatte seine weiteren Opfer erhalten.

Dann bekam ich einen Wadenkrampf. Die Anstrengungen, mit aller Gewalt schwimmend vorwärts zu kommen und das rettende Land zu erreichen und dann auch das immer schwerer werdende Zeug, waren zuviel für mich sonst guten Schwimmer gewesen. Ich ließ mich treiben und versuchte, mein Zeug loszuwerden, was ich vor dem Aussteigen aus dem U-Boot so bequem und leicht hätte haben können. Waren schon die Bemühungen, die hohen Seestiefel auszuziehen, ungeheuer schwierig und glückten sie erst nach ungezählten Versuchen, so war das doch nichts gegen die Schwierigkeiten, Lederjackett und Bordjackett loszuwerden. Aber auch dies gelang schließlich, so daß ich zum Schluß nur noch mit Hemd, Hose und Strümpfen bekleidet war. Auf meinem Bordjackett trug ich mein E. R. I. Ehe ich das Jackett auszog, packte mich trotz all der Schwierigkeiten und Gefahren und trotz des leitenden Gedankens, gerettet zu werden, doch der Wunsch, dieses Kreuz nicht mit fortzuwerfen, sondern vorher loszunehmen und in die Hosentasche zu stecken.

Von der Kleidung befreit, machte ich nun erneute Anstrengungen, die Rüste schwimmend zu erreichen. Aber ein zweiter Wadenkrampf machte auch diesem Versuch ein Ende. Ganz verzweifelt wollte ich mit dem mir nun aussichtslos erscheinenden Kampf ums Leben Schluß machen. Mit hoch erhobenen Armen versuchte ich das Untergehen zu beschleunigen. Doch kaum hatte ich das erste Wasser geschluckt, als ein ungeheurer Lebenswille Armen und Beinen neue Kraft gab, Schwimmbewegungen zu machen. Ich verzichtete nun aber darauf, mit eigener Kraft an Land zu kommen, und war nur noch bestrebt, mich durch leichte, nicht anstrengende Arm- und Beinbewegungen möglichst lange über Wasser zu halten.

So schienen mir Ewigkeiten hinzugehen. Nach meiner Meinung hätte der Morgen schon längst da sein müssen. Nur der Gedanke an meine Angehörigen und der sehnliche Wunsch, sie wiederzusehen, befähigten mich, auszuhalten.

Da plötzlich, viele Stunden mußten nach meiner Meinung schon vergangen sein und doch war es kaum mehr als eine, erblickte ich, vom Mond beleuchtet, auf dem Wasser einen Schatten. Ich hörte Ruderschläge, die schnell näher kamen. Mit Ausbietung meiner letzten Kräfte schrie ich: „Help! Help!“ Es war ein Boot, das näher kam und mich fand. Hilfsbereite Menschen zogen mich nahezu Bewußtlosen aus dem Wasser.

Wie man mir später erzählte, hatte man in dem der Untergangsstelle zunächstgelegenen Fischerdorf Dunmore am Eingang zur Waterford-Bucht die Explosion gehört. Es wurde daraufhin sofort eine Rettungsexpedition ausgerüstet in der Annahme, einem englischen Vorpostenboot sei ein Unglücksfall zugestoßen wie erst wenige Wochen zuvor, wo ein solches Boot auf eine Mine gelaufen war, und wo es den Fischern von Dunmore gelungen war, noch einige Leute zu retten. Man hatte auch dieses Mal zunächst wieder versucht, mit zwei großen Segelbooten auszulaufen, doch scheiterte der Versuch an der absoluten Windstille. Danach wurden dann zwei kleinere Ruderboote bemannt, die aufs Geratewohl zur Bucht hinausruderten und von denen mich eins fand und rettete.

Die Besatzung bestand, wie ich nach dem Kriege durch Briefaustausch in Erfahrung gebracht habe, aus den beiden Brüdern Power und dem Fischer McGrath. Mit kräftigen Ruderschlägen ging es der Küste zu und hinein in den kleinen Fischerhafen, an dessen Ufern sich eine größere Menschenmenge angesammelt hatte. Durch die Anstrengungen des Schwimmens und durch die Kälte war ich inzwischen so steif geworden, daß ich nicht mit eigenen Kräften das Ruderboot verlassen konnte, sondern herausgehoben werden mußte. Und nun begannen trotz all dem Vorangegangenen die für mich qualvollsten Minuten. Vier Mann nahmen mich auf die Schultern, um mich fortzutragen. Dabei wurde aber die steif gewordene Muskulatur so gespannt, daß ich vor Schmerzen laut aufschrie und meinte, mir würden die Glieder stückweise zerbrechen. Doch auch dies ging vorüber. Man lieferte mich in einem Hause

ab, wo ich entkleidet, in ein warmes Bett gelegt, abgerieben und mit heißer Milch und Whisky zu neuem Leben erweckt wurde. Meine Retter aber hatten inzwischen in meiner Hosentasche mein C. R. I. entdeckt und richteten nun an mich die erstaunten Fragen:

„Are you a German?“

„Yes.“

„A submarine commander?“

„Yes.“

„Then you are a prisoner of war!“

Ja, das wußte ich, obwohl Soldaten nicht zur Stelle waren, sondern nur Zivilisten meine Rettung und nunmehrige Gefangennahme vollbracht hatten.

Den Rest der Nacht verbrachte ich im Bett unter sorgsamster Pflege der Eigentümerin des Hauses, einer Mrs. Chester, und eines Herrn Austin A. Farrell. In den ersten Vormittagsstunden erschien ein Polizist und nahm mich unter seine Obhut. Um die Frühstückszeit wurde mir dann mitgeteilt, daß ich auf Anweisung der Admiralität nach Cork gebracht werden sollte. Zu diesem Transport erschien bald darauf ein zweiter Polizist. Aber was sollte ich anziehen, da Hemd und Hose noch völlig naß waren? Man brachte Zivilzeug heran, und ein Kostümfest im wahrsten Sinne des Wortes begann. Es war ausgerechnet der Anzug und die Wäsche eines mindestens zwei Zentner schweren Mannes, dessen Kleidung ich mir zweimal um den Leib legen konnte, die aber dagegen wieder viel zu kurz war. In diesem Aufzuge ging es auf einem zweirädrigen mit einem Pferd bespannten Karren, eingerahmt von den beiden Polizisten in etwa einstündiger Fahrt nach Waterford zum Bahnhof und von hier weiter in einem besonderen Abteil eines D-Zuges nach Cork. Die Aufregungen und Anstrengungen der verfloßenen Nacht machten sich in einer gehörigen Reaktion nun noch einmal bemerkbar. Völlig erschöpft schlief ich auf der Bank meines Abteils ein.

Als ich wieder aufwachte, wurde mir von einem der Polizisten ein kleines Paket mit belegten Butterbrotten und Eiern übergeben, wobei er bemerkte, dies sei von einer Dame abgegeben, die mich vom Gang des D-Zuges aus habe liegen sehen und nach Erkundigungen bei dem Polizisten mir dies aus Mitleid überreichen ließ. In Cork angekommen, wurde ich von zwei jüngeren Offizieren in

Empfang genommen und in einem geschlossenen Auto in die Kaserne des 3. Leinster Regiments gebracht. Nach kurzer Vernehmung durch den Regimentskommandeur führte man mich auf ein Offizierszimmer, schickte mir einen Arzt zur Untersuchung meiner Augenwunde und des bei der Explosion geplatzten Trommelfelles und brachte mir darauf tüchtig etwas zu essen. Ein Friseur sorgte für mein Äußeres. Seit meinem Auslaufen aus Helgoland, am 31. Juli, hatte ich keine Gelegenheit mehr zum Rasieren gehabt. In meinem Zustand mit dem gepumpten Zeug und der Augenverletzung muß ich fraglos einen tollen Eindruck gemacht haben. Nach dem Essen ließ mich der Regimentskommandeur durch den Arzt fragen, ob ich mich transportfähig fühlte. In der Annahme, daß es nun in ein Gefangenenerlager ginge und, von dem dringenden Wunsch beseelt, mich nach den schrecklichen Erlebnissen mit deutschen Kameraden aussprechen zu können, bejahte ich diese Frage, obwohl ich mich eigentlich durchaus nicht transportfähig fühlte, leider ohne zu ahnen, was mir bevorstand.

Solange ich unter der Obhut der beiden Leutnants J. E. Whittington und G. J. Crozier stand, hatte ich mich über nichts zu beklagen. Einer der beiden, welcher ungefähr meine Figur hatte, brachte mir sogar Wäsche und einen Anzug und befreite mich von dem unglaublichen Kostüm meines Retters aus Dunmore. Im Laufe des Nachmittags ging es im D-Zuge, und zwar I. Klasse, quer durch Irland nach Dublin; mit Rücksicht auf meinen Zustand räumten mir die beiden Leutnants die eine Seite ein, so daß ich mich legen konnte, und begnügten sich mit der anderen. Gegen Abend trafen wir in Dublin ein und fuhren in einem Wagen durch die Stadt zum Hafen, um den Nacht-dampfer zur Überfahrt nach England zu benutzen. Hierbei kamen wir durch Straßen, die den Eindruck erweckten, als befände man sich in Flandern in der Kampfzone. Ganze Häuserreihen waren niedergelegt, wie ich durch Fragen erfuhr, von englischen Truppen im Jahre 1916 während der großen irischen Aufstände.

Die Überfahrt über die Irische See vollzog sich glatt, obwohl eine auffallende Nervosität an Bord herrschte, da wenige Tage zuvor auf dieser Linie ein Dampfer durch ein deutsches U-Boot versenkt war. Zur Kennzeichnung des Verhaltens meiner beiden Begleiter will ich noch erwähnen, daß wir nach der Abfahrt in eine

besondere Kabine gingen, und daß mich nach geraumer Zeit der gerade mich bewachende Leutnant fragte, ob ich es ihm übelnehmen würde, wenn er für kurze Zeit an Deck ginge und mich währenddessen einschlösse. Selbstverständlich habe ich bei einem so anständigen Verhalten dem Wunsche ohne weiteres stattgegeben.

Als wir gegen Morgen den Dampfer verließen, um den bereitstehenden D-Zug nach London zu besteigen, hatte sich, da wohl von meinem Transport etwas bekanntgeworden war, eine aufgeregte Menschenmenge an der Pier eingefunden. Man bewerkstelligte daher meine Überführung in den D-Zug mit äußerster Vorsicht über ein Nebensallreep.

In London war niemand zu unserem Empfang auf dem Bahnhof. Meine Begleiter gingen mit mir zunächst in ein benachbartes Hotel zur obligaten Morgenwäsche und dann zu einem recht anständigen Frühstück. Aber bald erschien ein Wachkommando, welches mich abholte und nun nicht etwa in ein Gefangenenlager brachte, wie ich erhofft hatte, sondern in eine im vierten Stock gelegene Arrestzelle eines Militärgebäudes in South Kensington, wo man mich volle 14 Tage einsperrte. Alles Protestieren gegen diese unwürdige Einzelhaft und durchaus mangelhafte Ernährung half nichts. Der einzige Lichtblick in dieser Zeit war ein Spaziergang mit dem in Deutschland als Vorkumer Spion bekannten ehemaligen Leutnant Trench, der damals Major beim Kriegsministerium war und vorgab, aus reinem Mitgefühl für meine Lage die Erlaubnis zu diesem Spaziergang erwirkt zu haben. Seine unterwegs angestellten Versuche, mich auszufragen, konnte ich ihm sehr kurz abschneiden mit dem Hinweis auf sein mir vorher gegebenes Versprechen.

Auch diese Zeit ging vorüber. Nach 14 Tagen brachte man mich hinaus nach Dorsetshire zum Gefangenenlager Colsterdale, wo sich die dort von der Falklandschlacht her bereits befindlichen Marinekameraden meiner rührend annahmen."

Diese Geschichte des letzten und einzigen Überlebenden von „UC 44“ mutet an wie eine „wunderbare Errettung“. Die Minengefahr steigerte sich während des Krieges von Jahr zu Jahr. Ein wirkames Gegenmittel gab es nicht. Wir versuchten den

Minen nach Möglichkeit aus dem Wege zu gehen oder führen, wenn es nicht anders ging, über sie hinweg oder unter ihnen durch. Aber sie waren gefährliche Gegner, weil sie stets unsichtbar blieben und uns aus dem Hinterhalt bekämpften.

Ganz zuletzt konzentrierten die Engländer ihre Minenabwehr in von U-Booten häufig befahrenen Seegebieten, wie zum Beispiel im Englischen Kanal. Zwischen den Minen waren „Horchbojen“ ausgelegt, die durch elektrische Kabel mit der nächsten Beobachtungsstation an der Küste verbunden waren. Von weit her trug der elektrische Strom feines Summen und Schraubenschlagen an die Membrane eines Telephons. Dann begann ein fieberhaftes Hin- und Herschalten und Horchen, und man versuchte die Richtung dieser „tönenden Spur“ zu bestimmen, um sie im richtigen Augenblick durch Betätigen eines elektrischen Kontaktes — wenn sie gerade ganz in die Nähe eines Minenbündels gekommen war — für immer zum Schweigen zu bringen.

Fragen aus der Tiefe

Auf dem Grunde des Meeres. — Im Halbdunkel tastet sich der Fuß durch langgestreckte, enge Räume. Eine schwere, stickige Luft lastet auf der Lunge und macht das Atmen mühsam.

Wenn der Schritt anhält, ist es still, totenstill. Die Uhr geht auf vier. Also muß es noch Nacht sein, oben, wo Luft und Leben ist.

Auf dem Meeresboden ist ewige Nacht. Wie Blei legt sich die Abgeschiedenheit auf Boot und Besatzung. Die „Welt“ ist fern. Fern und versunken Leben und Kampf. Schweigen und Schlaf, traumloser U-Boot-Schlaf.

Irgendwo schlägt dumpf eine der schweren Schotttüren ins Schloß und überträgt dem Trommelfell ein leichtes Zittern der eingeschlossenen Luft. Pipp—pipp—pipp— fallen Tropfen von den Wänden ins Dunkel. Weit vorn halblaute Menschenstimmen, die fremd klingen in der drückenden Stille. Können Menschen denn leben und atmen hier unten? Seltsam ist das alles. Seltsam diese Rohrleitungen, die sich wie Schlangen winden, diese offenen Mäuler der großen Sprachrohre. Was wollen alle diese Zeiger und Zahlen, diese Räder und Rohre? Ist eine Kraft in ihnen, können die Sprachrohre sprechen mit menschlichen Stimmen? Werden die Räder sich einmal wieder drehen und die Zeiger sich bewegen? Kann man Leben erwecken aus dieser Grabesstille?

Weiter tastet der Schritt nach vorn. Es wird plötzlich heller. Die Stimmen werden lauter. Wachwechsel in der Zentrale des Bootes. Es ist 4 Uhr morgens. Die Mittelwache wird abgelöst

von der Morgenwache. Wenn das Boot auf dem Grunde liegt, genügen wenig Leute, um es unter Kontrolle zu halten. Alles andere schläft.

Der „Mittelwächter“ zeigt seinem Nachfolger seine Notizen im Maschinentagebuch.

„War was los?“

„Nein, nichts Besonderes. 46 Meter Tiefe, 280 Grad liegt an. Einmal ist der Kommandant geweckt. Schraubengeräusche. Es war aber nichts. Um 5 Uhr sollen wir auftauchen. 10 Minuten vorher will der Kommandant geweckt werden. 4.50 Uhr alle Mann auf Tauchstationen. „Gute Nacht!“ Er wartet gar nicht erst auf Antwort und taumelt seiner Koje zu.

Die neue Wache richtet sich in der Zentrale ein. Was sagte der doch eben? „46 Meter Tiefe. Boot liegt auf ebenem Kiel. Kurs unverändert seit gestern abend 280 Grad“ (an den Veränderungen des Kurses am Kompaß konnte man sehen, ob das Boot während der Nacht auf dem Grunde vom Strom oder anderen Einflüssen gedreht war. Ebener Kiel hieß, das Boot liegt aufrecht und gerade).

Ein Blick auf den Tiefenmanometer und den Kompaß zeigt, daß alles stimmt. Die Wasserwaage — ein Instrument wie ein Fieberthermometer, nur „etwas“ größer, eine lange schmale Röhre mit rotgefärbtem Wasser, damit man das Zusammenspielen von Nullpunkt und Wasserspiegel besser beobachten kann — zeigt auf plus 5 Grad. Das Boot liegt also etwas nach vorn geneigt auf dem Grunde. Der Meeresboden ist nie ganz eben, und man liegt auch hier, „wie man sich bettet“.

Zu tun gibt es wenig bei einer Wache auf dem Grunde.

Hören und fühlen, wach bleiben ist die einzige Aufgabe. Wenn man doch rauchen könnte! Aber das war sozusagen bei „Todesstrafe“ im getauchten Boot verboten. Aber Kaffee! „Hier ist kalter Kaffee“, meldet sich einer der Heizer mit einer dicken Tasse und reicht sie dem Unteroffizier. Der nimmt sie und gibt sie weiter. Auch der Leutnant trinkt.

Im U-Boot gab es äußerlich kaum Rangunterschiede. „Strammstehen“ schon gar nicht. Das U-Boot selbst verband uns alle zu einem Schicksal. Ein Leben und ein Tod. Das war das schöne Geheimnis und die ganze Stärke unserer Waffe.

Der Heizer nimmt sich einen abgerissenen Schmöker „Unter dem Kreuz des Südens“, legt sich eine Kabellampe auf die Knie und vergift bald alles um sich her. Die Seiten kleben, sind zerissen und fettig, aber sie „leben“, erzählen von Fahrten in südlichen Breiten, wo der Passat weht, und die Segel wochenlang stehenbleiben, von Landungen auf einsamen Inseln, wo Palmen rauschen und das Meer über Korallenriffe brandet, von Kämpfen mit Seeräubern und von seltsamen Muscheln, die am Strande gefunden werden . . .

Er segelt und segelt durch eine sonnenwarme Welt . . .

Der Wachhabende greift nach dem Maschinentagebuch und liest darin die Aufzeichnungen seines Vorgängers:

- 1.00 Uhr nachts: Schwache Schraubengeräusche Backbord vorn. Verlieren sich nach einigen Minuten in derselben Richtung.
- 1.30 " " Für zehn Minuten Lusterneuerung angestellt. (Sauerstoff.)
- 2.15 " " Wasserstand in der Bilge gepeilt. Unverändert.
- 2.20 " " Luftblasengeräusche im Tauchtank vier. Anscheinend Preßluftleitung undicht. Luftbahn zum Tauchtank abgesperrt.
- 2.30 " " Stärkere Schraubengeräusche Steuerbord vorne. Kommen schnell näher. Kommandant gewedt. Anscheinend größerer Handelsdampfer. Passiert in einigen hundert Metern Entfernung an Steuerbord.
- 3.15 " " Schwache Detonation weitab an Backbord.
- 3.20 " " Mehrere schwache Detonationen in derselben Richtung.
- 4.00 " " Sauerstoff angestellt.

Vorn in den Wohnräumen röchelt und stöhnt ein Schläfer. Wohl einer von der Mittelwache, der noch ringt mit dem Schlaf. Aber das geht schnell vorbei. Schon im Hinsinken hat er halb vergessen. Andere Leute wachen ja für ihn. Aber die Nerven wollen zuerst keine Ruhe geben und zerren an dem todmüden Körper. Schwer ist Schlaf und Traum auf dem Grunde des Meeres. Waren da nicht seltsame Geräusche in der Ferne? Minen? Bom-

ben? Sucht man nach uns hier auf dem Grunde? Was für Schiffe zogen da über uns ihre Bahn? Vielleicht kamen sie von Indien, wo es warm ist und Licht und Sonne? Sie ahnen wohl nichts von uns hier unten. Gut, daß wir so viel Wasser über uns haben! Das schützt. Jetzt nur Schlaf, Schlaf ...

Morgen früh müssen wir wieder fahren und kämpfen. Wie mag es zu Hause aussehen, wenn wir heimkommen? Werden wir heimkommen, zurück zur Heimat durch all die Gefahren? Ob der Krieg wohl bald zu Ende ist? Schrecklich waren die Bomben gestern nachmittag. Aber jetzt nur Schlaf, Schlaf, vergessen ... und langsam, langsam versinken alle Bilder in Nichts, in die dunkle, traumlose Nacht auf dem Grunde des Meeres.

Wieder ist es still geworden. Die Schotttüren sind offen, um von der Zentrale aus alles hören und übersehen zu können. Das Röcheln der Schläfer verstummt. Der um 4 Uhr angestellte Sauerstoff macht den Lungen die Arbeit leichter. Die neue Wache kämpft mit sich selbst. Die Glieder werden so steif, und die Augenlider fallen immer wieder zu in der schrecklich ermüdenden Luft. Also auf, bewegen, irgend etwas tun, was wach hält, horchen, kontrollieren!

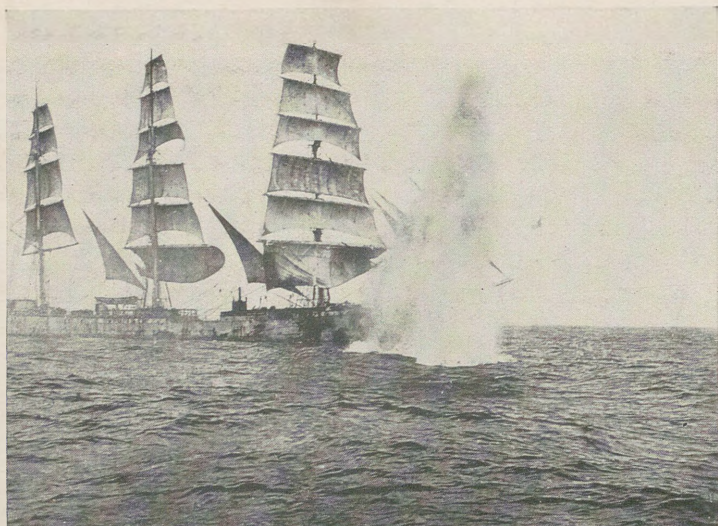
In der Mitte der Zentrale steht der große Kreiselkompaß, welcher seine Richtung nicht vom magnetischen Nordpol erhält, sondern dadurch, daß ein frei aufgehängtes Kreiselsystem, welches in hohe Umdrehungen versetzt wird, die eigentümliche Kraft hat, sich in die Nord-Südrichtung einzuschwingen. Dies ist der „Mutterkompaß“, der auch „Töchter“ hat, die durch elektrische Übertragung ihre Kraft und Richtung von der Mutter bekommen. Eine „Tochter“ steht oben im Turm beim Kommandanten, eine zweite in Reserve im Hedraum. Ein reiner Magnetkompaß wäre undenkbar auf einem U-Boot zwischen all dem Eisen. Erst seitdem es Kreiselkompaße gibt, können U-Boote auf große Fahrt gehen.

Der junge Heizer hat sein Buch aus der Hand gelegt und unterhält sich jetzt im Flüsterton mit einem älteren und schon U-Bootsbefahrenen Kameraden. Er ist noch „ganz neu“ und sehr wissbegierig. Es ist seine erste Fernfahrt an den Feind, und Berge von Fragen lasten auf seiner jungen Seele. Es ist merkwürdig, daß kein Mensch auf dem Meeresgrunde richtig laut und herzlich zu sprechen wagt. Vielleicht will man die Schläfer nicht stören.



24. Sturm und Sonnenschein

Ein Brecher stürzt über das Achterdeck des U-Boots (bei Überwasserfahrt)



25. „U 62“ vernichtet durch Geschützfeuer das französische
Vollschiff „Vérangère“



26. Auf Wache

Auch die Luft macht das Sprechen so schwer. Aber da ist noch etwas anderes, dies drückende Schweigen, diese Vergessenheit und Versunkenheit. Es ist, als ob alles sich wehrt und doch schweigt gegen diese Stille, als ob Maschinen und Menschen körperlich den ungeheuren Druck empfinden, der auf dem Boot lastet, als wenn der ganze Ozean vom Boot getragen werden müßte. Aus dem offenen Gesicht des Jungen sprechen alle diese Eindrücke:

„Hast du die Bomben gehört heute nacht?“ Der andere puzt gleichgültig an einer Messingstange, um sich wach zu halten.

„Ne, ich hab nix gehört. Laß doch die Dinger, die tun uns nichts.“

„Was meinst du denn, daß es gewesen ist, es grollte doch so in der Ferne?“ flüstert wieder die Stimme.

„Ja, mein Junge, das kann kein Mensch wissen. Die suchen ja Tag und Nacht nach uns, die Briten. Vielleicht ist ein Dampfer unter der Küste auf Minen gelaufen, und nachher sind ihm die Kessel explodiert. Daher die verschiedenen Detonationen. Unter der See ist immer was los, weißt du, daran mußt du dich gewöhnen. Auf dem Grunde ist es ganz still wie im Grab, aber dann kommen da plötzlich irgendwoher solche Sachen. Weiß der Teufel, was das ist, vielleicht arbeitet ein anderes U-Boot bei Nacht. Du wirst das alles schon lernen.“

„Ja“, meint wieder der Junge, „es ist unheimlich hier unten. Es ist still und doch nicht still. Es ist, als wenn wir tief unter der Erde begraben wären. Dann kommen plötzlich Geräusche, von denen man nicht weiß, woher sie kommen, und ob sie uns gelten. Aber wenn sie uns nun finden hier unten?“

„Ach was“ — es klingt die weise Erfahrung eines alten U-Boots-Fahrers aus der Stimme —, „finden können sie uns hier gar nicht. Es ist doch November jetzt, und gestern abend, als wir auf Grund gingen, stand eine ganz anständige See da oben. Die Engländer sind auch keine Engel und bleiben zu Hause, wenn sie können. Wir sind hier so sicher wie in Abrahams Schoß. Hab man keine Angst, wir haben schon andere Dinger gedreht. Vor zwei Monaten sind wir eine ganze Nacht unter englischen Minen durchgefahren, als wir aus der Deutschen Bucht herausmußten. Da ist uns auch nichts passiert. So leicht lassen wir uns nicht fangen. Ne, mein Junge, erleben wirst du noch vieles mit uns. Aber man immer die Augen offen halten, fühlen und hören ist die

Hauptsache für den U-Boots-Fahrer. Das Schicksal mußt du riechen können, weißt du. Dann bist du erst so richtig waschecht. Vor allem aber ..."

Plötzlich reißt das Gespräch ab. Auch der Unteroffizier horcht auf. Irgend etwas ist in der Stille. Etwas Neues, Ungewohntes, was alles aus dem Gleichgewicht bringt. „Schüttet, schüttet, schüttet, schüttet“, klingt es irgendwoher aus der Ferne. Die paar Wachleute lauschen angestrengt. Schnell kommt es näher, wird lauter, mahlt und singt. Das war kein Dampfer! Ein Zerstörer! Deutlich kann man es an dem hellen, schnellen Schraubenschlagen hören. „Kommandanten wecken, Schraubengeräusche vom Zerstörer an Steuerbord“, ruft der Leutnant.

Einen Augenblick später schieben sich zwei goldene Ärmelstreifen durch das Schott zur Zentrale. Fragen sind unnötig. Man hört es ja, was los ist. Ganz deutlich kommt das Unbekannte näher. „Schüttet, schüttet“, mahlen die Schrauben. „Schüttet, schüttet, schüttet.“ Alles lauscht angestrengt nach oben. Nun kann man gar nichts. Nur Vertrauen haben auf seine Sicherheit hier unten. „Was hummelt denn hier ein Zerstörer herum in der Winternacht“, frage ich. Und zum nächststehenden Mann: „Holen Sie mal die Seekarte von meinem Schreibtisch.“ Inzwischen ein Blick nach Tiefenmanometer und Kompaß. 46 Meter Tiefe, 280 Grad. Alles so wie am Abend vorher.

„Was haben wir im Regler?“

„Zehn Tonnen, Herr Kapitänleutnant.“

„Na, wir wollen mal den Leitenden Ingenieur wecken. Sicher ist sicher. E.- (elektrische) Maschinen klar zum Anstellen. Sagen Sie Obermaat Gütting Bescheid.“

Die Karte kommt. Der Grundliegeplatz ist vom Steuermann durch einen Kreis und ein Kreuz eingezeichnet. Also da liegen wir in guter Kreuzpeilung von „Longships“ und „Three Stone Bar“, an der Nordküste von Cornwall. Eigentlich keine Gegend für Zerstörer. „Schüttet, schüttet“, mahlen die Schrauben näher zu uns. Vielleicht will er zum Bristol-Kanal und da einen Konvoi abholen? Jetzt erreichen die Schraubengeräusche ihre größte Stärke. Fast direkt über dem Boot hört man es schlagen und rauschen. Dann verebbt es allmählich in der Ferne. Es wird wieder still. Das Leben in den Augen der Menschen erlischt, und nach wenigen

Minuten ist alles wie zuvor. Wer war es, der da oben durch die nächtliche See fuhr? Woher kam er, und wohin wollte er? Eine Frage, ein Rätsel, eine Phantasie aus den Tiefen des Meeres.

Fünf Uhr morgens.

„Alle Mann auf Tauchstationen“, ruft der Wachhabende durch das Boot. Der Befehl wird an einzelnen Stellen wiederholt und weckt die Schläfer. Um 7 Uhr vor Hellwerden soll das Boot dicht unter Land im Dampferweg stehen. Bis dahin ist noch ein Anmarsch von zwei Stunden. Außerdem muß frische Luft ins Boot und in die Lungen. Es wird heute wieder eine lange und anstrengende Tauchfahrt mitten in der Bewachung geben. Saumelnd schieben sich verschlafene Gestalten aneinander vorbei auf ihre Tauchstation. Oberingenieur Schirmer, der leitende Ingenieur des Bootes, erscheint in der Zentrale. Das Boot wird lebendig.

„Personal ist auf Tauchstationen, Maschinen sind klar“, hört man seine Meldung an den Kommandanten.

„Schön, dann Regler lenzen, bitte!“

Der Regler ist ein großer Tank innen im Druckkörper, welcher etwa 20 Tonnen Wasser aufnehmen kann. Auf dem Meeresboden ankert ein U-Boot nicht, sondern macht sich im Moment des Aufstehens auf den Grund „schwer“, d. h. man läßt etwa zehn Tonnen Wasser in den Reglertank, damit das Boot fest auf dem Grunde liegt und sich nicht etwa von selbst wieder lösen kann. Die Schrauben des Bootes liegen mehrere Meter höher als der Kiel, so daß sie auf den Meeresboden nicht aufschlagen können. „Zehn Tonnen lenzen“ bedeutet also jetzt, daß die gleiche Menge Wasser, welche am Abend vorher hineingeflutet ist, um das Boot fest auf den Grund zu legen, jetzt wieder herausgedrückt oder gelenzt werden soll.

Die großen Pumpen springen an und drücken das „Gewichts“-wasser in wenigen Minuten nach außenbords. Es mußten sehr starke Pumpen sein, um eine solche Arbeit gegen den Druck des Wassers auch in größeren Tiefen noch leisten zu können.

„Zehn Tonnen sind gelenzt“, meldet eine Stimme.

„Beide langsam voraus. Was liegt an? 280 Grad? Recht so, 280 Grad steuern!“

Man hört, daß die Maschinen laufen. Das Boot fängt an zu zittern, und der Zeiger des Tiefenmanometers ruckt etwas. Aber

merkwürdig, er wankt und weicht doch nicht von 46 Meter. Das Boot will nicht und klebt am Grunde. An sich ist das nichts weiter Ungewöhnliches. Namentlich bei weichem, schlickartigem Meeresboden muddelt sich ein U-Boot oft in wenigen Stunden schon so ein, daß es nicht gleich beim ersten Anlauf vom Grunde wieder zu lösen ist.

