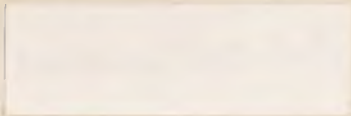


Der Schrecken



der Meere

x 302247903



11.

Marinens
Bibliotek



000000552755

DEPOT I - 17771



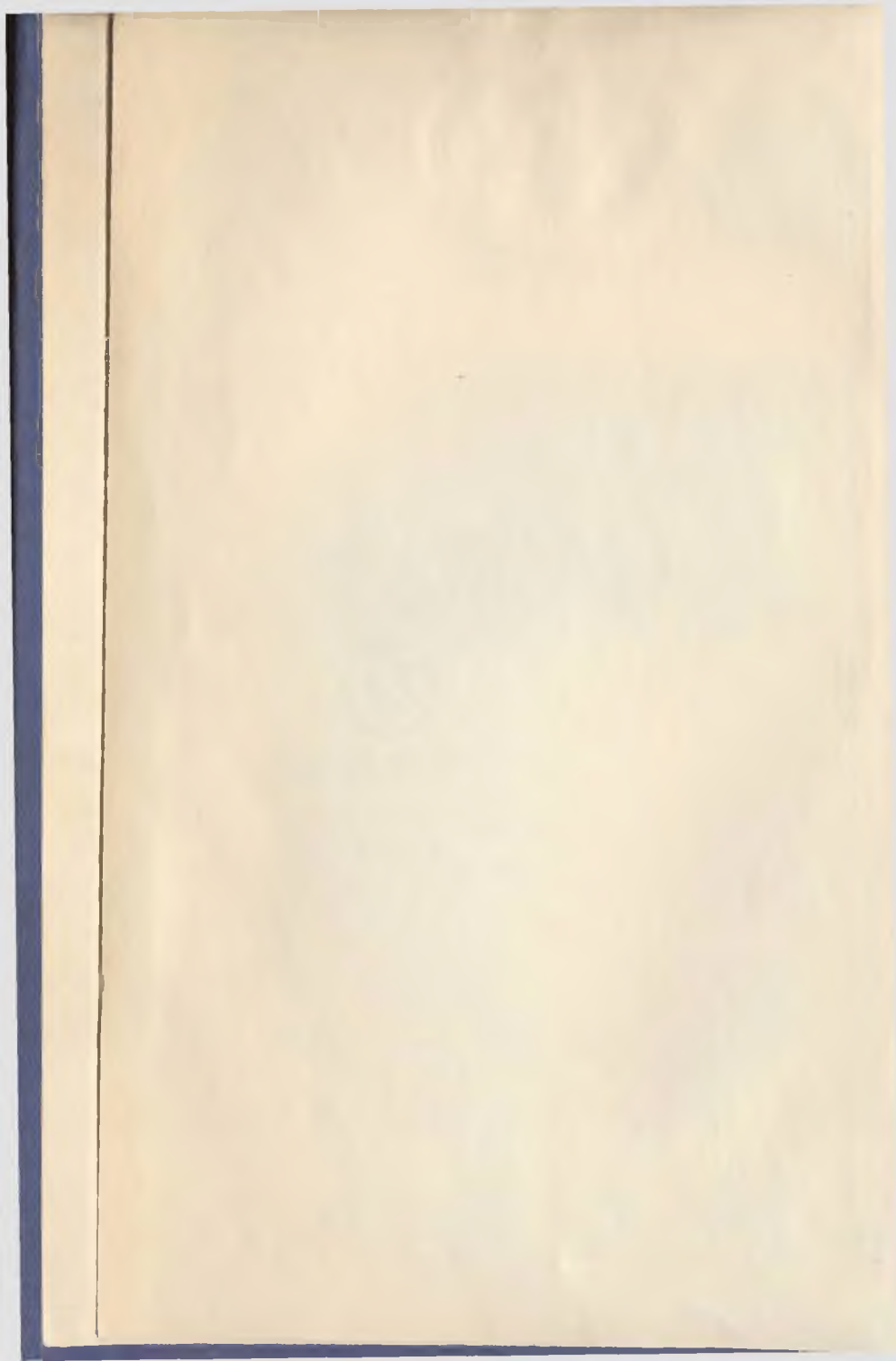
611.