„Beide Maschinen stopp, das ist ja merkwürdig“, sage ich. Nach der Karte liegen wir hier auf „seinem Sand und Muscheln“. Und da wir doch eben dasselbe Gewicht an Wasser herausgedrückt haben, welches wir gestern abend hineinließen in den Regler, muß das Boot doch eigentlich kommen.

„Weitere fünf Tonnen aus dem Regler lenzen. Beide Maschinen langsame Fahrt voraus. Recht so!“

Wieder zittert das Boot, aber es bewegt sich nicht, man fühlt ganz deutlich, es schwimmt noch nicht.

„Beide halbe Fahrt voraus!“ Stärker drehen sich die Maschinen. Aller Augen hängen an der großen Scheibe des Tiefenmanometers. Der Zeiger spielt um 46 herum. Der Ingenieur klopft ungeduldig an die Glasscheibe des Manometers. Er muß sich jetzt doch rühren! Die Gesichter sind gespannt. Niemand denkt an Gefahr. Aber in 46 Meter Tiefe von irgend etwas festgehalten zu werden, ist ungemütlich. Bei „Halber Fahrt“ steckt schon eine gehörige Kraft in den Schrauben. Man hört sie am Heß arbeiten und wühlen.

Der junge Heizer steht mit weit aufgerissenen Augen da. Auf der U-Schule hat er auch einmal mit auf Grund gelegen. Es war in der Ederförder Bucht auf 20 Meter. Aber schon nach zehn Minuten war man wieder oben, wo Torpedoboote und andere Schiffe waren, um zu helfen, wenn was passierte. Aber dies hier war doch eine andere Sache. Und wenn wir nun gar nicht wieder nach oben kommen? Das ganze Boot zittert ja schon vor Anstrengung! Ob der Zerstörer vorhin daran schuld hat? Unheimlich ist ihm das alles. Aber er sagt nichts und frißt die Gedanken in sich hinein. Er schaut um sich. Die Augen der anderen sind nicht voll Furcht, mehr voll von einer erstaunten Neugier, wie das nur möglich ist. Aber sie verstehen das ja alles viel besser als er selbst, sie haben viel Erfahrung, diese Männer, und werden das Boot schon wieder an die Oberfläche bringen.

Minutenlang laufen die Maschinen nun schon halbe Fahrt ohne Erfolg. Das Boot zittert, schurrt und wühlt, aber will nicht. Ich überlege einen Augenblick. Man geht ungern mit noch mehr Fahrt vom Grunde an. Schließlich weiß man nie, was oben los ist, und das Boot fliegt dann unter Umständen wie ein Gummiball an die Oberfläche. Aber schließlich kann man ja nicht ewig hier auf dem Grunde liegenbleiben, und die kostbare Preßluft soll auch gespart werden. Zudem drängt die Zeit, also

„Beide Maschinen große Fahrt voraus!“

Mächtig schlagen die Schrauben hinten, und man merkt ordentlich, welche Kraft das Boot mit aller Gewalt vom Grunde abschleibt. Da — der Zeiger bewegt sich — 45, 44, 42 — 40. Ein Schieben, Schurfen, nochmal Wiederaufstoßen. Wohl eine Bodenwelle auf dem Meeresgrund. Endlich — endlich — das Boot schwimmt, aber jetzt fliegt es nach oben, 38, 35, 32, 25 Meter!!

„Beide langsam voraus, Regler fluten!“

Ich steige mit dem Steuermann in den Turm. In der Zentrale gab es jetzt nichts mehr zu tun. Die weitere Führung geschah vom Turm aus. Die Tiefensteuerung erhält den Befehl:

„Das Boot unter allen Umständen auf 20 Metern halten, keinesfalls höher kommen!“

Das Boot „bockt“ zuerst noch etwas, bis es in seiner Gewichtverteilung wieder ganz eingespielt ist. Aber die Tiefenruder halten es in der Gewalt, und bald steuert es ganz brav „Strich“ auf 20 Meter.

„Na, Steuermann, das war ja wirklich ein schweres Lösen vom Grunde. Wir haben wohl etwas zu viel Bettschwere gehabt! Aber immerhin, man ist wenigstens wach geworden dabei!“

Im Turm herrscht trübes Licht. Es ist feucht. Die Stahlblenden vor den Glasfenstern sind mit dicken Vorreibern geschlossen. Rostig läuft das Schweißwasser an den Wänden herunter. Die Gehrohre sind tief eingefahren. Auf dem Grunde oder in solcher Tiefe wie 20 Meter kann man sie nicht gebrauchen. Die Kälte dringt durch und durch hier oben im engen Turm. Es gibt an sich etwas Schöneres als so ein U-Boots-Erwachen auf dem Grunde des Meeres. Und um 8 Uhr früh müssen wir schon wieder unten sein und den ganzen Tag am Gehrohr hängen!

„Beide Maschinen kleine Fahrt voraus!“

„Steuermann, wir wollen noch fünf Minuten 280 Grad weiter steuern und dann für fünf Minuten auf 320 Grad gehen. So einen kleinen Haken schlagen. Es ist besser, wir wechseln den Kurs vorm Auftauchen. Man kann doch nie wissen, was da oben los ist.“

In der Zentrale steht Oberingenieur Schirmer und kontrolliert sein wieder zum Leben erwachtes Boot. Er hat die technische Oberleitung an Bord und ist mit seinen Gedanken und allen Sinnen in jeder Rohrleitung und in allen seinen Maschinen. Jetzt läßt er Wasser von vorne nach achtern trimmen. Er wiegt das Boot wieder richtig aus. Dann gibt er den Befehl durch die Sprachrohre in alle Räume weiter:

„Ruhe im Boot, auf Schraubengeräusche achten. In zehn Minuten wird aufgetaucht. Alles bleibt bis auf weiteres auf Tauchstationen.“ Im Heckraum pfeift es: „Achtung, Meldung, wenn Schraubengeräusche gehört werden!“ Der Steuermann schnallt sich ein Unterwassertelephon um, welches mit einer Membrane in der Außenwand des Bootes verbunden ist. So hat man ein etwas größeres „Ohr“. Aber es bleibt alles still.

„Na, Steuermann, dann wollen wir ruhig jetzt mal rausgucken. Oben ist es ja noch pideduster. Nehmen Sie sich das große Nachtglas mit und sehen Sie zuerst ohne Glas die aller nächste Umgebung ab. Ich bleibe, bis alles klar ist, im Turm.“

Durchs Sprachrohr an den Wachoffizier: „Auf zehn Meter gehen. Es wird gleich aufgetaucht.“

Der Zeiger des Tiefenmanometers senkt sich von 20 auf 18, 15, 12, 10 Meter. Das Boot fängt an, leicht zu schlingern. Also muß noch eine ganz nette See oben stehen. In der Zentrale steht alles an den Hebeln und Ventilen und wartet auf die nächsten Befehle. Jeder hat seine ganz genau vorgeschriebene Funktion. Die erste Brückenwache macht sich im Wohnraum „seeflar“. Ölzeug, schwere Stiefel, Wollschal, Südwester und noch eine warme Weste, das wird wohl langen.

Von den Räumen wird gemeldet, daß alles still ist. Keine Schraubengeräusche.

„Auftauchen! Tauchant 4 und 5 anblasen.“ Die Tiefenruder rattern. Das vordere legt sich hart oben, das hintere hart unten, und das Boot kommt mit Bug und Turm irgendwo aus der nächtlichen See an die Oberfläche.

„Turmluft auf!“ Ein Strom von Luft und Leben schlägt herein. Der Steuermann klettert schnell heraus und steht hoch aufgerichtet über mir als schwarze Silhouette gegen den Himmel.

Spritzer, Rässe, Dunkelheit, Sterne über dem dunklen Luftausschnitt. „Na, was gibt's, Steuermann?“

„Anscheinend alles klar, Herr Kapitänleutnant. In der Nähe nichts in Sicht.“

„Was macht das Wetter?“

„Etwas besser als gestern abend, Wind Nordwest 6, ziemlich grobe See. Die Wache soll sich wasserdicht anziehen.“ Auch mit dem Nachtglas ist nichts Verdächtiges zu sehen. Also kann jetzt ganz aufgetaucht werden.

„Ausblasen, Dieselmotoren anstellen!“

Saugend und schnaubend drückt das Turbogebläse das Wasser aus den Tauchtanks, bis sie ganz leer sind. Das Boot hebt sich immer mehr heraus, bis es auf seinen nun leeren Tauchtanks schwimmt. Aus dem U-Boot ist wieder ein Schiff geworden.

Inzwischen ist der große Luftmast zur Maschine geöffnet worden und die Meldung auf den Turm gekommen:

„Ulmashinen sind klar!“

Die erste Brückenwache zieht auf, ein Wachoffizier, ein Unteroffizier, ein Rudergänger, ein oder zwei Ausguckposten.

„Beide langsam voraus.“

Die großen Motoren beginnen gierig Luft in ihre Zylinder zu saugen. Die Besatzung bleibt noch zehn Minuten auf ihren Tauchstationen für den Fall, daß irgend etwas Überraschendes auftritt. Dann kann sie wieder schlafen in den Kojen, wo es sich jetzt etwas unbequemer liegt, aber doch besser atmet.

Die Ventilation ist in allen Räumen angestellt, saugt die verbrauchte Nachtlust heraus und drückt frische Seelust hinein.

Alles steht auf dem Turm und holt tief Atem. Herrlich ist doch diese Seelust. Schnell ist die Nacht unten auf dem Grunde vergessen.

„Auf 220 Grad gehen!“

Das Boot dreht hart gegen die See und wirft den Gischt hoch in die Nacht. Schön ist diese Kraft der Motoren!

An Backbord schimmert undeutlich die Küste von Cornwall. Beinahe recht voraus „Seven Stones“, ein starkes Blitzfeuer.

Vier Strich an Backbord „Longships“, die Ansteuerung für Cap Lizard. Da schiebt sich etwas aus dem Lichtkegel von Longships heraus. Zwei Fahrzeuge, ziemlich weit weg, abgeblendet mit Kurs nach Bristol. Wohl Bewacher oder Minensucher? Wir weichen nach See zu aus. Der Steuermann sucht noch einmal genau den Horizont ab. Allmählich gewöhnt man sich wieder an die Dunkelheit.

„Steuerbord Maschine halbe Fahrt voraus. Backbord Maschine stopp. Batterie aufladen. In etwa eineinhalb Stunden wird wieder getaucht“, ergeht die Anweisung an die Maschine.

Um halb acht Uhr spätestens mußten wir schon wieder unter die Oberfläche. Bis dahin sollte die elektrische Batterie wieder aufgeladen sein. Es konnte ein heißer Tag werden heute. Aber wenn das Wetter so bleibt, werden die Torpedos schlecht laufen. Na, man muß warten. Vielleicht wird die See ruhiger gegen Morgen.

Kaffeedunst schlägt aus dem Luf. Der Obermatrose Pape, mein braver Bursche, weiß, was gut tut nach solcher Nacht, und reicht mir eine dicke, bunte Tasse herauf. Eine großartige Idee. Wie das belebt! Und nun noch eine Zigarre. Das muß den Schlaf ersetzen, den man eigentlich so nötig hat, vor dem bevorstehenden anstrengenden Tag. Langsam wachen die Lebensgeister auf, und trotz Nacht und Dunkelheit, Kälte und Spritzern fühlen wir uns wieder einmal glücklich auf unserem Boot.

Der Tag bricht an. Im Osten sind die ersten hellen Streifen. Sicher und stark zieht das Boot seine Bahn durch die anbrechenden Seen. Hoch auf segt der Gischt und zerflattert weit hinter uns mit dem Winde.

Durch die Nessperre Dover—Calais

Atlantik.

" 21. August 1917, 3 Uhr vormittags.

Klare, helle Nacht. Nordlicht.

Wind: West, Stärke 1, sehr sichtig.

Standort: 160 Seemeilen WestzuNord von Barra Head (Hebriden).

145 Grad gesteuert. Keine Bewachung, kein Handelsverkehr.

Heute ist der 14. Tag der Unternehmung. Im befohlenen Tätigkeitsgebiet ist bei zehntägiger Beobachtung nicht das Geringste gesehen worden. Irgendwelche Nachrichten von anderen U-Booten oder aus der Heimat liegen nicht vor. Mit Ausnahme der Versenkung von zwei kleinen Seglern ist die Unternehmung bisher ergebnislos verlaufen.

Ich stehe daher jetzt vor der Frage, ob ich mein letztes Treiböl in dieser zur Zeit völlig aussichtslosen Gegend nutzlos verfahren und dann den Rückmarsch auf dem Nordwege antreten oder aber auf dem Wege nach Süden Erfolge suchen und dann durch die Straße Dover—Calais zurückkehren soll.

Die Erfolgsaussichten im ersten Falle sind sehr gering.

Auf dem Südwege liegen die einzigen Möglichkeiten, wenigstens einen Teil der noch voll vorhandenen Torpedoausrüstung anzubringen.

Ich habe mich daher entschlossen, heute die Wartestellung vorm Nord-Kanal endgültig aufzugeben und den Marsch nach Süden anzutreten."

Soweit hatte ich gerade in meinem Kriegstagebuch geschrieben. Es war Nacht, und wir fuhren über Wasser. Das Wetter war gut und die See ruhig, so daß sich das Boot nur wenig bewegte. Von weitem dröhnte das taktmäßige Brummeln der Motoren bis zu mir in den Raum. Wenn die Schotttür zum Maschinenraum aufging, wuchs es für einen Augenblick zu lautem Hämmern an. Gleichzeitig fuhr dann jedesmal ein unangenehm saugender Zug um Hals und Beine. Bis sich das Schott mit dumpfem Knall wieder schloß.

Eine ruhige Stunde am Schreibtisch, am U-Boots-Schreibtisch!! Ein seltenes Ereignis. Um mich herum im grellen Schein einer Lampe Seekarten, Segelhandbücher, Listen über Treiböl- und Schmierölverbrauch, einige Skizzen und der Bericht eines Flandern-U-Bootes über die Gefahren der Netzsperrre Dover—Calais. „In dunkler Nacht über Wasser durchbrechen, hat noch die meisten Ausichten“, berichtete das Boot, „die Lage der Netze und Minen ist nicht genau bekannt und verändert sich ständig. Ist man gezwungen, unter Wasser zu passieren, muß das Netz in der »tiefen Rinne« untertaucht werden.“

Ich hörte jetzt auf mit meinen Eintragungen und setzte schnell meinen Namen darunter. Dann las ich noch einmal, was ich geschrieben hatte. Wie ein Schuljunge, der einen besonders schwungvollen Satz fabriziert zu haben glaubt und ihn nun voller Neugierde und mit einer stolzen Befriedigung von neuem überfliegt.

Ja, da stand es schwarz auf weiß und nicht mehr wegzuleugnen.

„Ich habe mich daher entschlossen, den Marsch nach Süden anzutreten.“

Das klang eigentlich so einfach und selbstverständlich und war doch ein schwer abgerungener Entschluß gewesen. Hatte ich mich nicht eben sozusagen selbst überrumpelt, mir mit meiner eigenen Unterschrift den Rücken gestärkt? Etwa: So, nun kannst du nicht anders, du hast unterschrieben und mußt dein Wort halten!?

In der Tat war in dieser Minute und mit einem Federzug tagelangem Grübeln und Planemachen ein Ende bereitet. Weit spannte sich das Meer vor unseren Blicken. Aber es war und blieb leer. Die Erfolglosigkeit hatte alles Denken und Handeln

gelähmt. Die ewige und aufreibende Wachsamkeit der Sinne verlangte nach einem Ausgleich, einer Entspannung durch die Tat.

Wie oft hatten mich meine eigenen nichts sagenden Berichte im Kriegstagebuch höhnisch angegrinst! Kein Segel, keine Rauchwolke!

„12. August 1917, 8 Uhr vorm.

Stille, glatte See. Sehr sichtig.

Vormittags bei Barra Head und vorm Südausgang der Minch mit verschiedenen Kursen gekreuzt. Vor einem einzelnen Bewacher getaucht, sonst nichts gesichtet ...

13. August 1917, 10 Uhr vorm.

Südsüdwest 3—4. Bedeckt, Regen.

Während der Nacht nördlich Lory Island mit Nord- und Südkursen auf- und abgestanden, um Kurse zu finden, welche die nachts von Inishtrahull abgehenden, nach Norden ausholenden Dampfer steuern. Bei sehr dunkler, aber klarer Nacht wird nichts gesichtet.

14. August 1917, 12 Uhr mittags.

Nord 6. Regenschauer.

Englischen Funkpruch aufgefangen, daß der englische Dampfer „Camito“ bei Aran Island torpediert und im Sinken begriffen ist.

15. August 1917, 6 Uhr nachm.

NordzuWest 2—3. Sonnenschein.

Auf Barra Head Ansteuerungen gekreuzt. Nichts gesichtet ...

16. August 1917, 4 Uhr vorm.

Südsüdwest 3—4. Klar.

Einem Bewacher ausgewichen. Englischen Funkpruch aufgefangen: SOS SOS. Dampfer „Athenia“ (8668 ts) 7 miles north of Inishtrahull (Mine?).

Kurs auf Inishtrahull genommen.

Keine Bewachung, kein Verkehr. Frische Nordküste in Dunst gehüllt.

An der SOS-Stelle der „Athenia“ werden drei leere Rettungsboote gefunden. Schiff scheint also gesunken.

17.—20. August.

Nord bis Westwinde. Sehr klar.

Nichts gesichtet."

Es war zum Verzweifeln. Die Zwecklosigkeit unseres Tuns bohrte sich schmerzend in das Gehirn. Irgend etwas mußte geschehen. Aber was? Auf Möwen konnten wir doch nicht schießen! Und oben herum, wie es vorgesehen war im Plan der Unternehmung, zurückkehren nach Hause ohne Erfolg? Mit leeren Händen dastehen, wo die Heimat darbt und jede Tonne feindlichen Schiffsraums, die von der See verschwand, entscheidend werden konnte? Unmöglich! Dann lieber noch der Weg nach Süden. Einige Tage schnelle Arbeit im Kanal und dann . . . das Neß! Aber gerade hier waren die Gedanken und zuerst auch der Wille jedesmal hängengeblieben.

Oben herum um die Orkneys stand die Tür nach Hause weit offen. Vielleicht würde die Bewachung uns etwas ärgern. Schlimmstenfalls Pladerei mit Zerstörern und Wasserbomben. Aber da wollten wir schon durchkommen.

Im Süden winkte Erfolg, wenn auch wohl schwer zu erringen. Auch da war eine „Tür“. Die Straße Dover—Calais. Aber die Engländer hatten sie durch Minen, Stahlneße und Balkensperren verrammelt. Für ein großes Boot, wie „U 62“ es war, war der Durchbruch durch die Sperre an sich schon ein gefährvolles Unternehmen. Für die Flandern-Boote nicht minder. Aber die machten das sozusagen als ihr tägliches Brot. Bei jeder Fahrt von Zeebrügge nach dem Westausgang des Kanals mußten sie aus- und einlaufend hindurch und kannten infolgedessen die Lage der Sperre, der einzelnen Bojen, die Taktik der Bewachung und die Veränderungen in dem ganzen Sperrsystem besser als wir. Sie hatten ihre „Erfahrungen“. Sie waren kleiner und beweglicher als wir, hatten von ihrer in der Nähe der Sperre liegenden Basis aus immer die neuesten Nachrichten und rutschten im günstigsten Augenblick bei Nacht und Nebel über Wasser über die Sperre hinweg. Aber trotz alledem blieb die Straße Dover—Calais auch für sie eine ständige Quelle großer Gefahr, welcher die Flandern-Boote immer wieder mit ungebeugtem Schneid getroßt haben.

Dann zählte ich mir an den Fingern ab: Drei Tage Anmarsch nach Süden bis vor den Westeingang zum Kanal. Etwa

vier Tage „Arbeit“ dicht unter der Küste bei Kap Lizard oder Start Point. Dann noch der Anmarsch bis zum Netz und das Passieren der Netzsperre selbst etwa in der Nacht vom 31. August auf den 1. September.

Ein Blick in den Kalender. Vollmond!! Da stand es unerbittlich. Also sehr wahrscheinlich ein Durchbruch über Wasser sehr schwierig. Besonders bei sichtigem Wetter und glatter See. Und unter Wasser? Ja, da war eben das Unbekannte, das lange, an Bojen aufgehängte Stahlnetz. Quer hinüber und herüber von Dover bis Calais. Sicherlich waren Lücken darin. Aber wir waren ja blind unter Wasser. Und Minen vor und hinter der Sperre. Und auch in den Netzen, wo sie in Abständen verstreut eingeflochten waren, um alles in Atome zu zerreißen, wenn ein Fremdkörper irgendwo haften am Netz und einen Zug ausübte.

Also fast keine Chance über oder unter Wasser. Und drüber weg fliegen konnten wir doch auch nicht. So war der Entschluß schwer zu erringen, um so mehr, als er ein freiwilliger war. Oben winkte die „offene Thür“, unten der Erfolg und dann das „Muß“ durch die Sperre. Aber vielleicht ist es oft leichter, im Trommelfeuer und in der anspornenden Begeisterung oder der verzweifelten Wut der Schlacht einen spontanen Entschluß zur Tat zu fassen, als ganz auf sich allein gestellt und in einem verhältnismäßig ruhigen Augenblick „am Schreibtisch“. Pflicht, der Wille zur Pflicht und der kleine Selbstbetrug mit der Unterschrift mußten helfen. Unsere Aufgabe war ja, zu kämpfen und, wenn es sein mußte, auch zu sterben. Vor allem aber, den Feind aufzusuchen, wo wir ihn fanden, und ihn zu vernichten. Ohne Erfolg war aller Krieg sinnlos. Und dazu gehörte Einsatz des Lebens, voller Einsatz. Also nicht weiter nachdenken und ran an das Netz. Nach der alten Seemannsregel mit dem Bug gegen die Gefahr!

Die großen Schiffe heißen im Gefecht in solchen Augenblicken ein Signal, den Stander „Z“. Das bedeutete: „Ran an den Feind!“ Mein Signal hatte ich soeben ganz still und leise in mir selbst aufgezo-gen.

Nun zog ich mein dickes Bordjackett an, setzte die Mütze auf, hing das Doppelglas um und stieg den engen Schlauch zum Turm hinauf. Oben war eine herrliche Nacht. Am Himmel zuckte das Nordlicht.

„Wir wollen auf Südkurs gehen“, sage ich zum Steuermann, „vielleicht haben wir weiter unten mehr Glück und große Fahrt laufen!“ Der Steuermann sieht mich von der Seite an. Er hat schon seit Tagen beobachtet, was mich quält. Wir beide denken navigatorisch zusammen. Er weiß, was nach der Unterhaltung der letzten Tage „Südkurs“ bedeutet.

Das Boot wirft sich herum, und bald brausen wir mit hoher Fahrt nach Süden. Das gute Wetter muß ausgenutzt werden, um vorwärts zu kommen. Die Dieselmotoren brummen ihr starkes Lied und saugen mit Behagen die Seeluft an. In breiten Schaumstreifen rauscht das Wasser an den Flanken des Bootes entlang und spült über die blanken Rücken der Tauchtanks.

Aber auch der nächste Tag bleibt ohne Ereignisse. Spät abends tauchen wir. Nachtfahrt auf 30 Meter Tiefe.

Am 23. August in der Frühe aufgetaucht. Wir sind an der Südküste Irlands, nicht weit von „Black Rock“, dem schwarzen Felsen. Wie immer hängen tiefe Wolken über den Bergen. Der Himmel bezieht sich, und das Barometer fällt. Ein Viermastdampfer zieht am Nachmittag weit außerhalb jeder Angriffsmöglichkeit vorüber. Wir sehen nur die Mastspitzen und den oberen Teil seiner Schornsteine. Pech! Dann sind wir wieder allein auf dem Meer. Nur die großen Atlantikmöven mit den schwarzen Flügelspitzen segeln klagend und kreisend mit weit ausgebreiteten Schwingen über unserem Kielwasser.

Gegen Abend wird die See immer schwerer. Mit kaltem Atem und stürmisch bläst der Nordwest, von Island kommend, hinter uns her und pflügt in langen Schaumstreifen das Meer. Türmend laufen die Seen von achtern auf. Gefährlich sieht es aus, wenn die Wassermassen wie blaugraue Wände aus flüssigem Stahl hinter uns aufstehen. Langsam und majestätisch, siegesgewiß schieben sie sich in unbändiger Kraft heran, höher und höher zum schaumgekrönten Brecher emporsteigend, und stürzen donnernd über dem Boot zusammen. Meterweise steht das Wasser oft über dem Turm. Dann steigen wir schnell ein und machen, wie das Eichhörnchen, das Turmluft zu. Um elf Uhr abends gönnen wir uns Ruhe unter dem Sturm. Quer zur See wird getaucht, damit die Wasserberge gleichmäßig über Bug und Heck hinweglaufen. Beim „Gegen-die-See-Tauchen“ konnten leicht durch einseitige Belastung

des Vor- oder Achterschiffes gefährliche Neigungen entstehen. Auf 30 Meter wird es ganz still.

Gegen 4 Uhr früh am anderen Morgen merken wir in unseren Rojen, wie das Boot auch in dieser Tiefe noch anfängt, schwerfällig zu schlingern. Dann mußte ja ein böses Wetter oben sein! Wir steigen hinauf und sehen uns mit dem Sehrohr um. Alles ist weiß, fliegt, feht und sprüht. Ein tosender, brausender Sturm. Das Austauschmanöver ist nicht so leicht bei solchem Wetter. Aber schließlich schwimmen wir wieder auf der See und legen uns mit der Nase gegen die wandernden Berge. An irgendwelche Angriffs-tätigkeit ist gar nicht zu denken. Nicht weit von uns fährt, vom Sturme gepeitscht, ein Dampfer vorüber. Keiner kümmert sich um den anderen. Die Natur herrscht allein, jubelt, höhnt und rast. Steil höhlen sich die gigantischen Berge zu durchsichtigen Rämmen. Emporgerissen zu schneeigen schaumzerrissenen Kronen, die mit jauchzenden Armen weit nach vorne greifen in wilder Jagd. Wie ein Panther springt der Sturm auf die See. Es ist wie Brandung. Ein Brausen und Heulen, Donnern und Tosen, Stürzen und Brechen. Inferno.

Orkan im Atlantik!

Zwei Tage hält es an. Dann klart es langsam auf, und wir sichten einen Dampfer. Verfolgen ihn und wollen gerade zum Angriff tauchen, als er in einer hohen Sprengwolke verschwindet. Ein anderes U-Boot ist uns zuvor gekommen.

Schließlich stehen wir am 29. August, 8 Uhr vormittags, vorm Eingang zum Kanal. Nicht weit von Wolf Rock. Das Kriegstagebuch wird jetzt etwas lebendiger, interessanter und berichtet über die nächsten zwei Tage.

„29. August 1917, 5 Uhr vorm. Nordnordwest 6, Seegang 7, steigendes Glas. Englischer Kanal.

Während der Nacht Scillys angesteuert. Wolf Rock in 10 Grad 16 sm. Rein Verkehr. Tagsüber etwa 30 sm südlich der Mountsbay patrouilliert. Einer armierten Jacht ausgewichen.

6 Uhr nach m. Nordnordwest 6, abflauend, klar. Gegen Abend Kap Lizard angesteuert. Auslaufenden leeren Dampfer von

3000 t gesichtet, der, hart um Lizard herum, Kurs auf Longships nimmt. Kommt nicht ins Angriffsgebiet.

- 7 U h r n a c h m. : „U 62“ steht in der Mitte zwischen Lizard Head und Wolf Rock.

Angriff auf einlaufenden mittleren Dampfer gefahren. Kurs 90 Grad.

- 7.30 U h r n a c h m. : Schuß aus I. Rohr, Schneidungswinkel*) 70 Grad. Entfernung 500 m. Blasenbahn kann bis Mitte Ziel verfolgt werden. Keine Detonation. Fehlschuß ohne Erklärung.

- 8 U h r n a c h m. : Aufgetaucht.

- 8.20 U h r n a c h m. : Alarm. Getaucht. Flieger greift Boot an, wirft zwei Bomben, schwache Detonationen. Auf 40 Meter gefahren.

- 10 U h r n a c h m. Westnordwest 4—5: Aufgetaucht. Von der Küste abgestanden, um Batterie aufzuladen.

- 12 U h r n a c h m. : Standort: Wolf Rock in Null Grad 15 Seemeilen. Nach beendetem Ausladen „Bishop Rock“ angesteuert.

30. A u g u s t 1917. Westeingang Englischer Kanal.

- 1 U h r v o r m. : Heller Mondschein. Westnordwest 3—4, wenig Dünung. Großen einlaufenden Dampfer gesichtet. Führt starke Zickzackkurse. Generalkurs 65 Grad.

- 2 U h r v o r m. Westnordwest 4, klar. Zum Angriff getaucht. Heckanlauf gefahren. Kursänderung des Gegners auf Boot zu kurz vorm Schuß. Schuß kann nicht fallen. Auf 20 Meter abgelassen.

- 2.30 U h r v o r m. : Aufgetaucht, wieder vorgefetzt und zweiten Unterwasserangriff gefahren. Mond ist inzwischen durch Wolken verdeckt, so daß kaum Sehtrohrlicht vorhanden. Beim Vorbeiziehen zum Heckschuß entsteht Rammposition. Daher schnell auf 20 Meter gegangen und abgelassen.

- 3 U h r v o r m. : Aufgetaucht und zum dritten Angriff vorgefetzt. Bugangriff kurz nach einer Kursänderung des Gegners über Wasser angefetzt. Zum Schuß selbst, da für Überwasser-nahschuß zu hell, getaucht.

*) Der Winkel zwischen der Torpedolaufbahn und dem Kurs des Gegners.

3.30 U h r v o r m. Westnordwest 4, klar. Schuß aus II. Rohr, Entfernung 800 Meter. Schneidungswinkel 80 Grad. Treffer im Achterschiff.

3.40 U h r v o r m.: Aufgetaucht, um Dampfer zweiten Torpedo zu geben.

4 U h r v o r m.: Dampfer sinkt achtern merklich tiefer und krängt stark nach Steuerbord. Daher nicht mehr geschossen. Schiff sinkend verlassen. Das Schiff war ein großer tief beladener wahrscheinlich englischer Frachtdampfer von etwa 5000 Tonnen, langgestreckt, mit hohem Schornstein, vier großen Ladeluken, 12 cm - Kanone auf dem Heck.

Untergangsstelle: Cap Lizard in 45 Grad 10 Seemeilen.

7 U h r v o r m.: Mit Hellwerden werden mehrere einlaufende Dampfergruppen unter starker Zerstörersicherung gesichtet (Generalkurs 90 Grad 20 Seemeilen südlich Wolf Rock). „U 62“ steht zwischen Dampfern und Küste, mit einem ungestörten Vorsehmanöver (Fliegerwetter heute) ist nicht zu rechnen.

7.30 U h r v o r m.: Getaucht, da Angriff auf hintersten Dampfer noch möglich scheint. Geringste Entfernung bleibt etwa 1000 Meter sehr spitzer Schneidungswinkel, daher nicht geschossen.

9 U h r v o r m. West 4—5: Aufgetaucht. Nach der Kanalmitte zu ausgeholt und Vorsehmanöver begonnen.

11 U h r v o r m.: Dampfer kommen wieder in Sicht. Am weitesten voraus steht jetzt eine Gruppe, bestehend aus einem großen Dampfer, einem Tankdampfer, einem kleinen Kreuzer mit vier Schornsteinen und einem Zerstörer. Dahinter folgen in einem Abstand von etwa 5 Seemeilen noch zwei Dampfer mit zwei Zerstörern als Sicherung.

Generalkurs jetzt etwa 70 Grad (auf Mitte zwischen Start Point und Casquets).

3 U h r n a c h m.: Auf der Höhe von Plymouth schwenken alle Schiffe um 90 Grad nach Backbord, so daß sechsständiges Vorsehmanöver vergeblich gewesen zu sein scheint. Gleichzeitig wird es diesig, so daß zeitweilig alles aus Sicht kommt.

4 U h r n a c h m.: Westnordwest 5, etwas diefig. Auf Null Grad gegangen, um für den Fall, daß der Konvoi doch noch wieder auf östlichen Kurs gehen sollte, günstig zu stehen.

4.30 U h r n a c h m.: Als es plötzlich aufklart, hat sich Entfernung erheblich verringert, so daß ich tauchen muß, um nicht gesehen zu werden. Es entwickelt sich jetzt folgendes Bild: Der Kreuzer verschwindet mit allen Zerstörern in Richtung Plymouth. Während des Ablaufens lebhafter Morseverkehr zwischen Kreuzern, Dampfern und Zerstörern. Von Plymouth her kommt eine Formation von zwölf großen U-Boots-Jägern, gleichzeitig stößt ein neuer großer Dampfer zu der Gruppe. Das Ganze formiert sich mit vielen Signalen zu einer langen Dwarlinie und geht wieder auf Generalkurs 70 Grad, so daß ich günstig zum Schuß stehe. In der Mitte stehen die drei Dampfer, an jeder Seite sechs U-Boot-Jäger. Der Verband fährt auf Signale Zickzackkurse.

5 U h r n a c h m. Südwest 5, diefig. Angriff angefeßt auf den rechten Flügeldampfer. Schuß aus erstem Rohr. Entfernung 500 Meter. Schneidungswinkel 90 Grad. Treffer Mitte. Schiff ist ein etwa 5000 t großer graugemalter Transporter mit gesetzter englischer Kriegsflagge, Signalrah am vordersten Mast, großen Verschlagen an Deck.

Doppelschuß konnte nicht fallen, da die drei Dampfer in der Mitte in Dwarlinie in sehr geringem Abstand nebeneinander fuhren. Nach dem Schuß schnell auf 50 Meter gegangen.

5 Minuten später heftige Explosion von Wasserbomben. Auf 50 Meter abgelaufen.

6 U h r n a c h m.: Südwest 5—6, stark diefig. Aufgetaucht. Start Point angesteuert, um, falls es wieder klar werden sollte, heute abend noch Schußgelegenheit im Dampferweg unter Land zu haben.

6.30 U h r n a c h m.: Alarmtauchen vor Zerstörer.

7 U h r n a c h m.: Aufgetaucht. Alarm. Flieger voraus. Wieder getaucht. Nach 10 Minuten aufgetaucht.

8 U h r n a c h m.: Bei plötzlichem Aufklaren nach einer Regenböe kommt Start Point an Backbord querab in etwa 10 See-

meilen Abstand in Sicht. Unter Wasser gegangen und Dampferweg angesteuert.

Dicht unter Land Minensuchformationen, Segelfischer, armierte Fischdampfer.

9.30 U h r n a c h m. Südwest 3—4, klar. Angriff auf mittelgroßen einlaufenden von vier U-Boots-Jägern gesicherten Dampfer gefahren. Heckschuß. Schneidungswinkel 90 Grad. Entfernung 280 Meter. Treffer Mitte.

Schnell auf 50 Meter gegangen. Keine Wasserbombe, wohl weil Mine vermutet wird.

Schiff war ein grauer bewaffneter etwa 4000 t großer tiefbeladener Dampfer. Schußstelle: Start Point in 45 Grad 6 Seemeilen.

10 U h r n a c h m. Mondschein, klare Nacht. Aufgetaucht. Marsch nach der Sperre angetreten.

Aus einer sehr hellen Nacht steigt am 31. August früh ein ebenso heller und klarer Tag. Gerade das, was wir befürchtet hatten. Es wehte ein leichter Westnordwest, und das Barometer stieg. Wenn wir doch jetzt den Orkan von vorgestern hätten! Wie mochte es heute abend aussehen an der Sperre? Wenn es noch flauer und sichtiger wurde? Und in der gestrigen Nacht hatte der Mond schon so groß und klar geleuchtet! Wie sollte das heute nacht werden? Zuweilen wollte sich bohrende Sorge einschleichen. Es schien fast unmöglich, heil durchzukommen. Aber ein Zurück gab es schon seit Tagen nicht mehr. Unser Vorrat erlaubte nur noch eine Rückkehr auf dem direkten Weg durch die Straße Dover—Calais und durch das Netz.

Den ganzen Tag über halten uns Zerstörer, U-Boots-Jäger und Flieger in Atem. Ewig schrillt und schreit die Glöde, reißt und zerrt an den Nerven, die wir heute nacht doch noch genug zu beanspruchen haben. Tauchen, auftauchen, raus und runter. Nur jetzt sich nicht sehen und aufspüren lassen und die Sperrbewachung alarmieren! Dann war auch die letzte Chance verloren! Schließlich stehen wir wie ein eben durch ein Loch in der Schützenkette mit angelegten Löffeln hindurchgestrichter Hase, ziemlich „atemlos“.

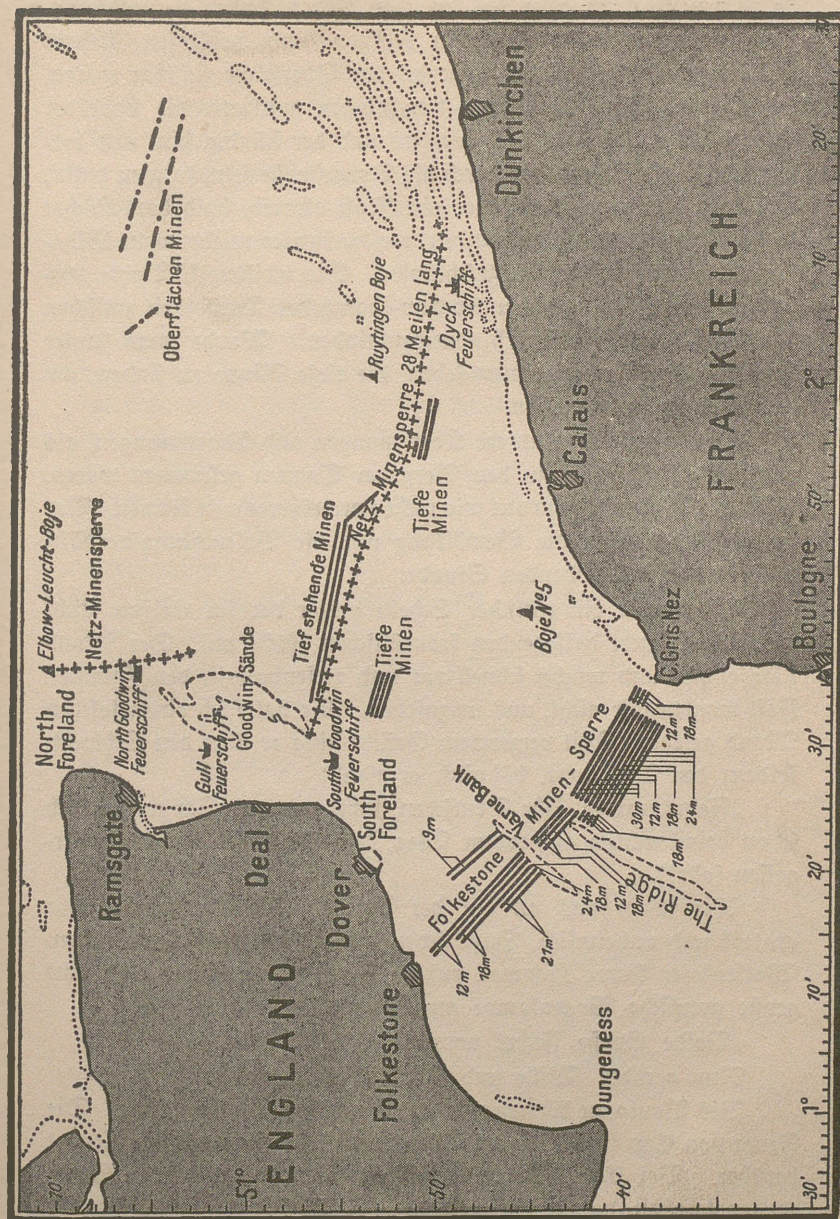
abends um 9 Uhr nicht weit vom Südenende der Colbart Bank, dem Ausgangspunkt für den eigentlichen Durchbruch.

Schon die ganzen Tage vorher hatten wir jede freie Minute benutzt, um die Spezialkarten der Straße von Dover—Calais und die Rüsten und Stromverhältnisse im Kanal sorgfältig zu studieren. Schon die Navigation allein, ganz abgesehen von feindlicher Gegenwirkung, erforderte zwischen den vielen Rissen und Sänden die gespannteste Aufmerksamkeit. Um 9 Uhr abends kenterte der Strom an diesem Tage. Wir mußten also zu diesem Zeitpunkt den Durchbruch beginnen, um für den Fall, daß wir das Netz untertauchen mußten, die schiebende Kraft des Stromes im Rücken zu haben.

Unser Plan war folgender:

Abends um 9 Uhr bei den Vergoyer Tonnen, um einen navigatorisch einwandfrei sicheren Abgangspunkt zu haben. Dann mit dem Strom in Richtung der tiefen Rinne auf die Tonne 2 der Leuchthojensperre zu. Alles unter dem Schutze der Dunkelheit über Wasser, so hatten wir geplant. Zwischen Tonne 2 und 3 durch die Sperre oder vielmehr über die Sperre hinweg und dann mit hoher Fahrt ostwärts. Waren wir einmal über die Sperre, so lag das dickste Ende hinter uns. Die engere Bewachung sollte etwa bei Boulogne anfangen und sich bis zur großen Netzsperre, die fast genau zwischen Dover und Calais lag, verdichten. Gruppen schnell hin- und herpatrouillierender Zerstörer standen an beiden Seiten der Sperre.

Wie nun diese Sperre unter Wasser aussah, wußte man nicht genau. Aus den Erlebnissen der Flandern-U-Boote hatten wir uns ein Bild zurechtgemacht, welches der Wirklichkeit wohl ziemlich nahe kam. Sicher war, daß der größere Teil der Straße von Calais tatsächlich durch Netze, Minen und versenkte Schiffe gesperrt war. Ebenso sicher waren aber auch Lücken darin, deren Lage allerdings unbekannt blieb. Die Wassertiefen zwischen Dover—Calais schwankten zwischen 25 und 38 Meter Tiefe und erreichten nur an einer Stelle von etwa tausend Meter Breite eine Tiefe von etwa 45 Metern. Diese Stelle hieß die „tiefe Rinne“ und bot wohl noch am ehesten Aussicht, glatt durch die Sperre zu kommen, wenn man überhaupt gezwungen war, den Durchbruch unter Wasser zu forcieren. Wir nahmen an, daß das Netz an dieser



Die Netz- und Minensperren in der Straße Dover — Calais gegen Ende des Jahres 1917

tieften Stelle nicht ganz bis auf den Meeresboden herunterhing. Die Netze waren an großen Flößen und zahllosen kleinen Schwimmkörpern, die am Tage an der Oberfläche sichtbar waren, aufgehängt. Eine Reihe von Leuchtbojen markierte die Lage der Sperre. Die Unbilden des Wetters und der ständig hin- und herzerrende starke Strom, der durch die Doverstraße seht, sorgten dafür, daß bald hier eine Boje oder ein Floß abtrieb, bald dort Löcher in der Netzabsperrung entstanden, welche immer wieder neue Möglichkeiten schufen, hindurchzuschlüpfen. Die meisten U-Boote versuchten daher, sich nachts unter dem Schutz der Dunkelheit zwischen den Bojen und Flößen hindurchzuwinden. Wurde man unter Wasser gedrückt, mußte man sehen, die tiefe Rinne zu finden, um das Netz zu untertauchen.

So etwa standen unsere Überlegungen und Berechnungen, als wir nun glücklich bis zu den Vergoyer Tonnen gekommen waren. Aber die Wetterlage hatten wir nicht vorausberechnen können. Vor allen Dingen nicht die Bewölkung und die Beleuchtungsverhältnisse in der entscheidenden Stunde.

Da tauchte ein rötlicher Schein hinter der im weißen Licht der stillen Nacht daliegenden französischen Küste auf. Der Mond stieg empor und wuchs schnell rot und riesenhaft in den Himmel. Fast wagten wir nicht, uns umzusehen. Nie hatte ich einen solchen Mond gesehen. Mit verzerrtem Gesicht hing er über den Schlachtfeldern der Westfront, höhnisch grinsend:

„Fahrt nur zu, Ihr Deutschen, fahrt nur zu! Ich werde euch schon heimleuchten auf eurem Weg, daß ihr diese Nacht nie vergessen sollt!“

Wir sahen uns an auf der Brücke. Dieses „Gesicht“ war grotesk und unheimlich. Inzwischen war es fast taghell geworden. Wolkenloser klarer Himmel, ruhige See, scharfe Rimm und eine große greuliche Bogenlampe am Himmel!

„Beide Große Fahrt voraus!“

Nun gerade! Wille und Glück! Und vorwärts!

Bis Boulogne können wir ungestört über Wasser fahren. Die Feuer von Cap Gris Nez und Dungeness leuchten stark abgeblendet herüber. Bei Cap d'Alprecht müssen wir vor zahlreichen Fahrzeugen tauchen, da ein Ausweichen über Wasser ausgeschlossen ist.

Wir winden uns auf Seehöhrtiefe durch mehrere kleine Dampfer, Schleppzüge und Bewacher hindurch.

Kurz nach Mitternacht können wir wieder auftauchen. Alles bleibt alarmbereit. Mit hoher Fahrt geht es der Sperre entgegen. Jetzt gilt's!

Als wir 10 Minuten gefahren sind, sehe ich in meinem scharfen Nachtglas über der mondglaten See einen winzigen Punkt im Norden. Raum Sekunden gibt's zu überlegen. U-Boots-Jäger! Alarm! In knapp einer halben Minute glättet sich die See über uns. Aber doch zu spät. Mit hoher Bugwelle schießt der Gegner heran. „Achtung, es kommen gleich Wasserbomben“, sage ich durch das große Sprachrohr nach der Zentrale. Da zerreißt auch schon der Donner die Stille. Um uns herum brüllen die Bomben. Trotz der noch großen Entfernung empfinden wir schwerste Erschütterungen im Boot. Die Sperrbewachung ist also jetzt alarmiert und ein Überwasserdurchbruch unmöglich. Bleibt nur noch das letzte Mittel: unter Wasser bleiben und das Netzgebiet und die Sperre untertauchen.

Das hatte uns nur noch gefehlt. Ich hatte nicht angenommen, schon so weit vor der Sperre — wir waren mindestens noch 10 Seemeilen davor — vom Gegner gestellt zu werden. Dadurch war das Finden der „tiefen Rinne“, des „Lochs“, sehr erschwert.

Von jetzt ab folgte getreulich der U-Boots-Jäger. Er hatte sich fest an unsere Fersen geheftet. Deutlich konnten wir seine Schrauben hören, über uns, hinter uns und neben uns. Oben stiegen jetzt wohl die Leuchtkugeln in die Luft, spielten die Scheinwerfer, funkten die Signale:

„Achtung, feindliches U-Boot dicht vor der Sperre auf dem Wege nach Norden! Achtung! Aufpassen! Laßt es nicht durch! Fangt den Fisch im Netz! Bringt ihn lebend nach oben oder tötet ihn in der Tiefe, aber laßt ihn nicht durch!“

Wir sind alle in der Zentrale versammelt, die Karte von der Sperre vor uns. Der riesige Bootskörper brummt dicht über dem Grunde entlang. Zuweilen stößt er hart auf den Meeresboden, daß wir umgeworfen werden. 28 Meter zuckt der Zeiger und zittert. Immer noch 28 Meter? Es mußte doch endlich tiefer werden. Oder setzte der Strom heute härter auf die französische Küste zu, daß wir mehr „vorhalten“ müssen? Wieder steuern wir

hinunter, immer in dem Gefühl, daß wir uns mit dem „Kopf“ so tief wie möglich ducken müssen, um unter den Netzen durchzukommen. Diesmal ist die Grundberührung unheimlich heftig. 24 Meter! Herrgott, es wurde flacher, anstatt tiefer! Wie war das nur möglich!? Fieberhaft arbeiten alle Sinne. Wir sehen im Geiste das Netz lang ausgedehnt vor uns hängen, und links mußte das Loch sein. Mehr Backbord, mehr Backbord!! Heftig schrappt gerade das Boot mit der Steuerbordseite an irgend etwas auf dem Grunde entlang. Es hämmert und poltert, als wenn Felsblöcke über uns wegrollen. Das Boot legt sich hart über, richtet sich wieder auf, stößt wieder heftig auf. Immer noch 24 Meter!

Jetzt mußten wir unmittelbar vor der Sperre sein.

„Hart Backbord!“ schreie ich dem Rudergänger zu und stemme mich damit ganz instinktiv gegen irgendeine furchtbare Macht, die uns ihren Willen aufzwingen will. „Hart Backbord!“ Irgend etwas ganz Radikales mußte geschehen. Nur das konnte noch helfen. Roszkowski, der immer am Ruder steht, wenn Gefahr ist, dreht ruhig sein Rad, als wenn er oben im Sonnenschein stände. Von Grad zu Grad dreht sich das Boot um die Kompaßscheibe. Jetzt schiebt uns der Strom quer auf die Sperre zu. Aber es ist alles gleich. Wir müssen in wenigen Minuten das tiefe Wasser finden, oder wir laufen mitten hinein in die tödlichen Arme der Netze und Minen.

Wieder rennt das Boot gegen den Grund. 30 Meter! Ein erleichterndes Aufatmen. Nochmals 32, dann 36 Meter. Endlich, endlich! Als wir über 40 Meter haben:

„Hart Steuerbord, auf 20 Grad gehen!“

Roszkowski steuert das Boot wieder zurück auf den alten Kurs. Im allerletzten Augenblick scheinen wir das Loch gefunden zu haben. Jetzt sind wir unter der Sperre. Eine helle Detonation hinter uns. Das Achterschiff bockt etwas, und die Steuerbordschraube dreht sich plötzlich unregelmäßig. Aber sonst bleibt alles still. Einmal hören wir noch Schrauben über uns. Wir stoppen und „schweben“ weiter. Dann hört auch das auf. Wir sind allein und — durch!

Mit Hellwerden tauchen wir auf.

Hinter uns im Morgengrauen einige Fahrzeuge und Lichter. Mit hoher achterlicher See eilen wir der Deutschen Bucht zu.

Unter Geleit von Minensuchbooten, die uns schon draußen aufnehmen, laufen wir am 2. September glücklich in Helgoland ein.

Einige Tage später: Dockbesichtigung in Wilhelmshaven.

Ein Flügel der Steuerbordschraube ist stark verbeult und aufgeschlizt. Das Steuerbord achtere Tiefenruder ist nach oben verbogen. Alles, was „Blech“ war, abgerissen, die Tiefenruderschuhvorrichtungen herausgebrochen.

Wir hatten wohl bei der harten Kursänderung dicht vor dem Netz mit der Steuerbordsseite „gehaßt“ und ein Stück des Netzes mitgenommen. Durch den Zug war weiter ab ein Sprengkörper detoniert, welcher uns die „Verzierungen“ abgeschlagen hatte, ohne uns ernstlich zu verletzen.

Wir standen sehr befriedigt und ganz stolz unten im Dock. Unser „Seehund“ hatte wieder einmal ordentlich einen auf den Schwanz bekommen. Aber er hatte sich nur etwas geschüttelt und dachte nicht daran, sein abenteuerreiches Kampfesleben in den Tiefen seines Meeres aufzugeben.

Mimikry

Die Natur ist weise genug, ihren unschuldigen Kindern nicht nur Waffen der Vernichtung in die Hand zu geben, sondern sie auch mit Verteidigungsmitteln auszustatten und mit Eigenschaften, die ihnen einen Schutz bieten gegen die sie ständig umgebenden Gefahren.

Die platt auf dem Grunde liegende Scholle „verschwimmt“ durch ihre Sprengelung fast ganz mit dem bunten Meeres sand ihrer Umgebung. Delphine und fliegende Fische mit ihren blauschwarzen oder grünlichen Rücken und silbrigen Flanken nutzen in höchst geschickter und ganz verblüffender Weise die wechselnden Licht- und Schattenwirkungen des Wassers aus. Der Eisbär hat nicht umsonst sein helles Fell. Auch das schöne Weiß und Silbergrau der Möwe hat seinen tieferen Sinn. Wie ein moosüberwucherter Eichenstamm lauert der Riesenwels, vergraben im Schlammbett des Sees, und läßt seine Bartfäden verführerisch wie lebendige Würmer über sich spielen, um die Beute in die Nähe seines gefährlichen Schlundes zu locken...

Es sind die natürlichen Waffen von Lebewesen im Kampf ums Dasein, die Mimikry, oder auf deutsch: die Unpassung, die Verschleierung, Täuschung und Unsichtbarmachung zum Zwecke des Angriffs und der Verteidigung. Die Engländer und Franzosen nannten das „Camouflage“.

Viele Tiere zeigen weißliche oder doch hellere Farben in ihrem Äußeren. Das hat seinen guten Grund. Denn so seltsam es

klingen mag, gerade hellere Farben sind auch selbst auf dunklem Hintergrunde oft schwer sichtbar. In der gegenseitigen Überstrahlung und Überschattung, in der Vereinigung der beiden entgegengesetzten Farben liegt ihre Stärke, ihre Unsichtbarkeit im ganzen.

Besonders die Schwachen liebt die Natur, auf solche Weise zu schützen. Nur der Mensch allein ist von dieser Gnade ausgeschlossen. Dafür gab die Natur ihm als Ausgleich außer seinen Sinnen noch den Verstand. Aber zu seinem Entsetzen sieht er, daß diese im Kampf gegen die Naturgewalten nur eine schwache Waffe sind. Wie ist es sonst möglich, daß die Ausguckposten der „Titanic“ in der Nacht den weißgrünlichen Eisberg übersahen oder besser, überhaupt nicht sahen, der am Morgen nach der Katastrophe hoch aufgetürmt und schneebedeckt in der Nähe des unglücklichen Schiffes herumschwamm?

Camouflage, rein menschlich und seelisch genommen, ist im Grunde genommen so alt wie die Menschheit selbst, ist Verschleierung und Täuschung, ist Verstellung und der Wille, sich unsichtbar zu machen in seinen Handlungen vor dem Auge des anderen. In der Politik feiert sie ihre größten Triumphe. Auch im Kriege hat sie von jeher eine große Rolle gespielt. Am erfolgreichsten waren darin im letzten Kriege bei unseren Feinden die U-Boots-Fallen, bei uns die verkappten Hilfskreuzer wie die „Möwe“ und der „Wolf“. Hätten wir nur Hunderte von ihnen auf die Meere geschickt!

Rein materiell gesprochen, verstand man unter Marine-Camouflage den phantastischen und verschiedenfarbigen Anstrich der Schiffe. Es war schwierig, das richtige System dafür zu finden. Schon sehr bald nach Ausbruch des Krieges begann auf beiden Seiten das Versteckspielen. Aber für ein Schiff auf freiem Meer schien es fast unmöglich, sich zu verstecken, da keinerlei Deckung vorhanden ist, auch kein gleichmäßiger Hintergrund, an den man sich anpassen könnte. Der Himmel ist doch hell und dunkel, grau oder blau und spielt überhaupt in allen Farben und Lichttönen. Und die Tiere auf der Oberfläche des Meeres, die man studieren könnte, sind auch selten. Einige Vögel, Albatrosse, Möwen, Taucher, ein herausspringender Delfin oder die gummiartig schwabende Rückenflosse eines Haifisches. Als der „unsichtbarste“ Seevogel

gilt der antarktische Walvogel. Seine Farbe ist ein seltsames, wunderschönes Blaugrau, das sich fast ganz dem durchsichtigen Blau des Horizontes anpaßt.

Auf der Seite der Alliierten ging man dem Problem der „Unsichtbarmachung“ energisch zu Leibe. Man suchte, forschte und experimentierte und brachte es im Laufe der langen Kriegsjahre auch hierin zu interessanten Resultaten. Daß ein Schiff wirklich nur durch seine Bemalung seinem Schicksal entgangen ist, läßt sich natürlich schwer nachweisen. Eher das Gegenteil. Denn es sind trotz des verwirrenden Anstriches viele Dampfer torpediert worden. Aber es werden auch eine gute Anzahl im ersten Augenblick — und dieser genügte vielleicht, um zu entkommen — das deutsche U-Boot eben durch ihre Mimikry getäuscht haben. Man wollte ja fiegen und arbeitete daher mit allen, auch den kleinsten Mitteln.

Im New Yorker Aquarium konnte man an einem Tage des Jahres 1917 einige höchst neugierige und sehr interessierte Besucher vor einem Bassin stehen sehen. Darin schwammen Miniaturmodelle von U-Booten. Das Wasser war verschieden gefärbt und auch von wechselnder Klarheit, aber immer gleichmäßig beleuchtet. Das Resultat dieser Versuche, die später in freier See und mit größeren Objekten fortgesetzt wurden, war, daß ein U-Boot, das unten hell war, an seiner Oberfläche in Streifen gemustert wurde und an seinen Flanken geschickt angebrachte „Gegenschatten“ trug, für ein suchendes Flugzeug, wenn das U-Boot etwas unter der Oberfläche war, nahezu unsichtbar blieb. Eine interessante Entdeckung!

Mit „U 62“ machten wir selbst einmal eine ähnliche Probe in dem sehr klaren und durchsichtigen Ozeanwasser um die Azoren. Wir wollten am anderen Tage dicht an den Hafen von Ponta Delgada heran, wußten aber, daß dieser stark durch Bombenflieger und U-Boots-Jäger gesichert war. Unser Boot hatte nur schwache Camouflage. Einige schwarze Längsstreifen über hellem Grau. Aber das Meer betrachtete uns wohl als ein zu ihm gehörendes „Lebewesen“ und hatte uns daher von selbst schon etwas „angepaßt“. Durch die Farbe auf den Eisenteilen des Bootes sah der rotbraune Rost, und eine gewisse durch die Arbeit der See erzeugte Unordentlichkeit über Deck mag eine unfreiwillige Mimikry gewesen sein. Wir wollten überhaupt einmal sehen, ob man vom

Ruderboot aus — ein Flugzeug hatten wir zu solchen Versuchen ja leider nicht bei uns — etwas sehen konnte vom getauchten U-Boot.

Eines schönen Tages — die See war spiegelglatt — setzten wir noch weit aus Sicht der Inseln Leutnant z. See Illing und einen Matrosen in unser Dingi, fuhren dann fort und tauchten. Dann liefen wir mit hoch ausgefahrenem Sehrohr auf das Dingi zu, zogen das Periskop im letzten Augenblick ein und passierten unter dem Dingi auf 12 Meter Tiefe. Gleich darauf wiederholten wir dasselbe Experiment noch einmal auf 20 und 30 Meter Tiefe. Ein richtiges Bild gab dieser Versuch allerdings nicht. Denn selbstverständlich sah man aus der Höhe eines Flugzeuges viel tiefer unter die See als vom kleinen Ruderboot aus. Aber was Illing erzählte, als wir ihn wieder an Bord hatten, war doch ganz interessant. Auf 12 Meter Tiefe hatte er, über den Rand des Bootes gebeugt, das U-Boot in seiner ganzen Länge noch genau sehen können. Auf 20 Meter nur noch als sehr undeutlichen, langen Schatten, auf 30 Meter Tiefe blieb es unsichtbar. Es war also anzunehmen, daß wir von einem Flieger auf dieser Tiefe noch entdeckt werden konnten. Unheimlich sei es gewesen, das Brummen des Bootes aus der Tiefe zu hören. Auch noch aus 20 Metern sei ein Brausen und Rauschen heraufgedrungen bis über die Oberfläche. Illing freute sich, als er wieder bei uns an Deck stand und meinte, daß es für sie beide ein höchst seltsames Gefühl gewesen sei, plötzlich allein im weiten Ozean zu schwimmen in ihrer kleinen Nuschale.

Aber die Hauptsache für unsere Feinde war ja nicht, die eigenen U-Boote unsichtbar zu machen, sondern ihre Truppentransporter und überhaupt alle ihre Handelsschiffe möglichst gegen Sicht zu schützen. Und das war um so schwieriger, als die Schiffe ja nicht durch einen dunklen Hintergrund geschützt waren oder durch eine Mischung von Himmel und Wasser, sondern vom Sehrohr des U-Bootes aus gesehen frei gegen den unbarmherzigen Himmel standen, wenn sie nicht, wie es bei sehr großen Entfernungen der Fall war, noch durch einen Vordergrund von Wasser verdeckt waren.

Es war in der Tat ein sehr schwer zu lösendes Problem. Die Schiffe sollten durch ihre Bemalung nicht nur schlecht sichtbar sein,

sondern das verfolgende U-Boot auch irreführen und täuschen, es auch in größerer Nähe noch verwirren und blenden. Gerade auch auf diesem Gebiete sind die Amerikaner, denen die ganzen durch den Krieg ungestörten Hilfsmittel einer modern organisierten technischen Wissenschaft zur Verfügung standen, bahnbrechend geworden.

Bald hatte man durch Versuche sehr befriedigende Resultate erreicht. Das drückte sich unter anderem auch dadurch aus, daß die Versicherungsgesellschaften einen Aufschlag von 50 v. H. auf die Prämie forderten für „all uncamouflaged merchant steamers“ im transatlantischen Dienst. Und die oberste Schiffsfahrtsbehörde setzte vier verschiedene Systeme fest, nach denen der Anstrich der Schiffe zu erfolgen hatte. Der Handelskapitän konnte sich eines davon, das ihm am meisten lag, auswählen. Außerdem versuchte man, sich auf alle mögliche sonstige Weise zu „verstecken“. Die Schornsteine wurden gekürzt, wenn möglich nur ein Mast behalten — das erschwerte dem U-Boot das Kurschätzen —, und die Maschinisten mußten lernen, rauchlos zu fahren. Aber die Praxis machte doch immer wieder trotz aller Versuche und Erfolge einen Strich durch die Rechnung. Denn keine noch so geschickte Bemalung und keine Kombination von Farben eignete sich gleichmäßig gut für alle die verschiedenen Beleuchtungseffekte von Himmel und Wasser zu verschiedenen Tageszeiten.