Forsvarets Bibliotek

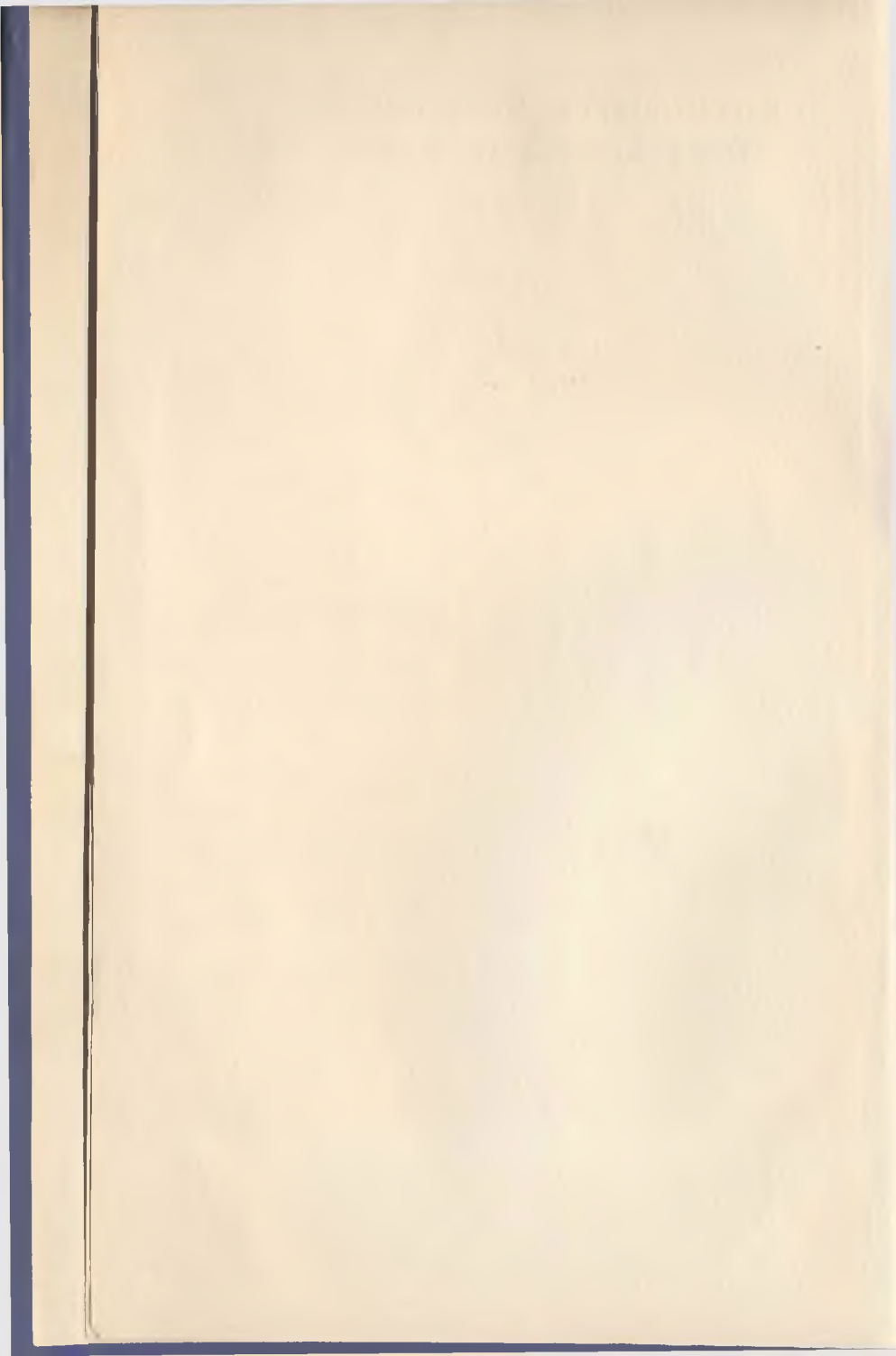
EX 1

SYS 83.501



Korvettenkapitän Max Valentiner
Der Schrecken der Meere









Max Valentiner

Korvettenkapitän Max Valentiner

Der Schrecken der Meere

Meine U-Boot-Abenteuer



Mit 25 Abbildungen

A m a l t h e a - V e r l a g
Zürich · Leipzig · Wien

Printed in Germany, 1931
Druck der Spamerschen Buchdruckerei in Leipzig

Sr. Durchlaucht
dem Herrn Reichsverweser von Ungarn
Admiral Nikolaus Horthy de Nagybánya
dem glorreichen Sieger der Otranto-Schlacht
in Verehrung gewidmet

Vorwort

Der große Anteil der deutschen U-Boote am Seekrieg 1914—1918, ihre Leistungen als Ganzes betrachtet, sind aller Welt bekannt. Aber die zahllosen einzelnen Heldentaten, die zu dem Gesamterfolg beigetragen haben, die Namen derer, die sie vollbrachten, sind über einen kleinen Kreis kaum hinausgedrungen, und auch der Geschichtsschreibung wird es schwerlich möglich sein, die Fülle dieses Geschehens der Nachwelt zu überliefern. Deshalb ist es wertvoll und als Verdienst zu schätzen, wenn U-Boot-Leute selbst zur Feder greifen, die Erinnerung ihrer Kriegsfahrten für die Öffentlichkeit aufzeichnen und so auch ihren Mitkämpfern ein Denkmal setzen.

Der Verfasser des vorliegenden Buches, Korvettenkapitän Max Valentiner, ist mit der deutschen U-Boot-Waffe groß geworden. Als Kommandant eines der ältesten Boote in der Ostsee ist er in den Krieg gegangen, auf einem U-Kreuzer, der den Atlantik beherrschte, machte er 1918 seine letzte Unternehmung. Einer der wenigen war Valentiner, die von Anfang bis zu Ende unermüdlich bei der Waffe ausgehalten haben und heil durchgekommen sind. Immer ist ihm das

Glück treu geblieben, das auf die Dauer nur dem Tüchtigen hilft. Mit einem seltenen Wagemut, durch den Valentiner einen Namen in der deutschen Marine hatte, verband er die Eigenschaft, die den richtigen U-Boot-Führer ausmacht: eine schlaue Vorsicht und ein listiges Ahnungsvermögen für die Tücke der feindlichen Nachstellungen und Gegenmanöver. So steht er mit an der Spitze der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten. Auf allen Kriegsschauplätzen hat er seine U-Boote geführt: in der Ostsee und Nordsee, den Gewässern rund um England, im Atlantik bis in die Nähe des Äquators, im Schwarzen Meer und während langer Zeit im Mittelmeer, wo die Kriegshäfen der österreichisch-ungarischen Flotte mit ihren reichen Hilfsmitteln den deutschen U-Booten wertvollste Stützpunkte waren.

Anschaulich und lebenswahr wird alles dem Leser vor Augen geführt: die Lebensverhältnisse auf jenen eigenartigen Kriegsfahrzeugen, ihre Handhabung im Kampf mit den Naturgewalten, im Bereich der feindlichen Gegenwehr und beim Herangehen zum Angriff; die tausend Gefahren, die das Boot bedrohen, aber auch die Romantik solcher über weite Meere reichenden Seefahrt, und das treue kameradschaftliche Zusammenstehen der ganzen Besatzung mit ihrem Führer. Eine Kette spannender, abenteuerlicher Kriegs-

fahrten, wie sie wohl nur wenige auf U-Booten erlebt haben.

Dem „grünen Tisch“ ist der U-Boot-Mann abhold. Die Maßnahmen und Weisungen der hohen Vorgesetzten wollen dem „Frontmenschen“ nicht immer einleuchten. Wenn vom erfahrenen Alter gezügelt wird, möchte vorwärtsdrängende Jugend sich auflehnen. Manches krittelnde Wort, dem der Leser begegnet, wird so zu verstehen sein. Als Ganzes ist das Buch zu nehmen, als ein echtes Gewächs der Front, als der Ausdruck unbekümmerten, beherzten, sich selbst opfernden Draufgehens für die Sache des Vaterlandes.

Berlin, Oktober 1930

Spindler

Konteradmiral a. D.

s. Z. Chef der 2. U-Halbflottille

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	7
Wie ich zur U-Boot-Waffe kam	13
Tirpitz: „U-Boote — eine teure Spielerei“ .	29
Krieg!	40
Das erste Feuer	45
Wassereinbruch auf vierzig Meter Tiefe. . .	59
Der Handelskrieg beginnt	65
„Kaiserlich deutsche Piraten...“	72
Nach England, um gefangene U-Boot-Kommandanten herauszuschmuggeln	79
Fahrt in die ewige Sonne!	90
Ein japanisches Schiff	103
Ein teuflisches Zischen	114
U-Boot in Sicht	122

„Die Flotte muß für den — Frieden gespart werden!“	132
Mitten im Hafen von Funchal	151
Wasserbomben	162
Der U-Boot-Krieg wird schwieriger	178
Enver Pascha auf meinem Boot	191
„U 38“ im Netz	203
Auf einem „U-Kreuzer“	223
Wie ich beinahe zu Lettow-Vorbeck gefahren wäre	244
Mein letztes Gefecht	261
Noch einmal erstrahlt das kaiserliche Deutsch- land	268
Revolution in Kiel!	275
Die republikanische Marine	290
Die Entente fordert meine Auslieferung! . .	297
Der Kapp-Putsch in Kiel	304
Ende mit Schiffbruch	309

I

Wie ich zur U-Boot-Waffe kam

Urlaub ins Grauen . . . – „U 3“ versinkt – Ich lasse mich durch das Torpedorohr in das Wrack abseilen – Kampf mit dem Chlorgas – Der Kommandoturm des Todes

Im Jahre 1911 in Kiel. Ich stand in meiner Wohnung, die mit Urlaubsstimmung angefüllt war wie mit Sonnenschein. Meine Koffer waren schon gepackt, heute abend sollte es nach Hamburg gehen . . .