Auch das Wetter und die Jahreszeit spielten dabei eine Rolle. Im Mittelmeer mußte man sich anders „kleiden“ als in den Gewässern um England. Das Prinzip blieb immer, in sich verwandte Farben scharf gegeneinanderzusetzen, „gegenzuschatten“, abzustufen, nicht etwa die Farben zu vermischen oder zu verwischen. Einfarbigkeit war nachteilig. Bei allen Systemen blieb immer das Ziel, uns U-Boote über Größe, Entfernung, Schnelligkeit und Kurs des Schiffes zu täuschen. Alle diese Kenntnisse bzw. diese Schätzungen brauchten wir ja für den Ansat des Angriffs und den Schuß. Eine künstliche Bugwelle tat hierbei gute Dienste, ebenso wie ein scheinbar verkürzter Schiffskörper. Die richtige Perspektive mußte man stören und den bösen Deutschen hinter dem Sehrohr gänzlich wirre machen dadurch, daß man bei den Schiffen alle senkrechten Linien verschleierte und die rechten Winkel verschwinden ließ.

Eine listige Idee war auch der „gemalte Konvoi“. Verschiedene Transporter, unter ihnen auch der frühere deutsche

Dampfer „Von Steuben“, hatten auf ihre Bordwand einen Zerstörer aufgemalt. Damit fuhren sie frech und gottesfürchtig über den Atlantik und täuschten sogar die britischen Bewachtungsschiffe, als sie in die Nähe der englischen Küste kamen. Daß wir uns ins Fäustchen lachten, wenn wir so einen „gemalten“ Zerstörer trafen und ihn samt seinem Träger mit besonderer Befriedigung unter die See beförderten, kann man sich denken.

Einmal habe ich selbst mit „U 62“ deutlich erfahren, daß solche Bemalung auf gewissen Entfernungen und bei bestimmten Beleuchtungsverhältnissen tatsächlich irreführte.

Es war an einem dunstigen Sommertag mitten im Atlantik, etwa auf der Höhe der Nordküste Spaniens. Eigentlich hatten wir an dieser Stelle nichts zu erwarten. Daher war sogar außer dem Turmluk ein zweites Luk im Vorschiff geöffnet, um mehr Luft und Sonne ins Boot zu lassen. Plötzlich schrie die Wache vom Turm: „Vier Strich an Steuerbord zwei große Kriegsschiffe!“ Wir waren völlig unvorbereitet und glitten buchstäblich „im Sturzflug“ unter die See. Es war höchstens 8000 bis 10 000 Meter sichtig. Das ist auf See nicht einmal so sehr weit. Und zwei Kriegsschiffe auf einmal! Donnerwetter! Wir träumten schon von einer Dublette und machten, daß wir schleunigst auf Tiefe kamen. Denn sehen durften die uns hier draußen keinesfalls zuerst, wenn wir erfolgreich zum Angriff kommen wollten!

Als die erste Aufregung vorbei war und wir glücklich unter Wasser waren, suchten wir mit dem Sehrohr, konnten aber für ganze fünf Minuten überhaupt nichts entdecken. Schließlich kam dann im Osten ein merkwürdiger Fleck aus dem Dunst. Zuerst glaubte auch ich an Kriegsschiffe. Dann schienen es zwei Fahrzeuge zu sein, welche, obgleich sie anscheinend ganz verschiedene Kurse steuerten, immer dicht beieinander blieben. Ganz verrückt sah das aus, so etwa wie flammefische Zwillinge. An Kurschätzen war noch gar nicht zu denken. Schließlich konnte ich deutlicher sehen und erkannte einen Schornstein und vier Masten. Ein Dampfer! Ein Truppentransporter! Mit äußerster Kraft kamen wir gerade eben noch heran, um den Torpedoschuß abgeben zu können. Er traf die „Aufonia“ von der Cunard Line. Vielleicht hätte nur eine Meile tiefer drin im Dunst des Horizontes das Schiff überhaupt vor unseren Blicken verborgen. Denn ganz zweifellos hatte

nur die Camouflage des Schiffes bewirkt, daß uns die sich annähernde „Aufonia“ solange verborgen geblieben war. Die Verwirrung aller Winkel und geraden Linien des Schiffes hatte die Täuschung von „zwei Kriegsschiffen“ hervorgebracht.

Aber das interessanteste Gebiet der Camouflage liegt nicht in der Bemalung der Schiffe oder überhaupt in der Verschleierung der gegenständlichen Dinge, sondern in der Verhüllung der eigenen Gedanken, in der Unsichtbarmachung der Ideen, in der geschickten Ausnutzung einer zufälligen Chance, in Scheinangriffen und Täuschungsmanövern und in den Gegenmaßnahmen, welche man selbst trifft, um die Pläne des Gegners zu durchkreuzen.

Man spricht viel von der überlegenen Technik im letzten Kriege, von erdrückenden Massenangriffen, von Materialschlachten usw. Und davon, um wieviel furchtbarer noch in einem kommenden Kriege die technischen Waffen wirken würden. Das hat etwas Wahres in sich. Aber die Technik allein ist tot. Immer und überall sind es der Menscheng Geist, sein Grübeln und Denken, seine weitausgreifenden Pläne, seine Vorstellungskraft und seine Verstellungskünste, die die Materie und die Schlachten regieren und letzten Endes über Sieg oder Untergang entscheiden. Das war schon so vor Tausenden von Jahren, und keine Technik wird es in Zukunft ändern.

Camouflage ist auch nichts Schimpfliches oder Unmännliches. Oft genug gehört eine ungeheure Willenskraft und Kühnheit des Geistes dazu, sie mutig und entschlossen anzuwenden. Viele große Kriegserfolge gehen auf ihr geheimes Wirken zurück. In Strategie und Taktik ist sie eine vielleicht oft unbewußte, immer aber eine stets gegenwärtige, sehr bewegliche, versteckte und, wenn sie im rechten Augenblick und geschickt angewandt wird, auch außerordentlich wirkungsvolle und oft entscheidende Waffe.

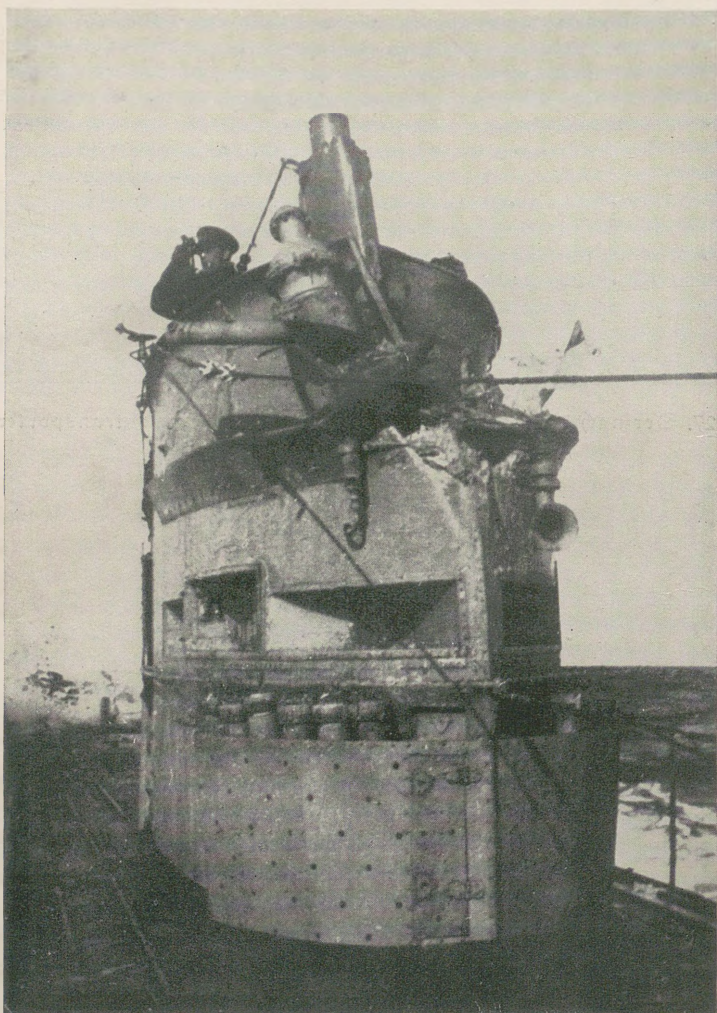
Auch in der einzigen großen Seeschlacht dieses Krieges, der Skagerrakschlacht, hat sie eine gewisse Rolle gespielt. Als die deutsche Flotte aus den Flußmündungen auslief, vertauschte das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große“ sein funktentelegraphisches Anrufsignal mit dem der Signalstation auf der „Dritten Einfahrt“ in Wilhelmshaven. Allein diese an sich sehr einfache, aber geschickte Maßnahme genügte, um das Auslaufen der deutschen Flotte vor dem Feind geheim zu halten. Noch am Mittag des 31. Mai



27. Der nach dem Torpedotreffer verlassene Truppentransporter
„Ausonia“ (Cunard-Linie) im Sinken



28. Das havarierte „U C 6“ unter Segel bei der
Rückkehr im Zeebrügger Kanal



29. Der gerammte Turm von „U 48“

„U 48“ versenkte am 9. März 1917 einen englischen Dampfer. Durch unglückliche Umstände geriet das U-Boot unter das sinkende Schiff. Der Turm wurde einge-
drückt. Hierbei fielen der Kommandant Kaplt. Buß und der Steuermann. Das
U-Boot sank schnell auf den Grund (70 Meter). Trotz der schweren Havarie ge-
lang es dem nächstältesten Offizier, Oblt. z. See d. R. Hinrich H. Haschagen (einem
Vetter des Verfassers), das Boot wieder an die Oberfläche und in die Heimat zu
bringen

vermuteten die Engländer infolgedessen die deutsche Schlachtflotte auf der Jade, und die ganze Schlacht wäre vielleicht ganz anders verlaufen, wenn Jellicoe gewußt hätte, daß Scheer ihm schon entgegenfuhr.

Auch im U-Boots-Kriege bedienten wir uns solcher indirekter Waffen, wo immer es möglich war. Seine eigenen Pläne verhüllen, den Feind irreführen, ihm seine Pläne entlocken, rechtzeitige Abwehrmaßnahmen treffen, alles sehen und niemals sich selbst sehen lassen, sich „anpassen“ an die augenblickliche Situation und doch Herr seiner Entschlüsse bleiben, immer das tun, worauf der Gegner nicht gefaßt ist, alle Chancen ausnützen für die eigene Sicherheit und doch hineinfahren mitten in den Feind, das war unsere Mimikry, unsere tägliche und stündliche Camouflage.

Schon beim Auslaufen aus der Deutschen Bucht und bei der auf der Karte so gefahrlos aussehenden Fahrt oben um England zeigte es sich deutlich an den Erlebnissen der einzelnen Boote, wer „neu“ war oder wer die Listen und Tücken der Feinde schon am eigenen Leibe gespürt hatte und Gegenmaßnahmen traf. Wer Glück hatte, konnte seinen Kurs aus der Deutschen Bucht direkt auf die Durchfahrt bei der Insel Fair (zwischen den Orkneys- und den Shetlands-Inseln) absetzen. War schlechtes Wetter, oder wurde es unsichtig, so konnte es sehr wohl passieren, daß überhaupt kein feindliches Schiff gesichtet wurde. Das war ja eine leichte und ganz gefahrlose Sache! Einige Tage später folgte ein anderes Boot auf demselben Wege. Man hörte noch seine Standortsmeldung kurz vor Muckle Flugga, der Nordspitze der Shetlands-Inseln. Von da ab blieb es still. Vermißt, verschollen auf der Fahrt um England hieß es, als man Wochen vergeblich gewartet hatte. Die Ursache blieb unbekannt.

Kluger war es, die Passage auf einem Kurse anzunehmen, auf dem nach Lage der Dinge ein deutsches U-Boot nicht zu erwarten war, also auf keiner direkten Verbindungslinie mit der Deutschen Bucht, sondern auf der Ausfahrt etwa von Norwegen, auf der Rückkehr von Amerika kommend. Denn natürlich lauerten uns die Engländer an solchen Stellen auf, welche wir mit hoher Wahrscheinlichkeit passieren mußten. Tat man dem Feind diesen Gefallen, so konnte man sich mit Sicherheit auf ein Trommelfeuer von Wasserbomben, auf Jagen durch Zerstörer und Flieger und

andere unangenehme Überraschungen gefaßt machen. An solchen Stellen betätigte sich auch mit besonderer Vorliebe unsere „Konkurrenz“, die englischen U-Boote. Solange sie unter Wasser fuhren, blieben sie von selbst unsichtbar. Nur das Sehrohr ragte über die Oberfläche und zog ein kleines Kielwasser hinter sich her. Starr und unbeweglich wie die bösen Lichter eines Krokodils hing das englische U-Boots-Auge über der See, gierig auf Beute. Wie oft haben wir treibende Hölzer, Wrackstücke oder die Rückenflosse eines Delfhins für ein feindliches Sehrohr gehalten! Zuweilen war es auch umgekehrt. Dann schwamm da irgend etwas auf der See, und bevor wir es deutlicher erkannt hatten, rasten schon die gefährlichen Blasenbahnen auf uns zu. So manches deutsche U-Boot hat ihnen nicht mehr ausweichen können.

Beim Kampf U-Boot gegen U-Boot kam alles darauf an, den anderen zuerst zu sehen. Die englischen U-Boote blieben daher tagsüber unter Wasser, in der Hoffnung, daß wir ihnen in die Arme laufen würden. Aber zuweilen wurde ihnen das zu langweilig. Dann tauchten sie auf und setzten ein Segel, um uns zu täuschen. Wir besahen uns dieses „Fischerfahrzeug“ am Horizont. Mit einem Male war es verschwunden, wie weggewischt von der See. Diesen „tauchenden Seglern“ gingen wir lieber in weitem Bogen aus dem Wege.

Auch ein deutsches U-Boot mußte sich einmal in einen Segler verwandeln, um seinen Feinden zu entgehen. Am 23. Juli 1916 erlitt „U C 6“, nur 17 Seemeilen von der englischen Ostküste entfernt, nicht weit von der Themse-Mündung, einen Maschinenbruch. Es war frühmorgens, und das Boot war vor einer Stunde noch in der Dunkelheit an einem englischen Zerstörer dicht vorbeigerutscht. Jeden Moment konnte der Feind irgendwo am Horizont wieder auftauchen. So machte der Kommandant „klar zum Sprengen“, um sein Boot bei Überraschungen nicht in Feindes Hand fallen zu lassen. Dann wurde überlegt. Was war zu tun? Eigentlich gar nichts. Das Boot war havariert und nahezu bewegungsunfähig. Hilfe war nicht in der Nähe. Eine ganz verzweifelte Lage, aus der es kein Entrinnen zu geben schien. Da fuhr unseren U-Boots-Männern der frische Nordwestwind unter die Nase, der ihr Boot von der Küste abtrieb, und sie kamen auf den Gedanken, sich ein Segel zu konstruieren. Da zu der Ausrüstung eines U-Bootes

ein Segelsatz im allgemeinen nicht gehörte, stieß die Ausführung dieser Idee zunächst auf Schwierigkeiten. Aber die Not machte erfinderisch. Mit Hilfe der vorhandenen Deckszüge und aus allerlei Segeltuchlappen, die in aller Eile aneinandergenäht wurden, entstand ein Segel, das am ausgefahrenen Sehrohr gefest wurde. Der glücklicherweise an Bord vorhandene Bootshaken mußte als „Spinnakerbaum“ dienen. Damit konnte man vielleicht bei achterlichem Wind ganz gut vorwärtskommen und nebenbei noch den englischen Freunden ordentlich etwas vor„bluffen“. So segelten sie los, die Männer von „U C 6“, mit einem grimmigsten Lachen im Gesicht über diese „Mimikry“ und mit dem eisernen Willen, sich, wenn es auf sie allein ankam, nicht unterkriegen zu lassen.

Mit zwei bis drei Seemeilen Fahrt in der Stunde ging es auf die Reise. Ab und zu tauchten am Horizont englische Bewacher auf, glücklicherweise nicht so nahe, daß sie sich veranlaßt fühlten, diesen kleinen „schäbigen Segler“ einmal näher zu untersuchen. Dann kam bald Nordhinder-Feuerschiff in Sicht und gleich darauf ein U-Boot, das zuerst als ein deutsches angesprochen wurde. Aber als es auf 1000 Meter herangekommen war, tauchte der unbequeme Vetter plötzlich unter. Er hatte wohl etwas gemerkt und wollte sich den „Segler“ mal unter Wasser näher ansehen. Das ließ „U C 6“ sich nicht zweimal sagen und verschwand nun auch seinerseits schleunigst von der Bildfläche. Das schnelle Bergen des Notsegels hatte man vorher schon fleißig geübt, so daß das Tauchmanöver nur knapp eine Minute in Anspruch nahm. Dann trieb „U C 6“ unter Wasser mit dem Strom weiter dem Kanal zu. Nach Einbruch der Dunkelheit wurde wieder aufgetaucht. Der Wind hatte mehr aufgefrischt, und „U C 6“ segelte während der Nacht mit „Vollzeug“ nach Süden. Inzwischen war Nebel aufgekommen, der auch am nächsten Morgen noch anhielt. Unter seinem Schutz kam das Boot bis in die Nähe des Schouwenbank-Feuerschiffes, dessen Nebelsignale plötzlich herüberdröhnten. Im gleichen Augenblick wurde wieder ein U-Boot gesichtet. Diesmal war es ein befreundetes, „U 19“, das auf der Ausreise begriffen war. Schnell wurde eine Schlepptrasse herübergegeben, und nun fuhr „U C 6“ im Schlepp von „U 19“ den letzten Teil seiner Fahrt der Flandernküste zu. Am gleichen Abend lief

das Boot glücklich in Zeebrügge ein. Die unter Segel zurückgelegte Strecke betrug 52 Seemeilen.

Es war jedesmal eine zwar etwas kitzlige, aber doch hochinteressante Angelegenheit, wenn wir auf hoher See mit einem feindlichen U-Boot, das über Wasser fuhr, zusammentrafen. Wir kannten uns gegenseitig, ohne uns zu kennen, nur zu gut. Aber gerade deswegen waren beide Teile mißtrauisch. Das erste Erkennen war oft schwierig, da alle U-Boote sich namentlich von weitem wie ein Ei dem anderen glichen. Auch in ihrem eigentlichen innersten Wesen waren alle U-Boote, ob deutsche oder englische, einander verwandt. Das gleiche Meer, das uns trug, uns schützte und bedrohte. Die gleiche Abhängigkeit von der technischen Treue des Bootes und der Besatzung. Das gleiche Ringen um Luft und Licht, dieselbe Schicksalsverbundenheit und feste Kameradschaft zwischen Offizier und Mann. Ein englischer Schriftsteller spricht einmal über diese, allen U-Booten gemeinsamen Charakterzüge und meint zum Schluß sehr humorvoll: „U-Boote sind wie Katzen. Sie sagen niemals, mit wem sie in der letzten Nacht zusammen gewesen sind, und sie schlafen so viel, als sie können.“

Sehr oft waren es in gefährlichen Situationen unsere Leute, ein einfacher Matrose oder Heizer, die im Augenblick das richtige Stichwort gaben. „U 86“ passierte einmal in dunkler Nacht die Sperre Dover—Calais. Gerade war das Boot im allerletzten Moment einer riesenhaften Boje (wohl eine von denen, die die schwere Balkensperre trugen) ausgewichen, als der wohlbekannte und gefürchtete „Zerstörerschatten“ an Backbord erschien. Für Tauchen war es zu spät. Außerdem waren hier sicher tiefliegende Minen. Da ruft irgendeiner instinktiv und blitzartig das Richtige: Positionslaternen setzen und „harmlos tun“! Und grell blendet plötzlich ein rotes Licht dem Zerstörer in die Augen. Gleichzeitig morfen die Deutschen ein schlecht ablesbares „Erkennungssignal“. Der Tiger ist schon auf dem Sprunge gewesen und zieht seine Krallen wieder ein. Das war wohl eines von den Patrouillenbooten, welches sich dem Zerstörer als „Freund“ zu erkennen geben wollte! Und U-Boot und Zerstörer brausen dicht aneinander vorbei.

Immer und in erster Linie kam es darauf an, eine Situation schnell zu erfassen und durch rasches Zugreifen Vorteile aus ihr

zu ziehen. Rose, der Amerikafahrer, hat mit „U 53“ einmal einen Dampfer durch Funkentelegraphie versenkt.

Artilleriegefecht an der Nordküste Irlands. Der Dampfer flieht, will nicht klein begeben, macht SOS und gewinnt funkentelegraphische Verbindung mit „Malin Head“, einer Küstensignalfstation in Nord-Irland. „U 53“ hört mit gespannter Aufmerksamkeit zu und quetscht dann so lange an dem Kondensator seines eigenen Senders herum, bis er den „Ton“ der Signalfstation, der tief und brummend war, ungefähr nachmachen konnte. Dann funkt das U-Boot in dem Tempo der Küstensignalfstation an den Dampfer.

„Leave your ship, before boats are damaged.“ „Verlassen Sie Ihr Schiff, bevor die Boote beschädigt sind!“

Unterschrift: Malin Head.

Der Dampfer stoppte sofort, hörte auf zu schießen und ergab sich.

Auch die große Natur selbst ist ja sehr erfinderisch und voller Kühnheit. Alles in ihr ist Leben und Kampf. Sie lockt und verführt, verteidigt und tötet und gaukelt dem Menschen die Fata Morgana über den Horizont, jene trügerischen Luftgebilde, die wie zarte Pastellbilder in der Luft schweben und die Phantasie des Seemanns in die Ferne locken.

Wieder einmal, wie so oft in den vier Kriegsjahren, hatten die Parzen beschlossen, unseren Lebensfaden abzuschneiden. Aber sie hatten mit der Laune der Natur nicht gerechnet, der es gefiel, uns durch eine sehr raffinierte Camouflage am Leben zu erhalten.

Es war ein Sommertag vor Gibraltar. „U 62“ kam von Norden herunter und sollte sich weit draußen im freien Ozean, 160 Seemeilen westlich von Gibraltar, mit zwei deutschen Unterseebootskreuzern treffen, welche von Monrovia heraufkamen. In der Nacht vorher hatten wir die funkentelegraphische Verbindung miteinander hergestellt und in kurzen Signalen für den nächsten Tag 7 Uhr abends einen Treffpunkt verabredet.

Nun steuerten wir auf diesen Punkt zu. Es war noch eine halbe Stunde Zeit, und bald mußten die U-Kreuzer irgendwo über den Horizont kommen. Das Wetter war schön. Soweit kein Dienst unter Deck sie hinderte, waren alle Leute oben und sahen sich die Augen aus nach unseren „dicken“ Freunden. So ein Treffen in

See mit befreundeten U-Booten ist immer eine höchst interessante Sache. Man kann wichtige Nachrichten austauschen und sich mit Proviant aushelfen. Vor allem aber sollten die U-Kreuzer, die auf der Heimreise waren, ihre nicht verschossenen Torpedos und das entbehrliche Treiböl an uns abgeben, damit wir dann um so länger in See bleiben konnten. In einer der nächsten Nächte sollte irgendwo in einer einsamen Bucht der Küste die Übergabe stattfinden. Aber das Meer ist groß und weit. Und es ist natürlich für niedrige Fahrzeuge, wie U-Boote es sind, besonders schwierig, sich überhaupt erst mal gegenseitig zu finden.

Schon lange hatten wir mit vielen scharfen Gläsern vergeblich herumgesehen am Horizont, als ein Matrose rief: „Sechs Strich an Steuerbord weiße Sterne!“ Wir sahen gespannt in die Richtung. Tatsächlich glitzerte da etwas über der See, was wie weiße Sterne aussah. Vielleicht wollten die U-Kreuzer dadurch unsere Aufmerksamkeit auf sich lenken?

Wir drehen also auf den neuen Kurs, der allerdings ein gutes Stück an dem verabredeten Treffpunkt vorbeiführt. Etwa 20 Minuten sind wir gefahren, als plötzlich vor uns die dunklen Rücken einer großen Herde von Walfischen über der Oberfläche auftauchen, die hohe, in der Sonne glitzernde Wasserfontänen aufschießen lassen. Das also waren die „weißen Sterne“ gewesen!

Sofort werfen wir das Boot wieder herum und steuern nun erneut dem eigentlichen Treffpunkt zu. Im gleichen Augenblick steigt eine hohe Sprengwolke an der Kimm aus der See. Was war das? Hier im weiten Ozean eine Detonation? Irgend etwas schrickt zusammen in uns. Oder sollten die U-Kreuzer etwa mit ihren 15 cm - Geschützen geschossen haben, um sich bemerkbar zu machen?

Bald kommt die Lösung des Rätsels.

Ein Funkpruch von einem der U-Kreuzer an uns:

„Achtung! Feindliche U-Boote!“

Der andere, „U 154“, war von einem englischen U-Boot genau auf dem Treffpunkt abgeschossen worden und mit Mann und Maus in der von uns gesichteten Sprengwolke versunken.

Gut, daß die Walfische dagewesen waren mit ihren „weißen Sternen“, sonst hätte Deutschland an diesem Tag wohl mehr als ein U-Boot verloren.

Konvoi Angriffe

Ein Geleitzug oder Konvoi ist eine Flotte von Handelsschiffen, welche sich in Zeiten der Gefahr, also besonders während eines Krieges, in einem Hafen sammeln, um unter dem Geleit und Schutz von Kriegsfahrzeugen ihre Reise anzutreten. Alle diese Schiffe fahren zusammen (daher: „Konvoi“), werden von einem Führerschiff aus dirigiert und erst in ihre Bestimmungshäfen entlassen, wenn die gefährdete Zone durchlaufen ist.

Ein Geleitzug ist in seiner Zusammenfassung von Handelsschiffen und Kriegsschiffen eine bildliche Darstellung der Beziehungen zwischen Seehandel und Seemacht und ein lebendiger und konzentrierter Ausdruck für alle diejenigen Momente, welche im Leben seefahrender Völker eine Rolle spielen.

Die ungestörte Zusammenstellung der Schiffe in den überseeischen Häfen und die Art ihrer Beladung ist abhängig von der Güte und Sicherheit kolonialer Verbindungen. Die Versammlung der Teilnehmer im Abgangshafen, welche unter Beobachtung größter Vorsicht und Geheimhaltung stattfinden muß, setzt voraus, daß Stützpunkte vorhanden sind, die so gesichert werden können, daß der Geleitzug nicht schon in seinem ersten Stadium vom Gegner überrascht und vernichtet wird. Hat der Geleitzug den Hafen verlassen, ist er gefährdet und zeigt deutlich die Verletzlichkeit der „Seeinteressen“. Alle diese Schiffe mit ihren wertvollen Schätzen in einem Wert von ungezählten Millionen können, selbst unbewaffnet oder nur schwach bewaffnet, durch einen Zufall den

gegnerischen Kreuzern in die Arme laufen. Der Geleitzug muß also geschützt werden. Besetzen und abriegeln kann man das Meer nicht. So muß man den Handelsfahrzeugen Kriegsschiffe mitgeben oder gar ganze Kriegsflotten, wenn der Gegner stark ist.

Kommt es zu einem Zusammenstoß, so kämpfen die Parteien um den freien Seehandel als Preis.

Gelangt der Geleitzug sicher in den Bestimmungshafen, so beweist das, abgesehen von der Tüchtigkeit und Geschicklichkeit des Führers, daß alle die „Seegewalt“ ausmachenden Kräfte gut zusammengespielt haben. Das Land ist wieder mit Zufuhren versorgt und zufrieden. Die eigene, um des Handels willen geschaffene Seemacht hat sich bewährt und erneut gefestigt.

Vielleicht hat es Konvois schon in grauer Vorzeit gegeben. In das Licht der Geschichte rückt der Begriff erst nach Entdeckung der Neuen Welt, besonders aber in den großen Jahrzehnten der Segelschiffszeit, in denen die Rolle der ersten Seemacht Schritt für Schritt von den Engländern gegen Spanier, Franzosen und Holländer erkämpft wurde.

Es war die Zeit der rücksichtslosen Ausbeutung und Verteidigung der neu gewonnenen Kolonien, die Zeit der „Silberflotten“, welche von Amerika und Ostindien kamen, um ihre Schätze in den europäischen Häfen zu landen. Mit der erfolgreich durchgeführten Sicherung von Geleitzügen verdiente sich schon der große holländische Admiral de Ruyter in den englisch-holländischen Kriegen im 17. Jahrhundert seine ersten Lorbeeren. Auch der englisch-französische Kampf zur See Ende des 18. Jahrhunderts war ein Kampf um den Handel und um die Beherrschung der Handelsstraßen. Im Jahre 1781 fiel ein englischer Konvoi, von Westindien kommend, französischen Kriegsschiffen zum Opfer, und im gleichen Jahre vernichtete der englische Admiral Kempenfeldt einen feindlichen Geleitzug bei Kap Quessant. Kurz darauf gelang es dem englischen Admiral Howe, einen Konvoi sicher in das von aller Zufuhr abgeschnittene Gibraltar hineinzubringen.

Durch Jahrhunderte hindurch hat England seinen Handel mit allen Ländern der Erde aufgebaut und zäh gegen viele Feinde verteidigt. Zwischen den Sanden und Klippen seiner Küsten und in den Tiefen der die britischen Inseln umgebenden Meere liegen in

morschen Resten die versunkenen Zeichen dieser von den Gestalten großer Seehelden belebten Geschichte, die hochbordigen Dreidecker und die schlanken Fregatten der Spanier, Holländer, Franzosen und auch der Engländer. Seltsam genug müssen sich auf dem Meeresgrunde die Lederjaden deutscher U-Boots-Leute und ihre stählernen Boote in dieser abenteuerlichen Gesellschaft ausmachen, zwischen den modernden Schätzen der Kolonien, den Schlapphüten holländischer Kaufherren und den rostigen Kanonen und Enterteilen der englischen Seefahrer. Die Trümmer sind verfallen. Der Triebsand deckte sie zu und zog sie hinab. Aber das englische Weltreich steht auf ihnen.

Im Weltkriege tauchte das Wort „Konvoi“ zuerst wieder auf, als die Entente im Jahre 1914 ihre kolonialen Hilfsstruppen auf den westlichen Kriegsschauplatz befördern wollte. Fast zu gleicher Zeit starteten große Transportflotten von Indien, Australien und Kanada. Damals besaßen wir noch kein wirksames Mittel, sie aufzuhalten.

Der kanadische Konvoi hätte eigentlich nur durch die „Karlsruhe“ bedroht sein können, welche bei Kriegsausbruch in den westindischen Gewässern kreuzte, ein zwar schnelles, aber doch im Vergleich zu der Übermacht der Gegner schwach bewaffnetes Schiff. Trotzdem wagte der Konvoi lange Zeit nicht, auszulassen, immer auch in der Furcht, durch einen inzwischen aus der Heimat ausgelaufenen deutschen Schlachtkreuzer überfallen zu werden. Die „Karlsruhe“ hat man monatelang mit einer ganzen Flotte feindlicher Kreuzer gejagt. Ein Handelsschiff nach dem anderen fiel ihr zum Opfer, sie war und blieb unsichtbar und geisterte durch die Meere wie der leibhaftige Teufel.

Der australische Konvoi wurde in Sydney zusammengestellt. In der Nähe war die „Emden“, langsam und schwächer als ihre Schwester „Karlsruhe“, aber von einem gleich kühnen Geiste geführt. Merkwürdige Duplizität der Fälle — wie Graf Spee bei den Falklandinseln — wollte auch Kapitän von Müller eine Nachrichtenstation der Feinde zerstören, und zwar die Funkstation auf den Kokosinseln im Indischen Ozean. Inzwischen hatte sich der australische Konvoi, von fünf Kriegsschiffen, Engländern und Japanern, eskortiert, darunter auch der englische Kreuzer „Sidney“, in Bewegung gesetzt und passierte in denselben Tagen in großem

Abstand die Inseln. Der Funkentelegraphist auf den Kokosinseln kann, als die „Emden“ erscheint, gerade noch den Notruf in die Welt schicken: „Fremdes Schiff vor der Einfahrt“. Dann wird die Station vom Landungskorps der „Emden“ zerstört. Das verhängnisvolle Signal ist vom Feinde aufgefangen. Die „Sidney“ löst sich, hart abshwenkend, von der ihm anvertrauten Herde und stürmt mit äußerster Kraft nach den Kokos-Inseln, um dort die „Emden“ mühelos mit ihren stärkeren und weitertragenden Geschützen zusammenzuschießen.

Der indische Konvoi wurde durch den Suezkanal und das Mittelmeer eskortiert und gelangte ungefährdet in die südfranzösischen Häfen.

In diesen ersten Monaten des Krieges war das U-Boot als Handelszerstörer noch kein klarer Begriff. 1915 wurde das anders, und man zermarterte sich in London das Hirn, ein Mittel gegen die „U-Boots-Pest“ zu finden. 1916 war ein verhängnisvolles Jahr, vielleicht das entscheidendste des ganzen Krieges. Wir Deutschen wichen vor den Protesten der Neutralen, namentlich der Vereinigten Staaten, zurück und stellten den U-Boots-Krieg fast ganz ein. England schöpfte Atem und gewann Zeit, neue Mittel der Abwehr zu finden, und vor allem, sie ungestört zu entwickeln und zu organisieren. Zu dieser Zeit ist man auch auf den Gedanken gekommen, nicht nur die Kriegsmaterialtransporte in Geleitzügen zusammenzufassen, sondern auch die reinen Handelsschiffe. Die Zusammenstellung, Benachrichtigung und Führung der Schiffe (die Geschwindigkeit mußte sich ja nach dem langsamsten Teilnehmer richten) erforderte zwar eine neue, ungeheure Anstrengung an Personal, Material und Geld und verlangsamte erheblich das Tempo der Versorgung Englands, aber die Vorteile lagen auf der Hand. Der von uns selbst 1916 veranlaßten Pause im U-Boots-Krieg war es zuzuschreiben, daß die deutschen U-Boote im Frühjahr 1917, sehr bald nach Eröffnung des uneingeschränkten U-Boots-Krieges, auf ein gut funktionierendes und gut eineregziertes Konvoisystem stießen, welches den Erfolg sehr erschwerte. Das U-Boot hatte ja mehrere Waffen, Torpedos, Geschütze, Sprengpatronen, Wegnahme eines Schiffes als Prise usw., dem Konvoi gegenüber wurde es auf eine Waffe beschränkt, seine Torpedos.

Der moderne Konvoi bestand aus drei bis fünf Reihen von Dampfern der verschiedensten Größen. An der Spitze fuhr gewöhnlich ein Hilfskreuzer oder ein älterer Kreuzer (einen neuen setzte man solchen Gefahren nicht gern aus, brauchte ihn auch zu anderen Zwecken). Die Marschgeschwindigkeit war acht Seemeilen. Am Tage wurde Sackkurs gefahren, was große Anforderungen an die Handelschiffskapitäne stellte, bei Nacht gerader Kurs. Vorne und an den Seiten deckte eine große Anzahl Zerstörer. Am Schluß einige schnelle Patrouillenfahrzeuge, die sich, wenn wirklich ein Konvoischiff vom Torpedo getroffen war, schnell an die Stelle stürzten, wo der weiße Strudel des Torpedoausstosses das U-Boot verriet, um es durch Salven von Wasserbomben zu vernichten.

Ganz zum Schluß, weit, weit hinter dem Konvoi, prustete zuweilen noch ein recht schäbig und billig aussehender Trampdampfer hinterher, der „wohl wegen eines Maschinendefektes zurückgeblieben und vom Konvoiführer schnöde im Stich gelassen war“. Faßte ein unerfahrener U-Boots-Kommandant dieses Fahrzeug an, so ging das Schauspiel in Szene, das ich in seinen verschiedenen Akten im Kapitel „Menschenföder“ beschrieben habe.

Ram der Konvoi in die Nähe der Küsten, so verstärkte sich seine Eskorte. Schließlich lief er nicht selten unter erheblichen Verlusten, umwimmelt von Zerstörern, U-Boots-Jägern, Bewachern und Schnellbooten und überwacht von Flugzeugen und Luftschiffen in den Hafen ein, wo er ganz oder in kleine Gruppen aufgelöst werden sollte.

Schon im Sommer 1917 hatte ich verschiedentlich Geleitzüge in meiner Nähe gespürt und auch wohl einmal Rauchsahnen von Schiffen in auffallender Anzahl hinter der Kimm gesichtet. Immer aber war ich durch widrige Umstände am Angreifen verhindert. Der Ozean ist eben weit und oft obendrein noch durch Nebel und Regenwolken verhängt, so daß es leichter ist, einen richtigen Elefanten im Dschungel aufzuspüren und zu stellen, als eine solche, an sich weit sichtbare „Herde“ auf dem Meere. Natürlich benutzten die Konvois auch nicht die gewöhnlichen Handelsstraßen, sondern hatten ihre besonderen „Wechsel“, die dauernd geändert wurden.

Meine erste Begegnung mit einem Konvoi hatte ich völlig unvorbereitet. Es war Spätsommer 1917 und eine besonders dunkle Nacht. Schwere Wolken hingen tief herunter und Regen-

böen verhüllten zuweilen auch noch die wenigen, etwas helleren Stellen am Horizont. Nachmittags hatten wir noch von ferne einen Blick auf die phantastischen Formen der Insel St. Kilda gehabt und steuerten jetzt an der Westseite der Hebriden entlang nach Süden. Um anderen Tage wollten wir durch den Nordkanal in die Irische See.

Um halb zwei Uhr nachts rüttelte mich ein Matrose, welcher von der Brückenwache geschickt war:

„Zwei Strich an Backbord ein weißes Licht!“

Es ist erstaunlich, wie schnell man wach wird bei solchen Meldungen.

Während ich schnell meinen Umantel überziehe, werfe ich noch einen Blick auf die auf meinem Schreibtisch ausgebreitete und grell beleuchtete Karte. Ein Leuchtfener konnte das Licht unmöglich sein! Um 5 Uhr morgens sollten wir frühestens das Feuer von Inishtrahull an der Nordwestspitze Irlands in Sicht haben. Also wahrscheinlich irgendein Fahrzeug! Aber ein weißes Licht, überhaupt ein Licht hier im Kriege weit draußen im Atlantik?

Als ich aus dem Turmluk steige, ist pechschwarzes Dunkel draußen. Raum die Gestalten neben mir auf dem Turm sind zu unterscheiden. Vor meinen Augen flimmert und blendet noch die Helligkeit innen im Boot. Nur mit Mühe sehe ich endlich das weiße Licht vier Strich an Backbord. Es ist ein ganz gewöhnliches, richtiges weißes Licht und flackert etwas.

Aber was ist das da über Steuerbordbug?

„Eine schwere Regenböe“, meint der Wachoffizier. Ich starre wie gebannt in die Richtung und sehe nur etwas Riesenhaftes, Dunkles, Verschwommenes in der Nacht. Aber das ist ja unmöglich! So tintenfarbig kann das Dunkel ja gar nicht sein! Im gleichen Augenblick wächst es, wird größer, schwärzer, länger.... Plötzlich ist es, als wenn uns der Schlag rührt. Von allen Seiten wachsen unheimliche Massen aus der Nacht und umringen uns. Wie hergezaubert sind sie da, uns verschlägt es den Atem.

Ich schreie: „Wir stehen mitten in einem Konvoi! Hart Steuerbord äußerste Kraft voraus! Auf 270 Grad gehen!“

Im gleichen Augenblick überhöht uns an Backbord der Körper eines riesenhaften Dampfers, vielleicht hundert Meter entfernt. Lautlos und dunkel schiebt das Schiff sich wie ein Phantom aus

der Nacht an uns vorbei. Als wir unsere Drehung glücklich vollendet haben, passiert dicht an Steuerbord ein anderes großes Schiff. Von allen Seiten kommen sie jetzt heran und nähern sich schnell.

Alarm!!!

Hier mußten wir erst einmal heraus, so schnell wie möglich heraus! Natürlich hatte ich keine Ahnung, welchen Kurs der Konvoi steuerte. Aber die Erfahrung arbeitet in solchen Augenblicken selbständig, und irgend etwas sagte mir, daß der Konvoi an dieser Stelle nur Ost- oder Westkurs steuern konnte. Da wir auf Südkurs lagen, waren wir mitten hineingefahren in den Schlamm. Also jetzt nur erst auf Ost- oder Westkurs, das war gleich, um aus der Rammposition herauszukommen. Daß wir ungeesehen und ungerammt noch unter Wasser kamen, war wirklich ein Wunder! Wir hören die Schiffe über uns rumoren. Aber nach zehn Minuten ist schon alles wieder still.

Auftauchen!

Alle Rohre bewässern! Wieder ranschießen zum Überwasser-Nachtangriff!

Bald sehen wir wieder die Silhouetten der Schlußschiffe. Das letzte ist zu klein, so wählen wir das zweite, einen großen, tief beladenen Dampfer. Gerade, als wir in Angriffsposition gehen wollen, sehen wir noch rechtzeitig vor uns den Schatten eines Zerstörers. Also auf die andere Seite!

Um 2 Uhr 10 Minuten gehen die Dieselmotoren auf äußerste Kraft, 2 Uhr 15 Minuten verläßt der Torpedo sein Rohr und fährt mit lautem Krach und einer steil in den Himmel steigenden majestätischen Feuersäule dem Engländer in die Seite.

Das weiße Licht war das Hecklicht eines feindlichen Kreuzers, des Führerkreuzers des Konvois. Wir waren zwischen dem Kreuzer und dem ersten Schiff ahnungslos quer in den Konvoi hineingefahren. Die Schiffe verschwammen in den schweren Regenböen so vollständig mit dem Dunkel der Nacht, daß wir erst etwas erkennen konnten, als wir schon mitten unter ihnen waren.

Bald darauf, im Herbst 1917, wurden Konvois schon eine fast alltägliche Erscheinung auf dem Meer. Zu dieser Zeit kam ich auch zu meinen ersten „künftigen“ Angriffen auf Geleitzüge, d. h. zu Angriffen bei Tage vom getauchten Boot aus.

Am Abend des 13. Oktober standen wir mit „U 62“ dicht unter Land bei den Scilly-Inseln und hatten tagsüber schon mit Erfolg im Dampferweg gearbeitet. Noch dröhnten die letzten Wasserbomben im Ohr. Dann senkte sich eine dunkle Oktobernacht über die See. Das Feuer von Kap Lizard warf von der Höhe der Steilküste seine Lichtbündel über den Kanal und zeigte mit seinen feurigen Armen Freund und Feind den Weg. Beim letzten „Büchsenlicht“ werfe ich im Sehrohr noch einen Rundblick und sehe weiter draußen außerhalb meines Schußbereiches ein geisterhaftes Schiff. Zwei lange Schornsteine, ein langgestreckter mit phantastischen Figuren schwarz-weiß bemalter Rumpf. Der „Fliegende Holländer“! Das Herz schlug bis zum Halse. Ein Stück Großwild! Wenn man den haben könnte! Ein Jäger wird es mir nachempfinden können, wie es mich durchzuckte, wie im halbdunklen Sehrohranschnitt plötzlich dieser seltene Vogel lautlos vorüberglitt. Damals berührten sich unsere Schicksalsfäden zum ersten Male. Sechs Tage später, am 19. Oktober, kreuzten wir endgültig die Rlingen. Einer meiner aufregendsten und erfolgreichsten Kampftage. Doch ich muß dazu noch die Vorgeschichte erzählen:

Es klingt fast anmaßend, wenn man bei den scheinbar lose aneinandergereihten Ereignissen des U-Boots-Krieges noch von einer „Vorgeschichte“ sprechen will. Sicher war auch viel Zufall und Glück dabei. Aber auch Glück will erworben und verdient sein. In der Praxis des U-Boots-Krieges herrschte die Tat. Jede Überlegung und jeder Entschluß wurde binnen kurzem von den Ereignissen als richtig oder falsch „erkannt“. Und in diesem Zusammenhang war doch jede Fernfahrt von Anfang an eine in sich geschlossene Unternehmung, eine Kette von Begebenheiten, die ihren Ursprung fanden in den grübelnden und zähen Gedanken desjenigen, der für den Erfolg allein verantwortlich war.

Also, diese Beute war uns vorerst entgangen. Aber die Silhouette des Schiffes prägte sich mir deutlich ein. Die beiden hohen, dicht zusammenstehenden Schornsteine, der langgestreckte, schnittige Rumpf mit dem leicht ausladenden Bug — das sitzt im Gedächtnis wie auf einer photographischen Platte.

Glücklicherweise fand ich keine Zeit, um der entschlüpften Gelegenheit lange nachzutrauern. Noch am selben Abend konnten wir mehrere Dampfer dicht unter der Küste versenken. Auch die

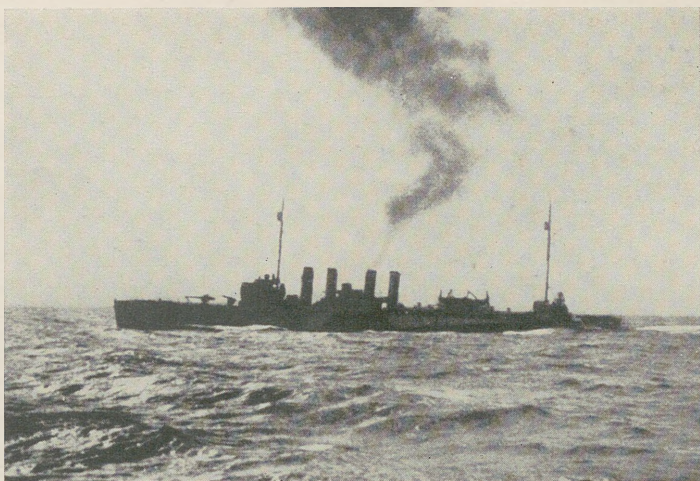
nächsten Tage waren voll von gefährlichen Abenteuern. Am 14. morgens attackierte uns ein Flieger. Im grellen Sonnenlicht hatte er sich unsichtbar herangepürscht und bedachte uns mit einer Bombenladung, die uns leicht das Leben hätte kosten können. Glücklicherweise fuhren wir getaucht, so daß uns wenigstens einige Meter Wassersicht von der Bombe trennten. Aber das Heck meines Bootes wurde durch die Detonation heruntergedrückt, so daß der Bug hoch herauskam und wir mit dem ganzen Turm wie ein Haifisch mit der Rückenflosse die Oberfläche durchbrachen. Es war ein ganz verdammtes Gefühl, dieser Augenblick. Als wenn man zwangsweise irgendwo festgehalten wird, wo einem ganz bestimmt in der nächsten Sekunde ein dicker Backstein auf den Kopf fällt. Zu unserem Glück hatte der Flieger aber alle seine Bomben schon vorher abgeworfen, so daß er nichts Handfestes mehr bei sich hatte.

Auch der nächste Tag war reich an Überraschungen. Auf einer Patrouille in der Penzance-Bay entdeckte ich einen zu Anker liegenden Konvoi. Wie von einem Magneten gezogen, wendete sich der Bug unseres Bootes dem Innern der Bucht zu. Doch die Trauben waren sauer, und ich merke gerade noch rechtzeitig genug, daß der Konvoi hinter einem starken, von Fischdampfem bewachten Netz lag. Ich zwingen mich also zur Geduld und warte abends außerhalb des Netzes das Auslaufen der Schiffe ab. Aber es war kein Glück dabei. Durch die lange Unterwasserfahrt hatten sich die Luftdruckverhältnisse im U-Boot geändert und wohl auch auf den Mechanismus der Torpedos eingewirkt. Jedenfalls schoß ich vorbei, dreimal vorbei. Erst am 18. Oktober, nachdem wir unsere Torpedos einer gründlichen Regelung unterzogen hatten, brach der Bann.

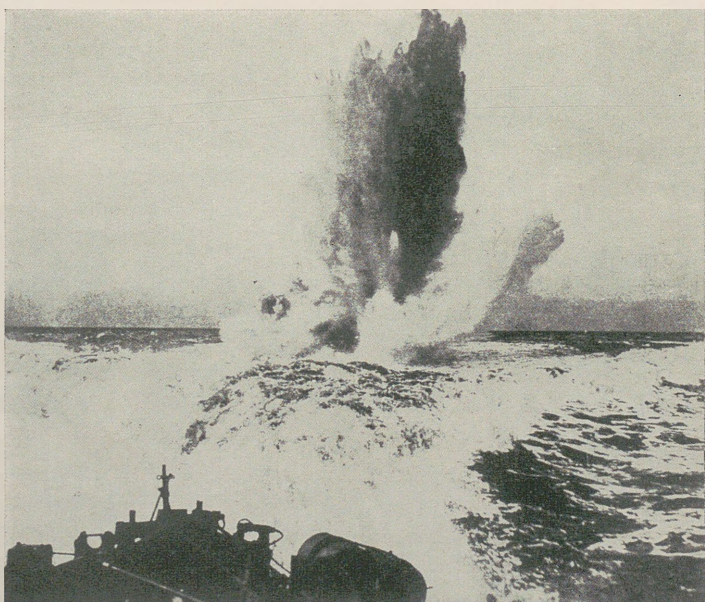
Morgens erschien bei den Scilly-Inseln ein Konvoi von 23 Dampfern. Zunächst hatten wir uns das Spitzenschiff der linken Reihe aufs Korn genommen. Aber ein Zerstörer hindert mich am Schießen. Wir untertauchen die Kolonne und versuchen, zwischen der ersten und zweiten Reihe wieder nach oben zu kommen. Aber viel zu langsam geht das. Ich fühle deutlich, daß wir der Mittellinie der Dampfer zu nahe kommen. Wir hängen mitten im Konvoi, blind, dicht unter der Oberfläche! Schon höre ich Schrauben-schlagen in der Nähe! „Höher kommen!“ „Höher kommen!“ Mein

Auge presse ich zwischen die Gummimuscheln am Okular des Sehrohrs und umklammere fest die Handgriffe, um es sofort beim Herauskommen schnell drehen zu können. Endlich, endlich wird das Wasser heller, grüner, durchsichtiger. Da plötzlich Luftblasen und ein weißes blendendes Leuchten im Auge. Aber gleichzeitig sehe ich mit Entsetzen vor mir eine graue Schiffswand. Deutlich unterscheide ich die einzelnen Nietköpfe der Schiffsplatten. Wir rammen oder werben gerammt. Irgend etwas muß jetzt passieren. Eine hoffnungslose Situation. Noch heute stehen mir die Haare zu Berge, wenn ich daran denke. Aber der Ozean ist groß, und eine gütige Vorsehung hielt ihre Hand über uns. So entkamen wir auch diesmal und rutschten gerade eben unter dem Heck des Dampfers durch. Aber daß wir dann, nur einige Minuten später, aus der dritten Reihe doch noch die „Madura“ herauschossen, war eigentlich unverschämt. Die Aufmerksamkeit der Engländer richtete sich nach der Außenseite des Konvois. Und es konnte wirklich kein Mensch ahnen, daß wir von innen kamen. Nur wir wußten, daß das nicht so ganz freiwillig gekommen war.

Dann kam mit einem strahlenden Sonnenaufgang der Morgen des 19. Oktober herauf. Um 9 Uhr, als wir gerade unser Frühstück beendet haben und der Rauch der ersten Pjeife in blauen Wölkchen über unserer Brücke schwebt, erscheint ein Dampfer im Westen. Unseren Warnungsschuß beachtet er nicht, eröffnet vielmehr seinerseits das Feuer aus zwei Geschützen, so daß ein heftiges Artilleriegefecht zwischen uns entbrennt. Es war der amerikanische Dampfer „J. L. Luedenbach“, ein fast 5000 t großes Schiff, dessen Kapitän tapfer und zäh seine Ladung verteidigte. Stundenlang wogt das Gefecht hin und her. Meine Leute sind mit Begeisterung bei der Sache und freuen sich fast über das Heulen und Krachen der um uns einschlagenden Granaten. Das war doch endlich mal ein Kampf in Licht und Luft! Ein frisch-fröhliches Gefecht, bei dem man den Gegner sehen und anpacken konnte. Zwischendurch versucht der Dampfer, durch Funkpruch Hilfe herbeizuholen. Anscheinend hat er im Gefecht gelitten. Aber er hält aus und meldet: „Still afloat and fighting“. Gegen Mittag erscheint eine schnell größer werdende Rauchwolke am Horizont. Ein Zerstörer! Deutlich erkennen wir mit unserem scharfen Glas die kleine Funkenrah am vorderen Mast. Ein offenes Artilleriegefecht gegen einen gut



30. Amerikanischer Zerstörer



31. Die Explosion von Wasserbomben im Kielwasser
eines Zerstörers



32. Obermaat Paulsen wird als
Ausguck aufgehiebt (Seite 212)



33. Hagenbeck an Deck
(Seite 208)



34. Freizeit hinter dem Turm

Links auf der Reling Funkenmaat Kneifel und der Gefechtsrudergänger Koslowski. In der Mitte mit
den Hunden Obermaat Budzinski (sitzend) und Torpedomaat Windel. Auf dem Turm die Wache

bewaffneten Dampfer und einen Zerstörer, das war etwas zuviel für uns! Also mußten wir hinunter in das schützende Element. Aber gerade, wie wir in das Turmluk einsteigen wollen, ein ohrenbetäubender Krach auf unserem Vordeck. Der Zerstörer hatte uns getroffen. Splitter, Sprengstücke, losgeschossene Drahtseile sausen uns um die Ohren. Einige Leute sind betäubt, aber glücklicherweise nicht verletzt. Viel zu überlegen gab es nicht. „Oben“ waren wir auf alle Fälle erledigt. Also runter! Und wenn der Druckkörper durchgeschossen war?

Beim Tauchen sehe ich durch die Turmfenster noch die letzten Einschläge, dann sind wir unter der Oberfläche. Aus allen Räumen kommen die beruhigenden Meldungen, daß der Druckkörper nicht verletzt ist. Der Feind hatte uns also nur einige Verzierungern abgeschossen, was nicht weiter wehtat. Ein erleichterndes Ausatmen. Die Sonne schien so schön in das „Aquarium“, und wir waren wirklich nicht in der Laune, uns von dem Zerstörer oben zu Tode jagen zu lassen oder in der Tiefe einer Katastrophe entgegenzugehen.

Unter Wasser bot sich ein phantastisches Bild. Die über das ganze Boot führenden dicken Drahtseile, die Negabweiser, waren auseinandergeschossen und schwabberten nun in weichen Schlangenlinien achtern um die Schrauben herum. Man konnte das alles in dem klaren Wasser durch die Turmfenster sehr gut sehen. Gott sei Dank hatte der Zerstörer mit dem im Gefecht schwer mitgenommenen Dampfer so viel zu tun, daß er sich um gar nichts kümmerte. Wir blieben noch etwa eine Stunde unter Wasser, immer abwechselnd mit einer Maschine stoppend, um ja keines von den stählernen Haaren in die Schrauben zu kriegen, tauchten dann auf und fanden die See leer. Die Gefechtschäden waren bald beseitigt und das aufgerissene Oberdeck von kräftigen Seemannssäufen wieder so weit zurechtgekloppt, daß wir anständig zur See fahren konnten. Bald haben wir Freund Ludenbach wiedergefunden. Gerade überlegen wir, ob es nicht das Beste wäre, den Einbruch der Dunkelheit für einen neuen Angriff abzuwarten, als in entgegengesetzter Richtung ein wahrer Wald von Masten hinter dem Horizont sichtbar wird. Wieder ein Geleitzug, diesmal ein ganz dicker. Vorn in der Mitte ein großer Überseedampfer, dessen hohe Schornsteine wie zwei Hasenlöffel über die

Rimme schauen. Also schnell wieder hinunter. Denn mit der Ranone ist da nichts zu machen. Aber vielleicht mit dem letzten Torpedo? Und mit einem leichten Zittern in den von den Aufregungen der letzten Stunden noch überreizten Nerven fahren wir dem neuen Gegner entgegen.

Dasselbe Bild wie am Tage vorher, Dampfer in allen Größen, etwa 23 an der Zahl, um sie herum, wie die Schäferhunde um die Herde, eine Anzahl Zerstörer, grau und schnittig mit ihren gedrungenen Schornsteinen und schiefstehenden Masten. Ein kriegerisches Bild! Mein Sehrohr konnte ich vorläufig noch weit herausstrecken, mir in aller Ruhe die Formation des Geleitzuges ansehen und die Taktik der Zerstörer bei der U-Boots-Sicherung studieren. Ich wußte gleich, der in der Mitte mußte es sein, ein schwarz in grau mit phantastischen Figuren übermalter Überseedampfer mit zwei Schornsteinen. Mein Plan war, mich von dem Konvoi „überlaufen“ zu lassen. Durch glücklichen Zufall stand ich in der Kursrichtung der Dampfer, ziemlich in der Mitte vor dem Geleitzug, so daß ich nicht viel mehr zu manövrieren brauchte. Auf etwa 3000 Meter Abstand wurde dann auch das Sehrohr nur noch sehr sparsam gezeigt. Wir drehen auf denselben Kurs wie der Gegner und laufen nun unter Wasser vor dem sich allmählich über uns wegschiebenden Konvoi her. Von jetzt ab bis zum Schuß vergehen noch etwa zehn Minuten, in denen ich bei sparsamstem Sehrohrgebrauch doch das Gesamtbild keine Sekunde aus dem Auge, noch besser, aus dem Gedächtnis verlieren darf. Denn das „Sehen“ in der Perspektive einer auf dem Wasser schwimmenden Möwe kann man sich ja vorstellen. Nie in meinem Leben werde ich diese Konvoi-Angriffe vergessen! Es war in jeder Beziehung eine hundertprozentige Höchstleistung, die von Boot und Besatzung in solchen Minuten verlangt wurde.

Jetzt passierte uns der erste Zerstörer, der „Vorreiter“. Er sieht und ahnt nichts. Brausend rauscht er 300 Meter an Steuerbord an uns vorbei. Nun die nächsten vier, die schon unangenehmer sind. Mit starken und schnellen Kursänderungen wimmeln sie vor dem Spitzenschiff hin und her. Das Bild ändert sich fortgesetzt in verwirrender Geschwindigkeit. Zu Überlegungen ist keine Zeit mehr. Wille, Instinkt und — Glück müssen helfen. Einer der Zerstörer dreht auf uns zu! Hart legt er sich über bei der Kurs-

änderung. Hat er uns gesehen, gehört? Schwabb — schlägt eine See übers Sehrohr, ich sehe nichts mehr. Hält er Kurs auf uns? Dann ist er in 30 Sekunden hier. Aushalten, aushalten, mahnt die innere Stimme. Verflucht, wenn man nur sehen könnte! Da — schwere mahrende Schraubengeräusche an Backbord, ganz in der Nähe! Für Sekunden ziehe ich das Sehrohr ganz unter die Oberfläche. Dann sehe ich wieder blitzartig das Bild. Der Zerstörer ist eben hinter uns vorbeigelaufen. Abstand von den Schiffen noch etwa 500 Meter. Mächtig schiebt sich der Koloss in der Mitte gegen uns vor. Jetzt erkenne ich auch in ihm unseren Freund vom 13. Oktober. Den „fliegenden Holländer“! Der soll mir nicht zum zweiten Male vor den Bug gekommen sein!

Ich weiß nicht, ob ich sie zu schildern verstehe, die wahnsinnige Nervenbelastung, die so ein Angriff auferlegte. Mein Boot war bei 6 Meter Breite 70 Meter lang! Also ein ziemlich großer oder sagen wir besser überlebensgroßer Walfisch. Dabei unter Wasser schwerfällig wie eine Schildkröte auf dem Lande. Und damit mußten wir uns nicht nur hindurchschlängeln durch die ganze Sicherung, sondern uns auch im richtigen Moment, an der richtigen Stelle in der einzig richtigen Lage befinden, welche uns erlaubte, den Schuß abzugeben. — Da wir jetzt mitten im Geleitzug waren, mußte dauernd ringsherum — 360 Grad — beobachtet werden. Man konnte schließlich von jeder Seite überrannt werden. Das Sehrohr hat aber nur 30 Grad Gesichtsfeld. Kann man sich vorstellen, was das heißt? Ich weiß nur so viel, daß mir sehr oft in solchen Momenten der Schweiß in Strömen herunterlief, schon allein vor körperlicher Anstrengung.

Es folgen jetzt die letzten Minuten vor dem Schuß. Im Boot selbst außer dem leise mahrenden Geräusch der langsam gehenden Schrauben Totenstille. Kurze Kommandos im Turm:

„Was liegt an?“ „125 Grad!“ „Auf 110 Grad gehen!“ „Beide Maschinen langsame Fahrt voraus!“ (Um nicht zu nahe heranzukommen.) „Recht so!“

Plötzlich schießt ein großer Dampfer der meinem Zielobjekt zunächst stehenden Reihe rasch vor und droht mir in die Visier- bzw. Schußlinie zu kommen. Mich überläuft es eiskalt . . . Überdeckt er zu früh das eigentliche Ziel, so fällt der Schuß aus! Oder kann ich auf den vorschießenden Dampfer schießen? Unmöglich! Die

Entfernung würde vielleicht 60 bis 80 Meter betragen, was eine Mitvernichtung des eigenen Bootes, also Selbstmord bedeutet. Also schneller herandrehen ans Ziel und sofort schießen! Jetzt, Glück, steh mir bei! Der Torpedo muß noch unter dem Bug des voreiligen Dampfers durchflitzen — dann hat er freie Bahn die nächsten 300 Meter!

Mit letztem Blick sehe ich noch die großen Schornsteine des Zieles über dem anderen Dampfer. Dann ertönt das Kommando: „Los!“ und entspannt die gequälten Nerven.

„Beide Maschinen große Fahrt voraus! — Schnell auf 50 Meter gehen!“ Junge, Junge, jetzt wurde es Zeit, höchste Zeit, wenn wir nicht über den Haufen gefahren werden wollten! Neben mir im Turm steht mein glänzender Steuermann Bening, in unerschütterlicher Ruhe lächelnd: „Der trifft doch!? Herr Kapitänleutnant?!“ Der Sekundenzeiger der Stoppuhr zuckt. 10 Sekunden, 12, 15 . . . verfolgt den Torpedo, 22 . . . 25, 32 . . . Sekunden. Endlich eine kräftige Detonation, der eine schwächere folgt. Über uns weg schiebt sich gerade der dicke Störensfried. Bening steckt die Uhr in die Tasche: „Wie groß ist er, Herr Kapitänleutnant?“ Ehe ich antworten kann . . . rrrrums! Krach! Eine Wasserbombe. Gleich sind wir bis auf 50 Meter herunter. Der Wasserfischwall der Bomben umrieselt das Boot, als wenn es in Selterwasser schwimmt. Rrrrums! Noch eine. Schon schwächer. Wir legen die Ohren an, und ich führe das Boot im Bogen unter dem Konvoi heraus ins freie Wasser. Unter den dicken Bäuchen der Dampfer waren wir am sichersten. Dann wird es still . . . Oben hat man wohl mit dem Todwunden alle Hände voll zu tun. Im Turm drücken wir uns die Hand.