Da hörte ich draußen die eiligen Schritte meines Burschen und ahnte: Es ist etwas geschehen.

Der Bursche taumelte mehr als er schritt ins Zimmer und schrie: „U 3“ untergegangen . . .“

Und ich war der Bergungsoffizier des Unterseeboot-Hebeschiffes „Vulkan“. Kameraden waren in Not! Da schlug es furchtbar in mein Bewußtsein: Der „Vulkan“ lag ja im Dock, man hatte seine Bodenventile abgenommen, Herrgott! Und Kameraden waren in Not!

Ich laufe wie irrsinnig durch die Düsternbrooker Allee, und mein Bursche läuft mit. Zwischen zwei Atemstößen berichtet er: daß „U 3“ mit Schülern getaucht sei . . .

Wir sind schon im Garten der Marineakademie . . .

. . . daß man plötzlich eine rote Telephonboje gesehen habe . . .

Schon sind wir am Wasser, dort liegt meine Bar-kasse!

Der große Schwimmkran mit meinen Tauchern sei schon unterwegs.

Hinein in die Barkasse!

Wer die Telephonboje gesehen habe, schreie ich...

Der Kommandant von „U 4“! War gerade neben „U 3“ aufgetaucht — hat auch noch den Kommandanten von „U 3“ gesprochen ... Ludwig Fischer ... hat gesagt, daß er im Kommandoturm stecke — mit Leutnant Kalbe und 'nem Mann ...

Im Hinterschiff sei Wassereinbruch. Dreißig Mann vorne im wasserdichten Torpedoraum eingesperrt.

Meine Barkasse schnitt das graue Wasser. Eisiger Wind fegte über den fast leeren Hafen, Schneeflocken schlugen mir ins Gesicht. Im Grau des Tages erkannte ich drüben auf der anderen Seite des Hafens, in der Heikendorfer Bucht, die drei Riesenbeine des großen Schwimmkrans. Mehrere kleinere Fahrzeuge dampften vor mir zur Unfallstelle ...

Eisig der Sturm. Zum ersten Male war ein deutsches U-Boot versackt. Und gerade da mußte der „Vulkan“ in Reparatur sein. Das war doch des Teufels!

Schneller, schneller! Endlich erkannte man die Menschen drüben. Mit aufgeschlagenem Kragen, blau vor Kälte saß der Kommandant von „U 4“ in einem winzigen Boot, das auf den Wellen tanzte, und hielt noch immer, wie abwesend, das Telephon in der Hand ...

„Ich habe“, schrie er mir entgegen, „Fischer bloß eine halbe Minute gesprochen ... das Boot muß voll Wasser sein. Die Leute sind im Turm und im Torpedoraum eingeschlossen, können nicht mehr zum Telephon ...“

Aus dem Fahlgrau des Winterwassers ragte ein

Rohr: die Spitze des Periskopes des versunkenen U-Bootes. Da bleichte auch der Bug aus dem Wasser: Also stand das U-Boot schräg ...

Dreizehn Meter war der Hafen hier tief. Und schlammig, weiß Gott!

Ich sah nach den Riesenarmen des Schiffkrans. Verdammt geschickt hatte der Führer des „langen Heinrich“ (so nennen wir Kieler den Kran) diesen neben dem versunkenen Boot verankert.

Mein bester Taucher saß schon im Taucheranzug. Ohne jede Erregung bat er um meinen Befehl. Der lautet: „Schwere Stahlleine ums Boot legen, versuchen zu heben.“

Da schäumt ein Torpedoboot heran. Das soll einen besonders starken Kompressor besitzen, höre ich. Es stoppt und macht am Ponton des Krans fest. Ein Taucher greift nach dem Preßluftschlauch. Den wollen wir an das Notluftventil des U-Bootes ansetzen, dann haben die Eingeschlossenen Luft und sind aus dem Ärgsten.

Wir atmen auf, wie der Taucher mit dem Schlauch versinkt.