„Gott hilft dem Seemann in der Not, doch steuern muß er selber!“

Gegen 8 Uhr, nach Einbruch der Dunkelheit, tauchen wir auf. Die See ist leer. Nur Steuerbord achteraus eine dicke, schwarze, hart überliegende Masse, zwei schlanke, schwarze Schatten! Uha!

Gleich darauf ein Funkpruch: „We have been torpedoed, send rescue, our position 48° Nord 9° 20' West.“

Wir warten in der Dunkelheit, werden ab und zu noch von Zerstörern geärgert, die uns im Dunkel zu finden hoffen. Abends 10 Uhr ein letzter Funkpruch: „Orama now sinking.“

Also die „Drama“, ein englischer Hilfskreuzer der Orient Steam Navigation Co. von 12 928 t! Das war ja ein guter Fang! Die „Drama“ hatte 1914 bei der Jagd auf das Kreuzergeschwader des Grafen Spee mitgemacht, war bei der „Dresden“-Affäre dabei gewesen und bei den Falkland-Inseln.

Mit tiefer Befriedigung wurde der Bericht über den Angriff aus frischem Gedächtnis ins Kriegstagebuch eingetragen. Dann gab es den „Alle-Manns-Rognat“ in doppelter Auflage und eine urfröhliche Stimmung im Boot.

Mit stattlichen 31 912 versenkten Tonnen konnten wir uns zu Hause sehen lassen.

Mit „alle Fahrt“ ging es bei phosphoreszierender See und achterlichem Wind nach Norden. Heimwärts! Über uns der klare, sternentübersäte Himmel und drinnen die heiße Freude über den schwer erkämpften Erfolg.

U - B o o t s - M o r g e n

Soch wölbt sich über der nächtlichen See die dunkle Kuppel des hohen Himmelsraumes. Kein Stern und kein Licht.

Wasser und Wellen, Strömen und Fließen, Wolken und Wind.

Anfang und Ende.

Atlantik.

Nirgends ist die Natur so groß und so wahr, so veränderlich und so bleibend wie draußen in der Weite des Meeres. Mit nimmermüder Gewalt zieht der Sturm seine schäumende Bahn. Nichts ändert sich, und doch ist alles jeden Augenblick neues junges Leben.

Das Meer ist der größte sichtbare Ausdruck der Natur für Ewigkeit, ist wahrhaft unendlich, ist Werden und Vergehen.

Langsam heben sich die dunklen Schwingen der Nacht empor. Schon kämpft das erste fahle Licht des jungen Tages mit der Nachhut des Sturmes, den Wolkenreitern in der Höhe. Abgeschnitten von ihrer Herde jagen sie davon, ballen sich zusammen und lösen sich auf. Segeln. Zerreißen in Fetzen. Finden sich wieder und weichen doch dem werdenden Licht.

Grau kriecht die Dämmerung von Osten her über die See. Noch jung und zaghaft. Farblos zuerst. Aber bald erhellt sie den Raum und wächst lichter und intensiver heraus. Der Morgen steigt aus den dunklen Tälern zwischen den Wellenbergen und zieht da, wo sein Licht am stärksten ist, eine scharfe Linie zwischen Himmel und Wasser.

Aber im Norden will die Nacht noch nicht weichen. Nur mühsam kämpft sich dort das Licht von einer Welle zur anderen. Dann springt es über zehn Hügel auf einmal und leuchtet in die gurgelnden und schäumenden Täler. Schießt wieder vorwärts und tastet zögernd über den Bug, die Brücke und den Mast eines gegen die Dünung hart anstampfenden Fahrzeuges. Ein grauer messerscharfer Bug ist es, der sich tief hineinbohrt in die See. Zurweilen ganz unterschneidet, dann wieder steil empor-schießt, einen Berg von Wasser mit emporreißend. Hochauf sprüht es über den Steven, brandet an der Brücke, trieft von der Reling, wirft sich wieder in die Höhe über die Aufbauten, läßt die schlanken Schornsteine fahl aufleuchten und zerflattert in den graublen Morgen.

Mit zunehmender Helligkeit heben sich die Einzelheiten des einsamen Schiffes besser ab. Das Fahrzeug ist schedig, grau und schwarz mit phantastischen Figuren übermalt. Weit vorn eine hohe Brücke, über welcher ein schlanker Mast in den Himmel ragt. Oben daran ist ein Krähenneft, ein Ausgud, darunter eine Rah. Dann kommen paarweise zusammengestellt vier Schornsteine. Hinten ein kleinerer Mast. Torpedorohre, Scheinwerfer, Kanonen. Alles sehr schnittig, scharf, gedrungen. Ein Zerstörer. Ein amerikanischer Zerstörer.

Schwer arbeitet das Schiff an gegen die Dünung, die der Sturm hinter sich ließ. Aber entschlossen drängt es vorwärts. Das Meer rauscht an seinen Seiten und wirft sich aufleuchtend und sprühend hoch hinauf.

Es ist Herbst 1917 und Krieg auch für die Amerikaner seit dem Frühjahr.

Übernächtlige Gesichter. Eine Atmosphäre von El, Nässe und Ruß. Seit Tagen schon ist man auf Patrouillendienst, auf Suche nach deutschen U-Booten, die unter Wasser gehalten werden müssen. Nur wenn man sie an der Oberfläche frei herumfahren ließ, wenn sie weit sehen und ihre Opfer rechtzeitig erspähen konnten, waren sie gefährlich. Wenn man nur tausend Zerstörer hätte, wäre der U-Boots-Krieg bald vorbei! Unter Wasser drücken, das war die richtige Abwehr gegen diese Pest, immer unter Wasser drücken! Jetzt, wo das große Amerika den Alliierten Hilfe brachte mit seinen Massen von Zerstörern und U-Boot-Jägern, sollte es ihnen schlecht ergehen, den „Sunnen“!

Es ist inzwischen noch heller geworden, und jetzt zeigt es sich erst, daß der Sturm doch abgeflaut hat. Auch die Dünung wird von Stunde zu Stunde kraftloser und sinkt mehr und mehr in sich zusammen. Schon zeigt die See blanke Stellen. Der gestern noch brausende und fast schon winterlich kalte Nordwest hat sich gelegt.

„Eine langweilige Geschichte, dieses ewige Suchen und Spähen nach den U-Booten“ . . . meint einer von der Wache zu seinem Nachbarn und zieht sich den nassen Südwester dichter über die Ohren. Beide lehnen sich über die Reling der Brücke. „Eine langweilige Geschichte. Fangen lassen sich die Deutschen doch nicht in freier See. Ebenfogut könnten wir im Hafen liegen, als hier im unendlichen Ozean nach einer Stecknadel suchen!“

Der andere, der Wachoffizier, antwortet nicht. Irgend etwas hat seine Aufmerksamkeit erregt. Er nimmt sein Doppelglas hoch und beobachtet lange und angespannt nach vorn, setzt es aber bald enttäuscht wieder ab. Dann verschwindet er im Kartenhause.

„Wenn bis 6 Uhr früh nichts gesichtet wird, auf Südkurs gehen, halbe Fahrt“, steht dort im Befehlssbuch des Zerstörer-Kommandanten für die Nacht. Er sieht nach der Uhr. Es ist gerade 6 Uhr morgens, also Zeit für die Kursänderung.

Nun tritt er wieder heraus auf die Leeseite der Brücke und gibt seine Kommandos für Ruder und Maschinen.

Das Schiff wirft sich herum und läuft jetzt mit achterlicher See und viel ruhiger liegend nach Süden. Die Wache atmet auf. Dies ewige Stampfen und Schlingern, das Zittern des Bootskörpers, dieses Knarren und Ächzen ist so aufreibend. Jetzt kommt weniger Wasser über, und man kann endlich einmal in Ruhe seine Morgenpfeife rauchen und sich auch besser unterhalten.

„Ja“, nimmt der Wachoffizier das Gespräch auf, „langweilig ist das! Viel Geduld muß man haben. Und Glück dazu! Vor zwei Monaten war es plötzlich da. Ein U-Boot im Nebel in der Frischen See! Dicht vor unserem Bug. Ehe die Deutschen bis drei zählen konnten, saß ihnen der scharfe Steven zwischen den Rippen. Und jetzt unsere neuen Wasserbomben, die mit 136 Kilogramm Sprengstoff! Das hält kein U-Boot aus! Wir müssen eben aufpassen, scharf aufpassen und schnell sein! Es kommt immer mal wieder eine Chance.“

Weiter spähen die beiden suchend über den Horizont. Dann

wendet sich der erste um und sieht nach rückwärts. Sein Blick geht über die achtern an der Reling nebeneinander aufgestellten Wasserbomben. Fast wie Minen sehen sie aus. So groß und mächtig sind sie. Zuweilen klatscht die See über ihre unförmigen Eisenleiber und läßt sie aufleuchten im Morgenlicht. Nur ein Wink, ein schneller Griff . . . und sie würden ihre Arbeit schon tun an diesen verdammten Deutschen!

„Ja, die neuen Wasserbomben sind gut“, wendet er sich jetzt wieder nach vorn. „Aber manchmal nützen auch die nichts. Nämlich dann, wenn man so dicht am Feinde ist, daß man selbst mit zum Teufel gehen würde. Bei Nacht und Nebel ist im Anfang des Krieges einmal ein deutsches U-Boot im Kanal mit einem englischen Zerstörer zusammengedrungen. Bordwand an Bordwand haben die beiden gelegen. Unfreiwillig zusammengeworfen. Die Kanonen der Engländer konnten nicht schießen, weil das U-Boot zu dicht unter ihnen war. Im toten Winkel lag es. Und die Besatzungen beider Schiffe waren so starr vor Überraschung, so fassungslos vor Erstaunen über diese ungewollte „Nähe“, daß sie sich nichts getan haben gegenseitig. Das dauerte ein oder zwei Minuten. Das U-Boot tauchte schließlich, sackte längsseit von dem Zerstörer weg und ist dann auch noch, was das schlimmste ist, heil nach Hause gekommen! Damned, wenn uns das heute passierte! Ich glaube einen mittelalterlichen Enterkampf würden wir aufführen mit den Deutschen, mit Revolvern und Messern. Ein Handgemenge zwischen Zerstörer und U-Boot. Eine feine Sache, eine Sensation . . .“

Ein Ruf hoch oben aus dem Mast unterbricht das Gespräch. Der Ausguckposten hat wohl irgend etwas gesichtet, aber es wird schon nichts Besonderes sein, wie oft treiben Rettungsboote oder Trümmer herum in der See! Dann kann man gerade noch feststellen, daß hier vor Stunden ein U-Boot gewesen ist, und die Überlebenden auffischen! Aber wenigstens Abwechslung ist dabei.

Da kommt wieder der Ruf. Pfeifen am Sprachrohr. „Achtung! Ein Streifen auf der See, etwas am Backbord!“, meldet der Ausguck. Man sieht von unten, wie sein Arm über den Rand des Mastkorb beschräg nach vorn zeigt.

Ein Streifen auf dem Wasser? Ja, tatsächlich, da ist er! Das muß man doch untersuchen. Ein Ruderkommando. Das

Boot steuert ein in die Bahn. Ein glatter breiter Streifen. Ganz deutlich ist er zu erkennen. Jetzt kann man auch sehen, daß er farbig ist. Wie eine Seifenblase schillert es an der Oberfläche und zieht sich von einer Welle zur anderen, allmählich schmaler werdend, bis weit in die Ferne.

Ein öliges Streifen . . . !?

Plötzlich geht ein ungeheures grimmiges und triumphierendes Lachen über die Gesichter der Japkees. Ein Ölstreifen, die Fährte eines U-Bootes! Das kann nur ein deutsches U-Boot sein!

Ein Rud fährt durch Schiff und Menschen.

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus. Meldung an den Kommandanten: Ölspur in Sicht! Dreimal äußerste Kraft voraus!“ fährt ein Kommando schneidend unter die Leute von der Wache. An den Rudergänger ein Wink: „In der Spur, in der Ölspur steuern!!“

Mit einem Schlage ist es lebendig geworden auf der Brücke. Mit allen ihren Nerven und Sinnen sind die Menschen voraus unter der See, wo vielleicht ahnungslos ein deutsches U-Boot in der Tiefe steuert. Der Zerstörer wirft sich mit stürmender Kraft auf die Fährte. Die großen Ventilationsmaschinen brausen. Der befreite Dampf springt wie wahnsinnig in die Turbinen, wirbelt die Schrauben in höchste Umdrehungen und reißt das Schiff nach vorn. Hart wirft sich die Dünung bei der hohen Fahrt dem Zerstörer in die Seite und zwingt ihn vorn tief hinein mit dem scharfen Bug. Mit 30 Seemeilen Stundengeschwindigkeit jagen starke Maschinen das Schiff in der geheimnisvollen Bahn dahin. Alle Augen sind wach geworden und fieberhaft gespannt. Die sehnige Gestalt des Kommandanten erscheint im Aufgang zur Brücke. Gerade wirft sich ein Wasserbera hoch heraussprühend über die Reling. Das Boot legt sich hart über.

„Morning!“

„Good morning, Sir!“ Ein Wetterleuchten steht auf dem Gesicht des Wachoffiziers. „Da vorn ist die Ölspur! Eine bunte Ölspur, die Deutschen! Wir wollen ihnen einen Morgengruß hinunterfenden, der ihr Abschiedsgruß werden soll von dieser Welt!“

„Stand by! Klar bei den Wasserbomben!“

Der Ölstreifen hört plötzlich auf. Der Zerstörer stoppt, um im Horchtelephon besser hören zu können. Undeutlich klingt es wie

der Taft langsamer Schiffschrauben an die Membrane. War es nicht eben Steuerbord vorne? Hastig klingeln die Maschinentelegraphen. Mit höchster Eile stürzt sich der Zerstörer in die neue Richtung. Wieder stoppt er und läuft aus in der See. Deutliche Schraubengeräusche jetzt recht voraus! Weiter reißen die Maschinen das Schiff.

„Stopp! Stand by!! Let go!!“

Klatschend fallen die schweren Wasserbomben nacheinander über Bord.

Raum hat sich der Amerikaner von der Stelle entfernt, als gewaltige unterseeische Detonationen bald tief, bald dichter unter der Oberfläche heraufstönen. In Strudeln quillt es nach oben. Das ganze Meer ist in Aufruhr und wirft sich steil in schwarzweiß sprühenden Fontänen in den Himmel. Quellend, gurgelnd und schäumend fällt es wieder in sich zusammen.

Die Bomben sind auf verschiedene Tiefen eingestellt, um das U-Boot um so sicherer zu fassen. Auch wenn sie das Boot nicht direkt treffen, sondern im Abstand von zehn Metern explodieren, können sie tödlich werden. Das wiederholt sich noch mehrere Male. Aufgeregt jagt der Zerstörer hin und her, immer in der Hoffnung, an einer Stelle doch noch die großen Luft- und Ölblasen aufsteigen zu sehen, welche die sichere Vernichtung des U-Bootes anzeigen ...

Unten in die Tiefe des Meeres, in unser Reich bringt kein Lichtstrahl des kommenden Tages. Auch die Bewegung des Wassers, die letzten Auswirkungen des Sturmes, machen sich nicht mehr fühlbar. Das U-Boot zieht lautlos, kaum merkbar zitternd, seine Bahn. Fährt es überhaupt? Eher scheint es zu schweben. Die Besatzung schläft todmüde in den Kojen.

Ein harter Tag war das gestern im Sturm. Frühmorgens ein knappes Entkommen, beim Angriff auf einen verdächtigen Dampfer. Das Boot hatte sich bei der schweren See nicht auf der richtigen Angriffstiefe (12 Meter) halten lassen. Wurde plötzlich herausgeworfen und kam mit dem Turm über die Oberfläche. Sofort dreht der Dampfer auf das U-Boot zu. Will rammen. Schnell, unglaublich schnell, wächst der breite, in der See schwer stampfende

Bug drohend heran. „Alle Mann voraus!“ schallt es hastig durchs Boot. „Schnell auf 20 Meter gehen!“ Das Boot reagiert unter Wasser auch auf kleinere Gewichtsverschiebungen. So stürzt sich alles durch den engen Schlauch nach vorne. Den Bug herunter und Gewicht nach vorne! Nur runter in die Tiefe, weg von dem Bullen hinter uns! Aber der Sturm hilft jetzt wieder, hält den Dampfer zurück, der nicht so schnell drehen kann. Dicht hinter uns, fast noch über uns hinweg schiebt sich das Ungetüm. Dann eine helle Detonation, ein Grollen, wieder ein Schlag. Auf 30 Meter gehen! Ein Krach. Krrumms! Bomben! Ruhe! Nerven!! Schließlich wird es still. Der Dampferkapitän hatte seine Prämie nicht verdienen können. Und die Wasserbomben? Also wohl wieder mal eine U-Boots-Falle. Bald konnte man kein Schiff mehr anfassen, ohne auf einen Hinterhalt gefaßt sein zu müssen.

Dann aufgetaucht gegen die See. Festgebunden auf dem Turm. Stundenlang. Abends etwas abflauend und Artillerieangriff auf einen Dampfer. Vergeblich, die See ist noch zu grob. Sogar die Geschützbedienung ist festgebunden beim Schießen an der Ranone. Berge von Wasser stürzen sich über das Vorschiff und quetschen und verletzen die Leute, so daß die Verfolgung aufgegeben werden muß. Spät am Abend getaucht zur Nachtfahrt unter Wasser.

Und jetzt spielt der große Zeiger des Tiefenmanometers zwischen 40 und 42 Metern. Die Zentrale ist ganz hell. Der Lampenschein von der Decke spiegelt sich in den Glascheiben der zahllosen Manometer, spielt um das Messinggehäuse des großen Mutterkompasses und blinkt in all dem Stahl und Eisen.

Im Schott sitzt Leutnant Illing und beobachtet die Arbeit seiner Leute. Am großen Handrad des vorderen Tiefenruders steuert Bootsmaat Mauritz, am hinteren Tiefenruder ein Matrose, der angelernt wird. Die technische Wache hat Obermaschinenmaat Glüthing, der als Westfale sich niemals aus der Ruhe bringen läßt. Er kennt genau alle die Geräusche um sich in den Leitungen, Rohren und Tanks. Das Glucksen und Spülen, das Klopfen, Murmeln und Gurgeln. Er hört und fühlt alles und kennt die Melodie „seiner“ Maschinen. Die Augen der beiden, die steuern, wandern zwischen Tiefenmanometer und Wasserwaage hin und her. Raum merklich bewegen sich die Flossen des großen Stahlfisches

vorne und hinten. Auf und ab spielt der rotgefärbte Wasserspiegel in der Glasröhre der Wasserwaage, auf und ab wie das Quecksilber in der Nervenröhre des U-Boots-Fahrers. Immer bereit, in der Sekunde nach oben zu springen und das Herz bis zum Halse schlagen zu lassen. Leise summen die Dynamomaschinen in der Schweigsamkeit der Tiefe.

Mit einem Male kommt ein feines Singen und Schlagen aus der Ferne hinter dem Boot.

Im gleichen Augenblick wird die Tür von der Funkenbude aufgerissen. „Schraubengeräusche achteraus!“ ruft der Funkengast Melzer mit wachen Augen in die Zentrale. In seiner stidig-heißen und engen Funkenbude hatte er die Nacht über einen zähen Kampf mit der tödlichen Müdigkeit geführt. Immer das Telephon am Ohr und den Bügel über dem Kopf. Er weiß, was Schraubengeräusche bedeuten.

„Kommandanten wecken, alle Mann auf Tauchstationen“ ... weiter kommt der Leutnant gar nicht.

Das ferne Mahlen ist rasend schnell zu einem unheimlichen Rauschen und Brausen angewachsen. Zerstörererschrauben!! Wie das Flügelschlagen von Riesenvögeln rauscht es heran ... Dann Stille, wie abgerissen.

Eine ohrenbetäubende Explosion reißt uns alle mit einem Schlage aus dem Schlaf. Das Boot bäumt sich und zittert. Wie heißes Wasser brodelte und rieselt es um uns. Hastiges Laufen im Boot. In wenigen Sekunden ist jeder auf seiner Station.

Zitternd, noch mitten aus dem Schlaf ...

Steuermann Bening stürzt mit mir in den Turm. Noch auf der Leiter stehend, die nach oben führt, rufe ich zurück: „Hart Backbord, beide halbe voraus, auf 60 Meter gehen!“

In diesem Augenblick geht es wie ein Schrei durch die Stahlmasse des Bootes. Eine zweite gewaltige Detonation rüttelt und schüttelt wie wahnsinnig an den Wänden. Atemlos stehen wir. Alles Denken ist tot. Der Augenblick steht still. War das das Ende? Es kracht und knirscht und wirft uns um im Turm, gegen die Wand. Das Licht erlischt. Dunkel.

Bombe auf Bombe. Über uns, neben uns, hinter uns. Wie ein Mensch zittert das Boot in dieser Hölle, von Explosionen und Erschütterungen. Lampen und Gläser springen. Das Drahtseil

eines Sehrohres reißt. Sein herumschlagender Handgriff schlägt dem Steuermann ins Auge.

Im Boot ist es zwischen den Explosionen ganz still.

Kein Raten, kein Fragen. Unter meinen Füßen, nur durch ein LuK und eine Eisenleiter von mir getrennt, meine 40 Leute. Sie wissen und sehen nichts vom Feind. Spüren nur, wie er brüllend mit gierigen Krallen nach uns greift. Nur die Phantasie arbeitet.

Wer ist der Wütende da oben? Mit zusammengebissenen Zähnen harren sie aus, tun ihre Pflicht an Ventilen, Hähnen, an Rudern und Maschinen in harter, ungeheurer Selbstverleugnung. Sie vertrauen ihrem Führer oben. Heiß klopfen die Herzen. Mechanisch machen Arme und Hände die notwendigen Bewegungen und Griffe. Sie wissen, es geht ums Ganze, ums Leben. Jeder ist an seiner Stelle genau so nötig wie der Kommandant oben.

Wir versuchen, den Bomben auszuweichen. Im Zickzack, im Kreis. Nach Gefühl und Instinkt. Glück ist alles. Wo wird die nächste fallen? Hinter uns? An Backbord? Auf uns? Wer weiß es? Sicherlich nicht da, wo die letzte war, die dem Feind keinen Erfolg brachte. Also dorthin! Mitten hinein in die Hölle! Es gehört schon eine Portion eiserne Entschlossenheit und ein starkes Selbstvertrauen dazu, das vielleicht über Leben und Tod entscheidende Kommando zu geben.

Da — wieder eine Detonation. Etwas schwächer schon, und hinter uns. Ob er uns verliert da oben? Wir schlagen einen neuen Haken, wie der Hase in der Treibjagd. Allmählich werden die Pausen größer zwischen den Explosionen und die Bomben schwächer. Der Ausdruck harter Entschlossenheit in unseren Gesichtern entspannt sich. Nur kein unnötiger Lärm jetzt! Geräuschlos fahren! Jeder Laut kann das Leben kosten! Jedesmal, wenn wir wieder Schrauben hören über uns, gehen auch wir auf höhere Fahrt, um den Abstand zu vergrößern. Wenn der Feind stoppt und horcht, stehen auch unsere Schrauben still.

Oben ist der Ölstreifen durch unsere vielen Kursänderungen und das Imkreisdrehen durcheinandergerührt. Der Zerstörer tobt herum, hat keinen Anhaltspunkt mehr und hat uns auch in seinem Horchtelefon verloren.

So schleichen wir uns so leise wie möglich davon. Erst spät

nach Stunden, als alles still bleibt, sehen wir heraus. Der Zerstörer sucht immer noch, aber schon weit ab von uns. Schließlich strecken wir das Sehrohr höher hinaus und sehen ihn am Horizont verschwinden. Dann tauchen wir auf und sehen jetzt endlich die Ursache für diesen Überfall. Die Ölspur! In dem schweren Wetter der letzten Tage war durch die heftigen Bewegungen, die das Boot in der See machte, ein Ölunker leck geworden. Die Nieten hatten sich an einer Stelle gelockert. So sickerte mit der Zeit Öl heraus und verriet uns dem patrouillierenden Zerstörer in einer langen, hinter uns an der Oberfläche hergezogenen bunten Schleppe. Unter Wasser konnten wir von dem Vorgang nichts ahnen.

Das war eine wertvolle Erfahrung für die Zukunft!

Noch in völliger Dunkelheit mußten wir morgens auftauchen. Hatten wir dann einen Ölstreifen, konnten wir das bei Hellwerden selbst rechtzeitig bemerken und den Fehler abstellen. Bis in die Morgendämmerung hinein unter Wasser zu fahren, war gefährlich. Durch Schaden wird man klug, auch unter Wasser ... Im dienstlichen Kriegstagebuch stand nur wenig von solchen Ereignissen. Allenfalls einige kurze Notizen:

6.10: Schraubengeräusche von Zerstörer hinter dem Boot.

6.12: Heftige Detonation, Backbord achtern. Wasserbombe.

6.15: Sehr schwere Explosion schräg über uns. Das Boot wird heftig erschüttert. Einige Lampen plazen. Das Licht geht vorübergehend aus. Keine ernstere Verletzungen.

6.20—7.30: Verschiedene Detonationen, allmählich schwächer werdend.

8.10: Auf zehn Meter gegangen. Amerikanischer Zerstörer in 5000 Meter Abstand.

9.10: Aufgetaucht. Nichts mehr in Sicht.

Die Notwendigkeit einer kurzen, gedrängten, streng sachlichen Berichterstattung schrieb uns diesen Stil vor. Von unserem Innern, von unseren Gefühlen, stand nichts darin.

Die Franzosen waren anders.

Ende 1916 geriet das französische U-Boot „Turquoise“ vor den Dardanellen in ein von uns gegen die feindlichen U-Boote ausgelegtes Netz. Der Franzose hatte sich so darin verwickelt und verstrickt, daß er nur noch auftauchen und sich mit seiner Besatzung den türkischen Batterien ergeben konnte. Die „Turquoise“ wurde

wie ein Fisch aus dem Netz herausgeschnitten und völlig intakt nach Konstantinopel gebracht. Bei einer genauen Untersuchung des Bootes fand man viele geheime Papiere und wichtige Nachrichten, die für uns von höchstem Wert waren. Unter anderem auch Ort und Zeit eines Treffens, das kurz darauf mit dem englischen U-Boot „E 20“ verabredet war. Auch der Befehl des französischen Flottenchefs fand sich vor, den die „Tourquoise“ vor der Unternehmung erhalten hatte:

„Es wird Ihnen die großartige Aufgabe zuteil, nach dem Marmarameer zu fahren und dort die türkischen Transporte nach Gallipoli zu unterbinden. Die Augen ganz Frankreichs sind auf Sie gerichtet.“

In sein Tagebuch hatte der französische Kommandant schon am dritten Tag der Unternehmung, wohl etwas müde gemacht durch unsere Abwehrmaßnahmen, geschrieben:

„Mein Gott, wie soll das nur werden! Achtzehn Tage sollen wir hier bleiben. Wie soll man das nur aushalten. Es ist furchtbar*)!“

In Konstantinopel holte man in größter Eile ein dort in Reparatur befindliches kleines U-Boot aus der Werft und schickte es an den Treffpunkt mit dem Engländer. „E 20“ traf dann anstatt mit der „Turquoise“ mit einem deutschen Torpedo zusammen, der das Boot mit dem größten Teil der Besatzung in Stücke riß.

Allmählich kehrten unsere Nerven in ihre alte Lage zurück und entspannten sich. Das Quecksilber rutschte herunter, aber zitterte doch noch etwas nach. Das war ein böses Erwachen gewesen an diesem Morgen!

Abends drängte sich die Besatzung bei schönem Wetter oben auf dem Turm zusammen. Die Welt schien so friedlich zu sein, und jeder philosophierte für sich über die letzten Erlebnisse.

„Morgenstunde hat Gold im Munde?“

Gewiß! Denn das Gold war Leben und Freiheit, die uns dieser „U-Boots-Morgen“ neu geschenkt hatte.

*) v. Heimburg: U-Boot gegen U-Boot.

Winternacht in der Irischen See.

Zerstörer waren im Anfang des Krieges harmlos. Wenn man vorsichtig genug war und sich nicht rammen ließ! Überraschungen in unsichtigem Wetter waren gefährlich. Wasserbomben gab es damals noch nicht. Man mußte Zerstörern nur immer hübsch aus dem Wege gehen und sich nicht etwa einfallen lassen, sie zu reizen. Ihre Abwehr hatte praktisch keinen Erfolg, schon wegen ihrer verhältnismäßig geringen Anzahl, denn die Hauptmasse der englischen Zerstörer war damals bei der „Großen Flotte“. Eine Hochseeschlacht zwischen Deutschen und Engländern lag zu dieser Zeit noch nicht ganz außerhalb aller Möglichkeit. Jellicoe war allerdings schlau genug, sich zurückzuhalten. Aber wir Deutschen hätten heran müssen an die englische Hauptmacht zur See. Wir konnten im Nahkampf nur gewinnen.

Später, von 1917 ab, wurden Zerstörer unser tägliches Brot. Schon in der Nordsee lauerten sie uns auf. Ihre Hauptwaffen waren ihre große Beweglichkeit und die Wasserbomben, und, wenn sie uns schon durch ihre Anwesenheit nur unter Wasser drückten und stundenlang unter Wasser hielten, war das eine Erschwerung und Verzögerung unserer Unternehmungen. Im Kanal bewachten sie die Sperre Dover—Calais und oben um England die Durchfahrt zwischen den Orkneys und den Shetlandsinseln. Sie waren buchstäblich überall und nirgends. Nie war man ganz vor ihnen sicher. Wie es überhaupt während der langen Wochen einer U-Boots-Fernunternehmung niemals auch nur eine einzige Minute gab, in welcher das Boot außer Gefahr war.

Manche Leute sagen, daß das U-Boot eine heimtückische Waffe sei, weil es versteckt und hinterlistig, selbst ohne große Gefahr zu laufen, an sein Opfer heranschlich. Solche Leute sind niemals mit uns gefahren. Die Augen der Unterseebootfahrer hatten nichts Hinterhältiges, Heimtückisches in sich. Im Gegenteil, sie waren groß und offen, ruhig und frei, wie die Augen alter Menschen zu sein pflegen, die durch schwere Erfahrungen gegangen sind und gelernt haben, sich freiwillig einzusetzen für etwas, das höher ist als das eigene Leben.

Die Hauptarbeit der Zerstörer bestand in der Begleitung einzelner wertvoller Schiffe und vor allem ganzer Konvois durch die Gefahrenzone. Lange bevor ein U-Boot einen Konvoi überhaupt sehen konnte, versuchten sie schon, uns abzudrängen. Ihre Hauptschwäche war, daß sie immer gegen einen unsichtbaren Feind denken, handeln und kämpfen mußten. Nachts war ihre Kampfkraft uns gegenüber wesentlich geschwächt. Wenn es nur einigermaßen dunkel genug war, blieb ein über Wasser fahrendes U-Boot auch auf nahe Entfernungen unsichtbar. Aber Angriffe bei Nacht über Wasser erforderten einen sicheren Blick und viel seemannisches Geschick. Aus dem U-Boot wurde eine Torpedoboot. Wie oft haben wir einen Angriff gefahren und auch Schiffe versenkt, wenn ein Zerstörer sozusagen unmittelbar danebenstand! Viele U-Boots-Offiziere hatten schon im Frieden eine dreijährige Torpedobootschule durchgemacht und wußten, worauf es ankam.

Auf meiner Dezemberunternehmung 1917 in die Irische See arbeiteten wir fast ausschließlich nachts über Wasser. Dies auch vor allem deswegen, weil tagsüber der U-Boots-Gefahr wegen nur einzelne schnelle Schiffe zwischen der englischen und irischen Küste verkehrten.

Einen solchen schnell fahrenden Zweischornsteindampfer griff ich eines Morgens auf verhältnismäßig flachem Wasser an. Schon nach neun Sekunden eine ungeheure Detonation. Glasplitter im Boot und so weiter. Wir dachten an eine schwere Luftschiffbombe. In Wirklichkeit war es unser eigener Torpedo, der sofort nach Verlassen des Rohres infolge eines Fehlers an seinen Tiefenrudern dicht vor uns in den Grund gegangen war und uns seine 200 Kilogramm Sprengstoff um die Ohren geschlagen hatte. Diese Erfahrung war deshalb besonders unangenehm, weil wir nichts aus ihr

lernen konnten. Denn schießen mußten wir doch immer wieder, und ein technischer Versager in dem sehr feinen Mechanismus des Torpedos war und blieb stets möglich. —

Diese Winterfahrt in die Irische See war voll von spannenden Erlebnissen.

Tagsüber war die See wie ausgestorben. In der Nacht wurde sie lebendig. Dann blinkte und blitze es um uns in der Runde, und die Feuer leuchteten auf aus den Buchten und von den Inseln.

Unter der englischen Küste bei Holyhead ziehen Schatten entlang. Irgend etwas ist da. Aber wir können auf dem dunklen Hintergrunde auch mit scharfen Nachtgläsern nichts Genaues sehen. Jetzt tritt die Küste zurück in eine Bucht. Wir ziehen uns näher heran. Zwei Fahrzeuge, sehr lang und gedrunken, werden sichtbar. Zerstörer! Der nächste vielleicht 2000 Meter entfernt. Dann ein tief im Wasser liegender Dampfer. Alles ohne Lichter, abgeblendet. Zwei kaum auszumachende Unregelmäßigkeiten auf der See hinter dem Schiff, zwei kleine „Höder“. U-Boots-Jäger? Da ist unmöglich heranzukommen. Ein U-Boot kann bei Nacht unter Wasser durch das Sehrohr nichts sehen und daher auch nicht angreifen. Über Wasser ist bei der Stellung der Zerstörer aber auch nichts zu machen. Wir verfolgen diese Gesellschaft noch eine ganze Zeit, bis wir in die Nähe des Carnarvon-Feuerschiffes kommen. Der Geleitzug verschwindet dann im Hintergrunde der Bucht, und wir beschließen, uns in der Nähe dieses Ansteuerungspunktes auf die Lauer zu legen.

Vorsichtig schleichen wir heran an das Feuerschiff. Hinten in der Kajüte brennt Licht. Da sitzen sie wohl jetzt, die alten Seebären, bei Grog und Karten. Oder sie machen Eintragungen in ihr Loggbuch über alle die Notrufe, die sie heute mit ihrer Funkantenne aufgefangen haben. In der Frühe war eine Unterwasserdetonation in Richtung Holyhead. Zwei Flieger und ein Luftschiff flogen mittags vorbei. Eine Zerstörerflottille passierte am Abend. Sonst keine Ereignisse. Jetzt kreist die große Lampe oben über dem im Dunkeln liegenden Schiffskörper. Jedesmal, wenn der Lichtstrahl die Stage und Wanten trifft, läuft es wie kleine Blitze um den Mast. Hoch sieht das Feuer über unsere Köpfe hinweg in die Nacht. Aber wir müssen aufpassen, daß wir außerhalb des Lichtkegels bleiben. Und doch ist es so beruhigend, einmal ganz dicht

bei Engländern zu sein, die nicht gleich mit Wasserbomben schmeißen. Auch wir lassen die Feuerschiffsleute unbehelligt. Seezeichen waren sozusagen neutral im Kriege. Sie zeigten Freund und Feind den Weg.

Gegen Mitternacht zieht im Westen ein Fahrzeug vorbei. Wir verlassen unseren Anstand und plütschen uns näher heran. Es ist ein großer, tiefbeladener Dampfer. Ungesichert. Stunden dauert es, bis wir so weit aufgeholt haben, daß wir den Überwasserangriff ansetzen können.

Um einen sicheren Schuß haben zu können, müssen wir Geschwindigkeit und Kurs des Schiffes möglichst genau kennen. So laufen wir zuerst eine Zeitlang in etwa tausend Meter Abstand neben dem Schiff her, genau mit derselben Geschwindigkeit wie der Gegner. Es ist jetzt so dunkel geworden, daß mit bloßem Auge nur eine verschwommene Masse neben uns zu erkennen ist. Neun Seemeilen messen wir an unseren eigenen Umdrehungen. Es ist grauenhaft, so neben seinem Opfer herzufahren und zu wissen, daß es vielleicht noch zehn oder zwanzig Minuten zu leben hat, bis der feurige Tod aus der See steigt und alles verschlingt. Es ist ernst unter den wenigen Männern bei uns auf der Brücke. Die Schrecken des Krieges machen stumm. Jedes Kommando bei uns, jede Bewegung, jeder Griff gilt dem Tod der anderen. Alles ist genau vorher bestimmt. Wir selbst sind zum Schicksal geworden. . .

Paulsen steht neben mir im Dunkeln und setzt den Zielapparat auf einen kleinen Zapfen am Turmumbau. Inzwischen haben wir uns vor das Schiff gesetzt und auch seinen Kurs bestimmt. Genau Südwest. Wenn unser Torpedo in einem Winkel von 90 Grad zum Schiff treffen soll, müssen wir also im Augenblick des Schusses Nordwest steuern.

Das Prinzip des Zielapparates beruhte auf den Grundgesetzen des Dreiecks. Der eine Schenkel des Dreiecks war beweglich. Diesen „Gegnerarm“ richtete man mit einem Fadenvisier auf das Ziel ein. Der Abstand beim Schuß, den wir uns wählen konnten — man mußte ihn allerdings richtig schätzen, denn messen konnten wir ihn ja nicht —, und Kurs und Geschwindigkeit des Gegners waren die „bekannten Größen“.

„Welche Geschwindigkeit soll ich einstellen?“ fragt Paulsen aus der Dunkelheit.

„Neun Seemeilen“, sage ich.

Wir fahren wieder seitlich heraus und parallel zu dem Dampfer. Unsere Position ist so, daß von jetzt ab jeden Augenblick der geplante Angriff durchgeführt werden kann.

„Welchen Abstand und welchen Schneidungswinkel?“

„Fünfhundert Meter und 90 Grad!“

Ich sehe, wie Paulsen seine Einstellungen am Zielapparat mit einer Taschenlampe kontrolliert. Nach der Seite hin, wo der Dampfer fährt, hält er die Hand vor seine Lampe. Man kann nicht vorsichtig genug sein.

„Alle Mann sind auf Tauchstationen“, meldet mir der Leitende Ingenieur von unten aus der Zentrale. Bei Kampfhandlungen ist jeder Mann auf seiner Station. Bereit sein, ist alles. Nur niemals den Gegner unterschätzen. Die Freiwache der Leute hat bis zu diesem Augenblick geschlafen. Jetzt stehen sie noch etwas verstört an ihren Maschinen und Ventilen.

„Was ist denn los oben?“ fragt einer noch halb verschlafen.

„Überwassernachtangriff auf einen großen Dampfer. In zehn Minuten wird angegriffen!“ ruft ihm ein anderer zu, der bis eben frische Luft genommen hat auf dem Turm und die Vorbereitungen mit angesehen hat.

Was war das für ein seltsames Leben im U-Boot! Krieg und „Frieden“ hart nebeneinander. Immer alles ohne Übergang, ohne Vorbereitung. Schlaf, toter Schlaf. Stunden. Dann plötzlich Rufe, Befehle. (Die Alarnglocke wurde nur in Gefahr in Tätigkeit gesetzt, um die Nerven zu schonen.)

Angriff auf einen großen Dampfer! Erst allmählich wird man wach und fühlt, wie das ganze Boot fiebert vor Erwartung.

Ich prüfe noch einmal alles, visierte zur Probe auf tausend Meter den Dampfer an, kann aber nicht mehr sehen als eine dunkle Masse. Beim Schuß auf 500 Meter Abstand wird es ja besser sein.

„Angriff beginnt!“ pfeift es durch die Sprachrohre des Bootes in alle Räume. Unten im Maschinenraum ein Klingeln an den Telegraphen. Dreimal springt der Zeiger auf „Äußerste Kraft“ und bleibt dann dort liegen.

„Äußerste Kraft! Angriff!“ Über das Gesicht des Maschinisten Mehler zuckt ein Leuchten. Er reißt die Ventile auf und

arbeitet an den Hebeln. Winkt und dirigiert. In dem Höllenlärm ist kein Wort zu verstehen. Nur durch Zeichen kann man sich verständigen. Und die Motoren arbeiten wie wild, hämmern und donnern und reißen die Schrauben mit unbändiger Kraft herum. Dem Feind entgegen!

Oben jagt das Boot durch die Nacht und bohrt sich mit dem Bug tief hinein in die See. Dann hebt es sich wieder hoch heraus und sprüht seinen Gischt über den Turm.

Dem Feind entgegen! Stander „Z“ vor! Ran an den Feind!!

Herrliches Gefühl! Angriff! Wille und Kraft. Das Pferd hat die Sporen. Seine Flanken zittern. Mit vorgestrecktem Hals stürmt es mit uns davon.

In wenigen Minuten muß der Gegner in den Visierfaden des Zielapparates einlaufen.

Groß und mächtig schiebt sich das Schiff aus der Nacht heran. Schon sehen wir die breite gespenstisch aufleuchtende Bugwelle, die der Dampfer vor sich herschiebt.

„Beide Bugrohre fertig!“

Näher und näher wächst es heran. Drohend und unheimlich.

„Erstes Rohr, Achtung!“

Ich stehe gebückt mit dem Auge am Visierfaden und sehe, wie die Bugwelle passiert. Dann ist alles wieder schwarz. Jetzt kommt der vordere Mast, jetzt die Brücke, der Schornstein. . .

„Erstes Rohr, los!!!“

Unten im Turm drückt Bening auf einen winzig kleinen Knopf, die elektrische Abfeuerung des Torpedos. Wir haben uns im Laufe der Kriegsjahre gut eingespielt aufeinander. Er kennt meine Stimme und ich seine Hand. Wir mißverstehen uns nicht. In dem Augenblick, in dem das befreiende „Los“ ertönt, fließt der Torpedo auch schon heraus aus seinem Rohr.

Wir reißen das Boot im gleichen Augenblick herum nach Backbord, um den Abstand von der Explosionsstelle zu vergrößern.

Ein silbriger Streifen geistert über das Wasser. Er zeigt vor den Dampfer. Der Torpedo!

Wir alle auf dem Turm starren nach dem dunklen Schiff. Plötzlich eine riesenhafte Feuersäule in der Nacht. Groß und mächtig steigt sie in die Dunkelheit. Gleich darauf eine gewaltige

Detonation. Unsere Trommelfelle zittern. Es heißt in den Augen vor Helligkeit. Wir sehen, wie der Schiffskörper unter feuriger Rauchentwicklung in zwei Teile bricht. Das Vorschiff versinkt wie ein Stein in der See. Das Achterschiff bäumt sich heraus, glüht und zischt. Das lange Rohr einer Kanone leuchtet auf im Feuer-schein und starrt wie in letzter Abwehr zu uns herüber. Zu spät. Noch einmal lobert es hoch auf. Dann sinkt mit einem Schlage alles in die Nacht. Nur ein Licht noch auf der See, das armselig zuckt. Die Nachtrittungsboje des Dampfers, die sich beim Untergang von selbst gelöst hatte und nun als Grabstein über den Unglücklichen leuchtete.

Kein Wort bei uns auf dem Turm. Große Erlebnisse machen stumm. Wir wußten, daß wir unsere Pflicht taten. Auge um Auge, Zahn um Zahn. Landgraf werde hart!

Der Dampfer hatte anscheinend Brennstoff, wahrscheinlich Gasolin geladen. Das Schicksal hatte ganze Arbeit gemacht und Schiff und Menschen in wenigen Sekunden vernichtet.

Diese Nacht sollte uns noch ein anderes Abenteuer mit Zerstörern bringen. Wir hatten uns gegen Morgen mehr nach Westen gezogen und fühlten uns im Dunkel der Winternacht an den vielbefahrenen Dampferweg zwischen Rish-Feuerschiff und Holyhead heran. Über Langeweile konnten wir nicht klagen, da es um uns herum wimmelte von Zerstörern, Bewachern und Dampfern. Ein großer tiefbeladener Dampfer war unser Ziel, der anscheinend nach Liverpool hineinwollte. Aber zwei Zerstörer sicherten ihn, und es schien fast unmöglich, heranzukommen. In der pechschwarzen Nacht waren wir einem von ihnen schon einmal zu nahe gekommen und hatten gerade eben noch ausweichen können. Aber etwas von dem Öldunst unserer Dieselmotoren war anscheinend in seine Nase gekommen. Jedenfalls waren beide Zerstörer sehr aufgeregt. Wir wohl auch etwas, denn die Situation war kritisch und gefährlich. War es nicht besser und vor allem sicherer, zu tauchen und auf den großen Dampfer, wenn auch schweren Herzens, zu verzichten?

Da plötzlich ein helles Licht achteraus an Steuerbord. Instinktiv fliegt die Hand an die Alarmglocke, zögert aber noch einen Augenblick. Was war das? Hatte man uns gesehen? War höchste Gefahr? Da blüht es durch die Nacht in abgehackten

Morsezeichen: „Keep a sharp look-out, german submarine ahead!“ Ein Zerstörer warnt über uns hinweg den anderen! Unsicher zuckt ein Strahl des feindlichen Scheinwerfers über unsere Brücke. Meine Leute lachen. „Sie sehen uns nicht!“ Und meine Hand löst sich zögernd wieder vom Taster der Glocke. Jetzt noch einige Sekunden aushalten, nervenaufreibende Sekunden. Wie ein Schemen zieht der schlanke Schatten des letzten Zerstörers an uns vorüber und verschwindet wieder mit dem Dunkel. Hinter uns löst sich ein größerer, riesenhafter aus der Nacht — der Dampfer! Jetzt nach Durchbrechung der Sicherung haben wir freie Bahn. Es war ein faires Spiel, das wir den Zerstörer-Kommandanten angeboten hatten. Aber die Engländer konnten es nicht zu ihrem Vorteil wenden und mußten ihren Morsepruch teuer bezahlen.

Der Dampfer wußte sich in einer Weise zu wehren, welche wir nicht voraussehen konnten. Unser Torpedo fuhr ihm vorne in den Laderaum und erzeugte eine hohe mit Kohlenstaub vermischte Sprengwolke. Todwund und schwer sinkt das Schiff auf der Stelle mit dem Bug in die See. Wir beobachteten, einige hundert Meter davon, im Dunkel der Nacht. Aber, was ist das? Der Schatten des Dampfers wird plötzlich wieder größer, wächst ins Riesenhafte. Macht er denn noch Fahrt? Habe ich die Entfernung verschätzt? Will er uns mit letzter Kraft noch rammen? Aber er sank doch schon! Blitzschnell durchzuden mich diese Gedanken. Gleichzeitig ein hastiges Kommando zu den Maschinen. Immer näher rückt das Untier. Jetzt endlich kommen wir in Fahrt.

Wie ein Stier nimmt er uns an mit gesenktem Kopf! Wir halten den Atem an. Dreimal äußerste Kraft! Endlich ein Krachen, Versten und Splintern. Fast senkrecht ragt das Heck des unglücklichen Dampfers in die Nacht, und wir erleben das grandiose Schauspiel, daß das Schiff 50 Meter von unserem Turm mit dumpfem Rauschen in die Tiefe geht.

Schiffe, die sich nachts begegnen!

Das letzte Kriegsjahr wird das schwerste. — Durch drei lange Jahre haben wir unseren Feinden Zeit gelassen, das Wesen des U-Bootes bis in seine letzten Geheimnisse zu studieren. Er verfolgt und bekämpft uns an der Oberfläche. Durch Nebel und Sturm. Aus der Luft und in den Tiefen des Meeres. An den Küsten und auf offener See. Es ist, als ob das Meer selbst zu den Feinden übergegangen ist. So fiebert es in Angriff und Abwehr, wie elektrifiziert. Jede Welle ist feindlich. Die Küstenfeuer sind falsch und die Lichter auf der See trügerisch. Man „hört“ uns, „hört“ auf das ferne Schlagen unserer Schrauben und tastet über den Meeresboden mit elektrischen Fingern. Zu Tausenden schwimmen die kleinen grünen Glaskugeln auf dem Wasser, losgerissen von den Netzen, die man überall nach uns gestellt hat.

Die U-Boots-Abwehr ist zu vollem Leben erwacht. 90 Prozent aller Dampfer sind bewaffnet. Zerstörer und U-Boots-Jäger, Minen und Bomben, Flugzeuge und Luftschiffe, Netze und Horchapparate, sie alle stehen, aktiv oder passiv, aber gut geleitet und einmütig zusammen gegen das U-Boot. Hinter ihnen die ganze englische Nation mit dem unbeugsamen Willen, zu siegen, und in der unbeirrbaren Überzeugung, daß das Unheil nur durch einen starken nationalen Willen aufzuhalten ist.

Auch der Ersatz der versenkten Schiffe durch Neubau ist in Schwung gekommen. Amerika baut seine „victory ships“, seine Standarddampfer in 55 Tagen.

Es kommt zu einem gewissen Ausgleich der Kräfte zwischen uns und unseren Gegnern. Die Versenkungsziffern werden niedri-

ger, und die Verluste mehren sich. Trotz alledem bleibt aber das U-Boot immer und unverändert die schwerste Bedrohung für die englische Seeherrschaft, gegen die sich das Inselreich mit allen und äußersten Mitteln wehrt.

Aber den großen Vorsprung, den das deutsche Volk mit seinen U-Booten vor allen Feinden hatte, als es in den Krieg zog, hat es freiwillig drangegeben. Keiner Waffe, nicht den großen Mörsern und Zeppelin, nicht unseren Flugzeugen oder „Parisgeschützen“ hat der Feind jemals so hilflos und starr vor Schreck gegenübergestanden, als gerade dem deutschen Unterseeboot. Es war, als wenn England durch Jahre gelähmt war vor Entsetzen, bis es sich zuletzt in einer ungeheuren Kraftanstrengung, unterstützt von seinen amerikanischen Bundesgenossen, aufraffte, um uns zu bekämpfen.

Bei richtiger Verwendung hätte noch in den Jahren 1915/16 das Ergebnis einer dreiwöchigen Fernfahrt eines U-Bootes im Mittel 20 000 bis 30 000 Tonnen sein können, als Ausnahme 50 000 bis 60 000 Tonnen. Aber eine kurzfristige und schwächliche Politik fesselte unsere Kraft und schlug uns die beste Waffe aus der Hand.

1918 mußte schon ein Ergebnis von 15 000 bis 20 000 Tonnen als gute Leistung angesehen werden. So manches Boot, das neu war, kehrte ohne jede Tonne zurück. Eine erfolgreiche Fahrt in die Gewässer um England und die sichere Rückkehr des Bootes in den Heimathafen war eine ungeheuer schwierige Aufgabe geworden.

Die Deutsche Bucht war durch Minen blockiert. Die neue englische Mine war an die Front gekommen und funktionierte jetzt endlich nach jahrelangen Versuchen gut. Die deutschen Minen waren schon bei Kriegsausbruch einwandfrei und sind in ihrer Konstruktion kaum geändert worden. Die deutschen Minensucher kämpften einen verzweifelten Kampf gegen diese Minenoffensive, die uns vom Feind bis dicht vor unsere Tür getragen wurde. Der deutschen Flotte drohte die Einschließung in den eigenen Häfen. Um unsere U-Boote nicht unnötigen Verlusten auszusetzen, benutzten wir immer häufiger beim Ein- und Auslaufen den Weg durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Ostsee. Und dann nach Norden durch den Sund, das Kattegatt und Skagerrak. Schon in dänischen und schwedischen Gewässern begann die feindliche Gegen-

wirkung in Gestalt von Minen und auf der Lauer liegenden U-Booten.

Oben in der Nordsee empfing uns die große amerikanische Sperre. Weit und breit kein Schiff. Eine tödliche, einsame Stille über der See. Aber unter der Oberfläche fieberten Tausende von Minen und warteten, daß sie aufbrüllen durften bei der leisesten Berührung. Wir mußten hindurch, wenn wir uns nicht dem Willen des Feindes ausliefern und an den schmalen Durchfahrten passieren wollten, welche an beiden Seiten unter der Küste freigelassen waren.

Dann kam oben um England ein Stück freies Meer. Wenigstens keine Minen. Aber überall englische Augen, im Wasser, über dem Wasser und an den Küsten, fieberhaftes Wache sein, alles wartete auf uns. Zerstörer, Fischdampfer, Flugzeuge, armierte Yachten und U-Boots-Jäger. Es hatte jetzt Zweck, ein von weitem gesichtetes U-Boot zu verfolgen. Früher war das aussichtslos gewesen. Jetzt konnte man sich an seine Fersen heften. Man konnte unter Wasser fühlen, hören, tasten und verfolgen. Man konnte auch unter Wasser töten.

Der freie Atlantik zeigte sein altes Gesicht. Aber die englische Westküste war dunkel und drohend. Die schönen einsamen Inseln, weit draußen im Meer, wie St. Kilda, North Rona und Sulister sind „Horchposten“ geworden, Stützpunkte. Jetzt wehrte sich England in seiner ganzen Natur, jeder Lebensnerv war Abwehr. Und trotzdem kamen wir durch und griffen an und versenkten wie früher.

Die See war leer. Segelschiffe waren ausgestorben. Fast kein alleinfahrender Dampfer mehr. Einzelne wertvolle Schiffe zusammen fahrend unter starker Sicherung. Oder, wie meistens, massierte Geleitzüge unter starker Bedeckung.

U-Boots-Fallen in jeglicher Gestalt, neue Systeme, alles auf „Hörchen“ eingestellt. Ein einzelnes Schiff war immer verdächtig. Wie Lockenten schwammen sie auf der See. Aber unsere Haare waren nicht umsonst grau geworden im Laufe der Jahre. An die 50 000 Seemeilen hatten wir mit „U 62“ über Wasser, fast 4000 Seemeilen unter Wasser zurückgelegt. Wir waren alt und erfahren. Nur das Glück, das Kriegsglück, das kein Soldat und kein Seemann entbehren kann, mußte uns treu bleiben!

Zu Anfang des Jahres 1918 gelang den Engländern endlich auch die effektive Absperrung der Straße Dover—Calais. Zwischen Folkestone und Gris Nez wurde ein zehnstöckiger Minenwall gelegt, der die Straße unter der Oberfläche hermetisch abschloß. Wurde ein U-Boot in der Nähe gemeldet, so flammte auf ein Signal eine Reihe von Bojen in weißem Magnesiumlicht auf und verwandelte die Nacht in strahlende Helle. Das U-Boot mußte tauchen und wurde durch den Minenwall mit größter Wahrscheinlichkeit vernichtet. Viele Spinnen warteten im Netz auf ihr Opfer. Diese Sperre war wirklich eine „Todesbarriere“ geworden. Ihre Fertigstellung bedeutete das Ende des Unterseebootstützpunktes Zeebrugge an der flandrischen Küste. Wir mußten ihn aufgeben, als ein Boot nach dem anderen nicht zurückkehrte.

Ein Zufall riß uns noch einmal heraus aus dem „Schützen-graben“ um England. Im April 1918 wurde „U 62“ auf eine lange Fahrt nach den Azoren geschickt. Auch dort hatte Deutschland ein Sperrgebiet erklärt, das unter Kontrolle gehalten werden mußte. Auf Ein- und Ausfahrt spürten wir sehr wohl die „neue Zeit“. Aber draußen im freien Ozean umgab uns eine fast friedensmäßige Stille. Leider war der Handelsverkehr um die Azoren nur schwach. Immerhin versenkten wir noch 24 000 Tonnen, darunter einen größeren englischen Transporter, einen Getreidedampfer aus Argentinien, zwei Kohlendampfer und verschiedene kleinere Schiffe. An einem schönen Maimorgen wagten wir uns an Ponta Delgada heran, den Haupthafen der Insel St. Miguel. Wir hofften auf ein- oder auslaufende Schiffe. Die Berge der Insel ragten hoch vor uns aus der See, von der Stadt selbst war noch nichts zu sehen. Wir gingen sehr frühzeitig unter Wasser, denn im Hafen waren die Amerikaner, deren frische Wachsamkeit wir schon von England her kannten. Allmählich wuchs das Land höher heraus, und einzelne Häuser leuchteten von den grünen Hängen. Wir nahmen die Vergrößerung des Sehrohres zu Hilfe und sahen uns mit gespanntester Aufmerksamkeit alles genau an. Ab und zu verdrehten wir unsere Augen nach oben, um auch feindliche Flieger und Luftschiffe rechtzeitig zu entdecken. Dafür hatten moderne U-Boote ein „Zenitrohr“, für den „Blick in den

Himmel". Wir mußten uns vorsehen, da das Wasser sehr klar und durchsichtig war.

Hellste Sonne lag blendend über den weißen Häusern der Stadt. Als junger Offizier war ich 1910 zum letzten Male hier an Land gewesen. Heute kamen wir in anderen Absichten. Über allem ragte der viereckige Turm der Kathedrale in den blauen Himmel. Hinter der Stadt zogen sich sanft die Berge hinan. Im Hafen einige Schiffsmasten und Schornsteine. Zwischen den Häusern Grün und Palmen. Da fiel mir ein, daß wohl so mancher von uns an Bord noch niemals eine südliche Stadt, geschweige denn eine Palme gesehen hatte. So ließ ich sie alle in den Turm ans Sehrohr kommen. Einen nach dem anderen, die Matrosen und Heizer. Ich stand daneben, in dem von blau-grünem Licht durchfluteten Turm und sah das große Erstaunen in dem vom Sehrohrlicht scharf beleuchteten Auge meiner Leute. Das war ja ein Stück von einem „fernen Land“, ein Stück Seemannsphantasie, Palmen und Berge und weiße, heiße Sonne!

Nach einer Stunde wurde es im Hafen lebendig. Ein großer U-Boots-Jäger schoß heraus. Die ganze Mannschaft an Deck verteilt. Die Geschütze besetzt und gerichtet. Das war typisch für 1918. Man hatte uns, weil wir jetzt sehr nahe waren, von der Mole gehört, „erhört“. Wir verfolgten den Amerikaner genau mit dem Sehrohr, wichen vorsichtig aus, „schwebten“ ab und zu geräuschlos, wenn er in unsere Nähe kam, und zogen uns langsam nach See zurück. Leider kam kein lohnendes Objekt in die Nähe unserer Torpedos.

Am nächsten Tage versenkten wir einen kanadischen Segler aus Stahl. Ein ganz neues Schiff. Bevor wir herangingen, fuhren wir in die Nähe des Rettungsbootes, in dem die Mannschaft saß, und sahen von oben hinein mit dem Sehrohr. Es schien alles normal. Dasselbe taten wir bei dem Schiff selbst. Dann schickten wir den Priisenoﬃzier hinüber. „Ladung Salz und Kartoffeln“, war die Meldung. „Dürfen wir zwei Hunde und Kanarienvögel mitbringen?“ Dann kam das Priisenboot zurück. Vorne stand neugierig ein zottiger schwarzer Hund, neben ihm ein kleiner glatthaariger Terrier. Der große erhielt den Namen „Seemann“. Der kleine hieß „Jimmy“. Dann zogen wir weiter.

Über das Jagdglück blieb lange aus, und die Maisonne brütete

heiß über der weitgespannten See. Für ein altgedientes Frontboot, wie wir es waren, fühlten wir uns wie auf einem Passagierdampfer. Strahlendes Wetter und durchsichtige blaue See.

Es ist Sonntagmorgen. Und ganz gegen alle Erwartung und Berechnung höre ich plötzlich vom Turm rufen:

„Feindliches Sehrohr an Steuerbord.“ Sofort springt wieder der Ernst in die fröhlichen Gesichter.

Die Motoren schrecken brummend auf aus ihrer Ruhe. Während das Boot schon hart abdreht, schwenkt unsere dicke Kanone ihre drohende Mündung auf den vermeintlichen Feind. Einen Denkfettel für seine Frechheit, uns am helllichten Tage in der wohlverdienten Sonntagsruhe zu stören, sollte er doch wenigstens haben.

Da löst sich die kriegerisch gereizte Stimmung in ein bescheidenes Lachen. Wir hatten inzwischen mit vielen Doppelgläsern das feindliche „Sehrohr“ genauer verfolgt und erkannt, daß es zwar auch zur Zunft der Unterwasserbewohner gehörte, aber immerhin harmloser Natur war. Mit einer Granate hätten wir diesem Feind jedenfalls zuviel Ehre angetan. Der Friedensstörer war eine große Seeschildkröte, die auf ihre Art Sonntag machte und, den dicken Kopf gegen die Sonne erhoben, hier draußen im Atlantik viele hundert Meilen von der nächsten Küste, friedlich durch die Gegend fuhr. Da sie auch so etwas wie ein kleines Kielwasser hinter sich her zog, war auf größere Entfernung im ersten Augenblick die Verwechselung möglich gewesen.

Nun war natürlich die Aufregung groß! In Gedanken an eine Schildkrötensuppe ließ uns verwilderten U-Boots-Fahrern schon das Wasser im Munde zusammen. Aber wie ihr beikommen? Wozu hatte man denn das Dingi mit? Also schnell raus mit dem kleinen Seelenverkäufer. Zwei tüchtige Seeleute hinein und vorsichtig herangepirscht. Mit dem U-Boot lagen wir etwa hundert Meter davon, alle Mann natürlich an Deck, mit gespanntester Aufmerksamkeit den Blick auf diese, für uns neuartige Jagd gerichtet. Als das Boot ablegte, hatte ich unserem tüchtigen Paulsen noch zugerufen, wie er „sie“ denn fangen wolle? „Am Bein“, tönte es lakonisch und siegesbewußt zurück.

Na, die Schildkröte hatte inzwischen wohl auch den Braten gerochen. Sie war auch „alt und erfahren“ und ließ das Dingi

ruhig herankommen. Paulsen lag mit einem Arm weit vorne aus dem Boot, den Blick fest auf das in dem bläulich klaren Atlantikwasser deutlich sichtbare Backbord „ächtere“ Bein der Schildkröte gerichtet. Mit einem Male gab es einen ungeheuren Pulsch, und weg war sie, einen perlenden weißen Strudel hinter sich herziehend.

Die Schadensfreude ist ja leider oft die ehrlichste im Leben! Infolgedessen brüllte die ganze Besatzung: „Schnell auf 20 Meter gehen“ (ein sehr häufig vorkommendes Kommando bei uns, wenn wir Ursache hatten, uns schnell in schützende Tiefen zu begeben). Die forschenden Jäger kehrten vorläufig etwas enttäuscht an Bord zurück. — So ging das also nicht! — Aber die Findigkeit von Paulsen fand Auswege. Zunächst wurden die Riemen des Dingis umwickelt. Wozu hatte man früher einmal Lederstrumpf gelesen? Ein großer handfester Kescher wurde gebaut. Für zukünftige Fälle wurde ein Stichwort „Schildkrötenalarm“ verabredet und das Beiboot tagsüber klar oben an Deck gestellt, um es schnell bei der Hand zu haben.

Am Nachmittag, um die Kaffeestunde, ertönte das sehnstüchtig erwartete Stichwort. Alles strahlte. Es war doch, ehrlich gesagt, ganz angenehm, mal mit einem weniger wehrhaften Gegner zu tun zu haben. Diesmal glückte es besser. Der Kescher arbeitete glänzend, und mit einem eleganten Schwung war die erste Schildkröte im Boot. Schnell brachten wir es auf eine große Fertigkeit bei dieser Jagd und erbeuteten schon am ersten Tage drei schöne Exemplare, von denen eins ein uraltes siebzigpfündiges Tier war, das auf dem Rücken seiner Schale allerhand blinde Passagiere in Gestalt von Muscheln und anderen Schmarozern mit sich führte und wohl schon seit Jahrzehnten, lange bevor die U-Boote die Konkurrenz aufmachten, die blaue Tiefe des Atlantik durchsteuert hatte.

Die drei wurden dann „Methusalem“, „Max“ und „Moritz“ getauft und zusammen mit „Seemann“ und „Jimmy“ in der Gruppe „Hagenbeck“ zusammengefaßt. Dazu gehörten noch vier Kanarienvögel, die ja ebenfalls „Schiffbrüchige“ waren. Sie hatten leider die unangenehme Angewohnheit, in den Mitternachtsstunden am meisten und am schönsten zu singen. Da sie im U-Boot ja nur elektrisches Licht zu sehen bekamen, so konnte man ihnen diese gänzliche Verkennung der Sachlage nicht allzu übel nehmen.

Wenn kein Feind in Sicht und das Wetter schön war, wurde dann nach der Rolle „Hagenbeck an Deck“ sämtliches Gekrönte aus den Tiefen des Bootes an die frische Luft befördert, was besonders den Hunden sehr gut zu tun schien. Das Unterwasserfahren schätzten sie durchaus nicht und pflegten sich dann traurig in eine Ecke zu legen, in tiefen Gedanken über die seltsame Torheit der Menschen, die freiwillig stundenlang unter Wasser fuhren, während oben die warme, schöne Sonne schien.

Methusalem, die älteste der Schildkröten, wußte sich ihre Position an Bord schnell zu verschaffen. Da sie zunächst etwas stumpfsinnig erschien, meinte ein junger Heizer, sie aufmuntern zu müssen, indem er ihr mit einem Besenstiel den adlerartigen Schnabel zu öffnen versuchte. „So ein Tier muß doch auch mal etwas fressen!“ Eine halbe Stunde ließ Methusalem sich das gefallen, dann schnappte das Tier zu und hatte in seinem Stumpfsinn aus Versehen den Zeigefinger des Heizers erfaßt, der Zeter und Mordio schrie und mit einiger Mühe und halb durchgebissenem Finger aus seiner Lage befreit werden mußte.

So ist das ganze Gekrönte drei Wochen mit uns zur See gefahren. Schlachten mochten wir die Schildkröten, offen gesagt, deswegen nicht, weil wir nicht wußten, wie ihnen „beizukommen“ war. Als wir später nach Wilhelmshaven zurückkamen, standen sie an der Reeling aufgebaut und machten im Takt Schwebbewegungen, was auch als eine Ovation aufgefaßt werden konnte, da man gleichzeitig Hurras ausbrachte auf unsere glückliche Heimkehr und die Musik spielen ließ für den erfolgreichen Zug gegen die Briten.

Acht Tage später mußten die Schildkröten dann doch dran glauben. Es wurde ein Schildkrötenessen anberaumt und die vierbeinige Konkurrenz kurzerhand verspeist.

Im August 1918 sind wir wieder draußen. In der Durchfahrt bei Fair Flieger. An der Westseite der Orkneys ein kleiner Scheinkonvoi. Zwei Dampfer mit Zerstörern, die weit vor den Schiffen fahren. Wir beobachten lange und angespannt. Nach Stunden macht der Konvoi kehrt. Jetzt kommen wir näher heran und sehen, daß die Schiffe äußerlich in „Dampfer“ verwandelt, in

Wirklichkeit aber große U-Boots-Jäger sind. Scharfer Bug, abfallendes schräges Heck, hohe Brücke usw. Vorsicht! Wir schleichen uns lautlos davon.

Dann braut zehn Tage lang Nebel über dem Meer. Tief ziehen die Wolken. Kein Ausblick, kein Schiff, Wasser und Himmel. Graue Schwaden, wie Gardinen über den Wellen. Alles naß und grau. Zehn lange Tage.

Wir ziehen uns langsam weiter nach Süden, auf der Suche nach besserem Wetter. Erst in der Biskaya, dem sonst so berücktigten Wetterkessel, klart es auf, und wir sichten am 6. August 1918 um 6 Uhr nachmittags im Osten eine Rauchwolke. Dann eine feine Mastspitze mit einer Funkenrah. Da wir einen Zerstörer vermuten, tauchen wir sofort.

Das Schiff kommt näher. Ein Amerikaner. Schedig wie eine bunte Kuh. Vier Schornsteine. Aber merkwürdig, der Zerstörer steuert ganz geraden Kurs nach Westen und läuft auch nicht einmal so hohe Fahrt. Als wenn er hier draußen gar nicht mit uns rechnete und irgendeine andere, ganz bestimmte Absicht verfolgte. Wir lassen das Schiff vorbei und tauchen wieder auf, als es aus Sicht ist.

Was nun? Wie können wir herausfinden, was der andere in der Nase hat? Wenn man jetzt doch in sein Loggbuch sehen könnte! Am besten ist es, wir fahren hinterher, hängen uns an. Im Kielwasser eines Zerstörers! Das war mal etwas Neues! Vielleicht führte der uns ganz von selbst auf die richtige Fährte. Ob er einen Konvoi treffen oder einen einzelnen wertvollen Dampfer einbringen will? Wir werden ja sehen. Wir laufen also mit hoher Fahrt hinterher, bis die kleine Funkenrah wieder eben sichtbar wird über der Kimm. Dann halten wir den Zerstörer „auf Abstand“, bis es dunkel wird.

In der Nacht gehen wir näher heran, um unseren „Vordermann“ nicht zu verlieren, aber bald wird es diesig, und wir müssen aufpassen wie die Luchse. Ich gehe auf einen Augenblick unter Deck, um die Seekarte zu studieren, in der wir die möglichen Kurse des „imaginären“ Konvois eingetragen haben. Wahrscheinlich würde wohl Brest oder St. Nazaire sein Ziel sein.

Um halbzwölf Uhr schrillt die Alarmlöcke. Noch während ich nach oben stürze, gleitet unser großer Fisch lautlos unter die See. Vom Wachoffizier höre ich im Turm, daß der Zerstörer mit einem

Male dicht vor unserem Bug gewesen ist. Er hatte wohl eine seiner Maschinen vorübergehend gestoppt oder vielleicht wegen der Unsichtigkeit des Wetters überhaupt seine Fahrt vermindert. Natürlich waren wir in diesem Augenblick etwas zu weit aufgeschossen. Bei dem Amerikaner war hinten eine Tür aufgegangen, und eine verummte Gestalt erschien im flackernden Licht, das über dem Kielwasser geisterte. Denen auf dem Turm war der Pulsschlag stehen geblieben, für einen Augenblick. Schnell die Hand an die Glode! Alarm! Denn wehe, wenn man auch nur den kleinsten Schatten von uns geahnt hätte! Ein Herumreißen in der Nacht, ein Sprung des Tigers — und aus dem Jäger wäre die Beute geworden!

Aber es blieb still. Man hatte wohl nichts gemerkt. Wir hören auch keine Schraubengeräusche und sind nach zehn Minuten wieder oben, denn wir dürfen ihn ja nicht verlieren, unseren Tiger!

Im Westen schimmert ein Licht. Wir halten darauf zu und sind bald wieder auf der richtigen Spur. Der Amerikaner hat nach achtern schlecht abgeblendet, und so fahren wir also ganz getrost immer dem Licht nach. Die ganze Nacht.

Im Morgengrauen lassen wir uns wieder sacken, vergrößern den Abstand, aber leider wird aus dem Dunst dann Nebel, so daß wir schließlich die Fährte ganz verlieren. Wir haben aber das Gefühl, den „Anschluß“ an irgend etwas schon gefunden zu haben. Um uns ist reger funkentelegraphischer Verkehr. Laut und leise funkt es durch die Luft, alles Handelsschiffe, nach dem langsamen Tempo und dem brummenden Ton zu urteilen. Wir stecken mitten dazwischen im Nebel. Ein scheußliches Gefühl, alles hören, aber nichts sehen zu können. Da wird es lichter für einen Augenblick, und gleich haben wir einen Dampfer etwa 5000 Meter an Steuerbord.

Mit Alarm nach unten und Angriff. Die Entfernung wird etwas groß, weil wir das Schiff erst so spät gesehen haben. Auf 900 Meter fällt der Schuß. Aber in der ungünstigen Beleuchtung habe ich die Fahrt des Gegners mit neun Seemeilen überschätzt. Der Torpedo geht vorne vorbei. Der Dampfer sieht entsetzt die tödliche Blasenbahn unter seinem Bug und leist wütend mit seinem achteren Geschütz nach unserem Schrohr. Wir müssen ihn aus Sicht kommen lassen, gehen dann wieder nach oben und nehmen die Verfolgung durch den Nebel auf.

Jetzt hören wir an den Funksprüchen, daß unser Gegner Franzose ist. Er meldet unseren Angriff. Irgendeine helle Stimme (Kriegsschiff?) antwortet ihm. Der Konvoi-Führer? Hat er dem Schiff den Standort des Geleitzuges gegeben, damit es heranschließen kann? Oder was funkt da geheimnisvoll um uns herum in der Luft? In unseren Köpfen rumort und fiebert es. Wir fühlen irgendwie, daß wir auf der richtigen Spur sind.

Der Gegner fährt aufgeregt Zickzackkurse. Oft wird das Schiff vom Grau des Horizontes ganz verschlungen. Dann taucht es wieder auf und verschwindet wieder. Eine aufregende Jagd! Wir folgen und sehen mit einem Male wieder einen Dampfer in ungefährr derselben Richtung. Schnell herunter. Raum haben wir Zeit genug, noch Fahrt und Kurs zu schätzen und den Vorhaltewinkel am Sehrohr richtig einzustellen, dann fährt schon der Torpedo aus seinem Rohr. Treffer im Achterschiff. Nach fünf Minuten sinkt das Schiff wie ein Stein. Von den Rettungsbooten erfahren wir, daß es der norwegische Dampfer „Lorna“ ist. Also nicht unser Franzose. Die Verwechslung hatte dem Franzosen das Leben gerettet. Aber für uns war es auch so gut. Denn der Norweger hatte eine „schwere“ Ladung, daher der schnelle Untergang. Das Schiff kam von Norfolk und wollte nach Brest mit: 461 Stahlplatten, 2111 Stahlbarren, 6919 Barren Kupfer, 12 400 Büchsen Fleisch und 48 720 Sack Zucker.

Gut, daß der Stahl nicht in die französischen Arsenale und die Lebensmittel nicht an die Westfront gekommen waren! In deutsche Häfen brachten die Norweger keine Lebensmittel.

Inzwischen ist es Abend geworden. Die Vorhänge über der See heben sich. Immer weiter dringt der Blick. Schließlich liegt das Meer wieder weit und frei vor uns. Im Westen ist die Sonne im Sinken.

Wir überlegen und grübeln, studieren die Karte und verfolgen noch einmal den Kurs des Zerstörers während der Nacht. Dann die Punkte, wo wir heute die Dampfer angegriffen haben. Schließlich kommen wir zu dem Resultat, daß das „Unbekannte“, das wir suchen, das wir nur in geheimnisvoll chiffrierten Zeichen in der Luft haben „sprechen“ hören, im Süden von uns stehen muß. Man kann nur raten und fühlen. Das andere ist Kriegsglück.

Wir richten unsere großen Masten auf, schlagen oben eine

Taille an und heißen den Bootsmannsstuhl bis an die Spitze. Von oben kann man weiter sehen als vom Turm. Obermaat Paulsen läßt es sich nicht nehmen, selbst den Ausguck zu spielen. Er hat Adleraugen! Irgend etwas wollen wir durchaus finden, wir müssen es finden! Unermüdlich bohren sich die Augen der Wache in die Ferne, immer von neuem wandert das Doppelglas an der scharfen Linie des Horizontes entlang.

„Er muß bald kommen“, höre ich meinen zweiten Wachoffizier hinter mir sagen. Leutnant Wagner ist ein begeisterter U-Boots-Fahrer. Wer „er“ ist, der kommen soll, weiß er selbst nicht, aber daß etwas in der Luft liegt, das fühlt er deutlich. So fahren wir lange mit gespannten Augen und wachen Sinnen in den sinkenden Abend hinein.

Um zehn Uhr kommt ein Ruf von oben:

„Steuerbord querab Rauchwolken und mehrere Fahrzeuge!“

Von unten können wir erst zehn Minuten später etwas erkennen, aber es fängt schon an, stark zu dunkeln. Also schnell nieder mit den Masten und runter in die Tiefen! Und dann mit allen Nerven und Sinnen und der Kraft unserer Maschinen den Schiffen entgegen.

Es ist ein großartiges Gefühl, als wir nun eine Mastspitze nach der anderen, einen Schornstein nach dem anderen über den Horizont kommen sehen. Und vorne weg ein Kriegsschiff mit vier abgesetzten Schornsteinen! Wohl ein Franzose.

Da war er, der langgesuchte Konvoi! An den wir uns buchstäblich herangefühlt, oder besser noch, herangedacht hatten. Eine zweitägige aufregende Arbeit hatte sich endlich gelohnt. Wenn es jetzt nur lange genug hell bleibt!

Im Westen wird der Himmel rot. Hoch über dem Horizont stehen noch einzelne schwere Wolken, die unten leuchten, als wenn sie brennen. Wir können fünfzehn verschiedene kleinere und größere Dampfer unterscheiden. Aber noch sind keine Angriffsaussichten. Denn der Geleitzug ist gleich nach dem Tauchen auf südlichen Kurs gegangen.

Um halbfünf Uhr abends verändert sich das Bild. Alle Schiffe schwenken hart herum und ordnen sich dann wieder in einer Linie, die jetzt 40 Grad und genau auf uns zusteuert. Als der neue Kurs anliegt, stehen die Kriegsschiffmasten genau hintereinander. Wir

halten die Masten „in eins“, wie der Seemann sagt, und rauschen mit hochausgefahrenem Sehrohr dem Feinde entgegen.

Durchs Sprachrohr sage ich in alle Räume: „Angriff auf großen Geleitzug. An der Spitze ein französischer Panzerkreuzer.“

Es wird jetzt schnell dunkel, und ich sehe, daß der eigentliche Konvoi dem Kreuzer erst in großem Abstand folgt. Um Minuten kann es sich handeln, daß noch „Büchsenlicht“ genug da ist für den Schuß. Wenn ich unter Wasser überhaupt noch etwas erreichen will, muß ich den Kreuzer zuerst angreifen, obgleich die Dampfer dahinter natürlich die wertvolleren Ziele sind. Das ist schade. Ich hoffe aber im stillen, daß wir später in der Nacht den Konvoi wiederfinden und dann zum zweitenmal zum Angriff kommen werden.

Ein Hebdoppelschuß soll auf den Kreuzer fallen.

Der Abstand verringert sich jetzt schnell, und wir ziehen das Sehrohr dichter unter die Oberfläche. Schon präsentiert sich der Feind vor uns deutlich als französischer Panzerkreuzer. Seine Backbordseite ist wie in Blut getaucht, die Steuerbordseite schwarz. Masten und Aufbauten stehen wie drohende Silhouetten gegen den Himmel. Auf tausend Meter drehen wir ab nach Backbord.

„Auf 130 Grad gehen. Beide Maschinen kleine Fahrt. Beide Hedrohre fertig!“

Auch dem ruhigsten Mann schlägt das Herz in solchen Augenblicken bis in die Kehle und hämmert an den Schläfen. Groß und mächtig steht das Schiff jetzt breitseits gegen den düsterroten Abendhimmel.

Es ist 10.43 Uhr abends. Der Steuermann hat seine Hand schon am Rande des Abfeuerungsknopfes.

„Beide Hedrohre Achtung!“

Jetzt schneidet der Bug des Franzosen in die linke Rante des Sehrohres. Ein rotes Leuchten zuckt über der aufschäumenden Bugwelle. Der Visierfaden passiert den vorderen Geschützturm ...

„Drittes Rohr ... Loooos!!!!“

Jetzt die beiden vorderen Schornsteine ...

Da rast schon der erste Blasenstreifen auf sein Ziel zu.

„Viertes Rohr ... Loooos!!!!“

Zusammen mit dem zweiten „Los“ hören wir eine starke Detonation im Boot. Nach fünf Sekunden die zweite. Beides Treffer!!

Hoch steigen die gewaltigen, grauig schönen Wasserfäulen, schwarz und rot zerseht bis über die Masten. Mit letztem Blick sehe ich noch, wie sie über dem Schiff wieder zusammenfallen. Dann gehen wir tiefer herunter. Die Feinde hatten 1918 auch Minenwerfer an Bord, mit denen sie Minen durch die Luft nach der Angriffsstelle des U-Bootes schleuderten. Es folgen noch 28 Detonationen um uns und über uns.

Am Unterwassertelephon sitzt Funkenmaat Kneisel, das „Ohr“ von „U 62“, und registriert jede Explosion. Eine tiefe Befriedigung geht über sein Gesicht. Ein Franzose! Ein französischer Panzerkreuzer! Das erste französische Kriegsschiff, das wir im Kriege antrafen auf der See. Endlich war mal etwas „Positives“ im Telephon zu hören. Nicht nur immer die Schraubengeräusche von Zerstörern und die krachenden Bomben. Wie hatte er sich abgequält in den letzten Tagen mit all den brummenden und singenden Tönen in der Luft! Wie hatte auch er kombiniert und in Gedanken gesucht über der See. Kneisel wußte, wie sehr sein Kommandant und das ganze Boot abhängig war von seiner Wachsamkeit, Stunden und Tage, wochenlang. Aber er war ein stiller Mann mit einem eisernen Willen zur Pflicht. Viele solcher Leute hatte Deutschland auch noch 1918 auf den U-Booten.

Nach 20 Minuten tauchen wir auf. Ein Licht flackert in unserer Nähe. Die Nachtreckungsboje. Es ist inzwischen rabenschwarze Nacht geworden, und wir fahren mit äußerster Vorsicht an das Licht heran, um keine Rettungsboote zu rammen. Vielleicht können wir von der Boje den Namen des Schiffes ablesen.

Raum sind wir einige hundert Meter gefahren, als wir schon mitten drin sind unter den Schiffbrüchigen und den Flößen. Von den Leuten in den Booten hören wir den Namen des Schiffes. Es ist der französische Panzerkreuzer „Dupetit Thouars“. 9500 Bruttoregistertonnen. Vier Munitionskammern waren explodiert.

Inzwischen sind die Schiffe des Konvois wild auseinander-gelaufen. Vor sich in der Nacht haben sie ja deutlich genug die hohen Feuersäulen gesehen und den Donner der Explosionen gehört. Der Führer war wohl erledigt. Der „älteste“ Dampfer springt für

ihn ein. Kneifel meldet durchs Sprachrohr das Signal des neuen Führers:

„Ralliez, ralliez — Schließt Euch zusammen! Alleine seid Ihr noch gefährdeter als im geschlossenen Verbande! Also schließt wieder heran!“

Aber das war schwer getan in der dunklen Nacht, und die Schiffe irrten lange umher, bis sie wieder Fühlung miteinander gewonnen haben. Der Wolf war in die Schafherde eingebrochen. Ich vermute, daß alle Schiffe, sobald sie sich vom ersten Schreck erholt haben, wieder auf Ostkurs gehen werden. Also erstmal mit hoher Fahrt nach Osten vorstoßen! Spätestens würden wir dann bei Hellwerden wohl rechts oder links vor uns wieder „Anschluß“ finden.

So stürmen wir durch die Nacht hinter den Schiffen her. Um drei Uhr früh schält sich an Backbord eine dunkle Masse heraus. Einer der Dampfer. Wir bestimmen Kurs und Fahrt und greifen über Wasser an. Zum zweitenmal in dieser Nacht steigt die Feuerfäule hoch empor. Es ist der englische Dampfer „Westward Ho“, der selbst noch sein Sinken meldet. Gerade wollen wir in der Morgendämmerung noch den dritten fassen, als der Himmel aufreißt und es in Sekunden so sichtig wird, daß wir tauchen müssen. In breiter Formation zieht der Konvoi vor uns weg nach Osten, unerreichbar für uns. Der Schuß auf „Westward Ho“ war mein letzter Torpedoschuß im Kriege.

Ja, westwärts! Westwärts waren wir gefahren durch Tage, Monate und Jahre. Im Westen, an den sturmumbrandeten englischen Küsten hätte sich das Schicksal Deutschlands wenden können.

Im Westen im Kampf mit dem meerbeherrschenden England. Im Westen ging die deutsche Sonne für lange Zeit unter.

Ausflug

Die „politische“ Entwicklung des U-Boots-Handelskrieges ist kein Ruhmesblatt in der deutschen Geschichte geworden. Sie ist gekennzeichnet durch Zaudern und Unsicherheit, durch Befehle und Gegenbefehle und durch einen Mangel an Instinkt für das Wesen dieses neuartigen Seekrieges, der von einzelnen Booten, losgelöst von den eigenen Küsten und fast immer ohne Nachrichtenverbindung mit der Heimat, unter den schwierigsten Verhältnissen auf hoher See ausgekämpft werden mußte.

Die letzten und großen Entscheidungen über die Führung des U-Boots-Krieges wurden beeinflusst und bestimmt von Politikern und Staatsmännern, die das Meer nicht kannten. Ihre verhängnisvolle Unwissenheit trieb sie zu schwächlichen und halben Entscheidungen, in einem Kampfe, der von Anfang an bei aller von selbst gebotenen klugen Vorsicht nur bei Anwendung aller Mittel und dem Einsatz aller Kräfte im rechten Augenblick zu gewinnen war.

Der im Kriege von Deutschland betriebene U-Boots-Bau — auch er war von der Politik abhängig — beweist, daß wir den Wert des U-Bootes zu spät erkannt haben. Um die Wende der Jahre 1915/16 konnte es jedem Deutschen klar sein, daß mit einem schnellen Kriegsende nicht mehr zu rechnen war. Das U-Boot war zu dieser Zeit keine unbekannte und unerprobte Waffe mehr. Hätten wir schon damals eine „Oberste Seekriegsleitung“ im Großen Hauptquartier gehabt (sie wurde erst 1918 eingerichtet), wäre wohl

das große und weitschauende U-Boots-Bauprogramm, das schließlich im Herbst 1918 in Kraft gesetzt wurde (das sog. „Scheer-Programm“), zu rechter Zeit begonnen worden.

Das sind traurige Erkenntnisse, aus denen wir lernen müssen für die Zukunft. Auch hier waren es die alten Erbfehler der Deutschen, die Uneinigkeit, der Mangel an Wirklichkeitsinn, an politischem Weitblick und an Weltflugheit, die das deutsche Volk verhinderten, in den schicksalswendenden Fragen des U-Boots-Krieges kraftvoll und einig zusammenzustehen, ehe es zu spät war.

(Einige Zahlen*) sprechen eine beredte Sprache. Bei Ausbruch des Krieges hatten wir 18 frontbereite U-Boote. Bis zum Ende waren 460 U-Boote gebaut. Am 1. Oktober 1918 (!) wurden 376 U-Boote neu bestellt.

178 U-Boote sind vor dem Feind geblieben, fast ausnahmslos mit ihrer ganzen Besatzung. Sie wurden durch die feindliche Abwehr (Torpedos, Artillerie, Wasserbomben und Rammen) vernichtet. Davon durch:

	U-Boote
feindliche U-Boote	19
U-Boots-Fallen	14
Minentreffer	20
Netzperren	6
Luftstreitkräfte	5
Zerstörer, Bewacher, Wasserbomben usw. .	72
Anfälle, Tauchpannen usw.	9
unbekannte Ursache	33

im ganzen . . 178 **)

5132 U-Boots-Leute sind gefallen.

Welch kleine Zahl in dem Ringen von Millionen! Und doch sind es über 50 Prozent der an den Feind gefahrenen Besatzungen. Wie sie gestorben sind, wissen wir nicht. Sie kehrten nicht zurück. Verschollen. Aus den Tiefen der Meere kam keine Antwort.

*) Michelsen, „Der U-Boots-Krieg 1914—18“.

**) Gayer, Aus den Geheimnissen des U-Boots-Krieges. („Was wir vom Weltkrieg nicht wissen.“)

Einmal haben wir etwas erfahren. Zwei Leute kamen lebend heraus aus dem vor Calais von einem Zerstörer gerammten und gesunkenen „UC 26“. Es war in der Nacht vom 9. auf den 10. Mai 1916. Das U-Boot wurde leck und sank, von Wasserbomben getroffen, zu Tode verwundet in 46 Metern Tiefe auf den Grund. Das Licht erlosch, und die noch lebenden Leute der Besatzung zogen sich vor dem eindringenden Wasser langsam in die Zentrale und die darunter liegenden Räume zurück. Es herrschte keine Panik. Der Kommandant, Oberleutnant zur See Graf Schmettow, sprach im Dunklen zu seinen letzten Leuten. Er erklärte ihnen die Lage des Bootes und daß das Ende nun da sei. Sie möchten sich auf den Tod für das Vaterland vorbereiten. Mit letzter Kraft stemmte sich ein Hurra gegen das drohende Todesgurgeln des Wassers.

Dann machte man den Versuch, durch den Turm auszustei-gen. Es wurde Preßluft ins Boot gelassen, um dem andrängenden Wasserdruck Einhalt zu tun. Das Turmluft sprang auf. Ein Teil der Leute wurde mit der Luftblase herausgeschleudert. Sie erreichten nicht die Oberfläche. Nur den zwei Letzten glückte es. Sie kamen noch lebend nach oben und wurden von englischen Zerstörern aufgenommen. Sie sind es, die von den letzten Minuten der Menschen in „UC 26“ berichtet haben. Der Kommandant blieb mit seinem Boot auf dem Meeresgrunde.

Am 9. November 1918, an dem Tage, an dem Deutschland nach vierjährigen Kämpfen zusammenbrach, sichtete „UB 50“ nicht weit von der Straße von Gibraltar, dort, wo auf hohen Felsen England westwärts die Wache hielt, das englische Linienschiff „Britannia“. Der Kommandant, Oberleutnant zur See Rufat, griff trotz starker Zerstörerbesicherung an und traf das Schiff mit zwei Torpedos.

S. M. S. „Britannia“ versank im Atlantik. Dies war der letzte deutsche Torpedoschuß im Weltkriege.

Der deutsche U-Boots-Wille war ungebrochen und zeigte noch einmal in letzter Stunde, was das deutsche Volk an ihm gehabt hatte.

Rufat führte sein Boot noch sicher nach Deutschland zurück. Er trat dann einem Freikorps bei und ist im April 1920 in den Kämpfen im Ruhrgebiet gefallen.

Unsere Toten schlafen in fremder Erde, jenseits unserer Grenzen, oder dort, wo die Sonne aus Wolken und Nebelschleiern ein leuchtendes Kreuz über die Meere wandern läßt. Unseren Toten gilt unsere unvergängliche Liebe und Dankbarkeit.

Dieser Krieg ist heute Vergangenheit geworden für uns und doch niemals vergessen.

Das lebendige Wissen um ihn, sein Erleben und seine Geschichte wird Generationen überschatten. Für uns Deutsche haben Thomas Carlyles Worte ihren besonderen und tiefen Sinn bekommen:

„Die Geschichte ist ein großartiges Trauerspiel, das auf der Bühne der Unendlichkeit aufgeführt wird, mit den Gestirnen als Beleuchtung und der Ewigkeit als Hintergrund.“

So wird auch die Geschichte dieses Krieges in uns fortleben, als ein immerwährendes Memento, als ein warnendes gewaltiges Denkmal unter den Völkern Europas.

Wir U-Boots-Fahrer sind heute in alle Winde zerstreut. Viele von uns stehen im harten Kampf ums Dasein. Unsere Wege mußten sich trennen, aber der alte Geist lebt in uns fort und eint uns in der Erinnerung an die Jahre, da wir westwärts fuhren. Aus der Ferne rauscht noch das Toben der Brandung von den Klippen einsamer Inseln. Möven klagen über der See, und der Sturm braust sein ewiges Lied über alle Weiten . . .

Die deutsche Flotte! Wie stolz klingen diese Worte aus vergangenen Tagen zu uns herüber! Welch eine Welt von Gedanken und Hoffnungen, wieviel treue Arbeit und Vaterlandsliebe trugen ihre Schiffe über alle Meere!

Hörst du, Deutscher, noch das Donnern ihrer Kanonen über der Ferne der Ozeane, über den nebelverhangenen Wellen der Nordsee? Weißt du, was du verloren hast, was von deinem Wesen und Wollen zwischen englischen Inseln versunken liegt, überwuchert von Muscheln und Algen, umschlungen von den Tiefen des Meeres?

Auf den Grabstein der deutschen Flotte hat Tirpitz geschrieben:

„Das deutsche Volk hat die See nicht verstanden. In seiner Schicksalsstunde hat es die Flotte nicht ausgenutzt.“

Denke daran, Deutscher, und lerne daraus! Werde stark und frei wie das Meer, trotz den Stürmen und deinem Schicksal! Vergiß nicht das Stirb und Werde! Unsere Flotte ist versunken, aber sie soll auferstehen und mit ihr ein freier deutscher Geist in einem freien deutschen Volk!

Am Abend des 20. November 1929 stand ich auf der Heimfahrt, von England kommend, auf der Brücke des neuen deutschen Lloyd-dampfers „Bremen“. Mit 27 Seemeilen Fahrt brauste das mächtige Schiff durch die Straße Dover—Calais. Von allen Seiten bligten und blinkten die Feuer von den Küsten herüber durch die dunstige Nacht und zeigten den Weg durch die Enge.

Meine Gedanken gingen zwölf Jahre zurück. An derselben Stelle, die wir jetzt passierten, troch damals ein Häuflein von vierzig deutschen Männern in „U 62“, verfolgt und mit englischen Bomben und Minen bekämpft, durch die Necksperrre Dover—Calais. Das Boot schob sich polternd am Grunde des Kanals entlang, unter den Netzen hindurch ...

Und heute? Irgend etwas würgte in mir ... Wohin waren Macht und Größe unseres Vaterlandes? Wohin Glück und Freiheit Deutschlands?

Deutschland, Deutschland über alles in der Welt?

Da leuchtete zwischen den Schornsteinen des Schiffes in riesigen Buchstaben der Name „Bremen“ auf. Ein Stück des neuen Deutschland in seinem Willen zur Wiederaufrichtung und Weltgeltung zog schattenhaft an der englischen Küste vorüber. Und meine heißen Wünsche begleiteten es auf seinem hoffentlich besseren Wege in die Zukunft.





34048/
2.