Da taucht er wieder auf. Wir stürzen hinzu.

„Das Notluftventil ist geschlossen ... sie haben's zu öffnen vergessen...“

Wir stehen geschlagen da, sind verzweifelt. Wie zum Hohn fegt uns der Wind den Schnee ins Gesicht.

Der erste Taucher hatte Glück: Die Stahlleine ist ums Boot gebracht, der Kran kann arbeiten.

Der große Haken des Kranes wird eingehakt, die Maschine beginnt zu arbeiten.

Wir auf dem Kran halten den Atem an, ein Dutzend

Augen starrt auf das Wasser, das häßlich, feindlich nach dem Boote schlägt...

Da hebt sich langsam, ganz langsam das Periskop. Wir halten an uns, nicht zu schreien: Das Periskop beginnt sich zu drehen — sie sind noch am Leben!!!

Der Kommandant kann jetzt alles sehen: Uns, den Kran, seine Rettung. Uns stecken die Tränen in den Augen.

Da kommt auch schon der Bug höher ... bravo!

Plötzlich stockt die Arbeit des Krans.

Dutzend Schreie: „Was ist los?“

Der Kranführer brüllt, sein Häuschen öffnend, die Antwort: „Ich kann nicht weiter — — — die Drähte sind ja schon eckig ... im nächsten Augenblick geht alles zum Teufel, sehn Sie doch, wie sich der Kran schon neigt!“

Wir stehen ratlos. Vor uns liegt der Bug des U-Bootes schon bis zur Torpedoklappe frei...

Plötzlich starre ich auf diese Klappe, ein Satz, ich bin auf dem Bug des U-Bootes, rufe nach einem Hammer, klopfe auf den Leib des Bootes: Unter mir, in dem Torpedoraum, muß ja der Hauptteil der Besatzung hocken.

Ich schwinge den Hammer, lasse ihn auf den Stahl sausen.

Sekunden werden zu Stunden. Keine Antwort? Ich liege mit dem Ohr auf dem Eisen...

Atme auf, taumle vor Freude: Es klopft zurück, sie haben mich gehört. Sie leben!

Jetzt beginne ich mit dem Hammer Morsezeichen zu geben: Unten alles wohl? frage ich.

Die Antwort lautet: Größter Luftmangel!

Herrgott, man muß es eben wagen, man muß auf die Gefahr, daß das Seil reißt und alle dreißig da unten ertrinken, die Torpedoklappe öffnen. Das kann aber nur von innen geschehen. Sie müssen die Klappe öffnen, sie ist ja kaum vom Wasser gespült!

Ich morse: Öffnet Torpedorohr.

Sie antworten nicht. Ahnen sie die Gefahr? Beraten sie sich? Nach einer Ewigkeit die Hammerantwort: Wir öffnen.

Ich liege jetzt mit einem kleinen Boot ganz nahe der Klappe (die eigentlich ein Schieber ist). Langsam öffnet sie sich. Ich höre die Luft zwischen. Müssen viel Druck haben, unten. Faul, verbraucht, zum Erbrechen riecht diese Luft. Dreißig Mann in diesem Loch, es ist kein Wunder. Fünf Stunden unter Wasser!

Da bleibt der Schieber stecken. Rührt sich nicht mehr. Ich brülle durch das faustgroße Loch, was los sei...

„Wir können nicht mehr, sind mehr tot als lebendig, wir können nicht!“ kommt es unten aus der Finsternis...

„Kinder, ihr müßt, ihr müßt einfach, das Drahtseil, das euch hält, kann jeden Augenblick reißen...“

„Wir können nicht mehr...“

Ich schäume vor Wut: „Ihr müßt aber, wir halten euch keine zehn Minuten mehr, ihr ersauft wie die Ratten... ihr müßt...“

Langsam, ganz, ganz langsam rührt sich die Klappe, schiebt sich, um jeden Millimeter feilschend, beiseite, ist offen. Dreiundvierzig Zentimeter weit offen...

acht Meter lang ist ein Torpedorohr, acht Meter tiefer im schwarzen Innern des Bootes dreißig Leute...

Ich werfe eine Leine in das schiefliegende Rohr, fühle, wie es gepackt wird.

„Fertig?“

„Fertig!“ tönt es von weither. Wir ziehen und ziehen ... sehen schon die Haare des Mannes ... das schreckensbleiche Gesicht, die gelben Augen ... dann liegt er in meinem Boot, der erste: Gerettet!

Es kommt der zweite, der dritte, wir sind guter Dinge, es scheint glimpflich ablaufen zu wollen. Der dritte bleibt mitten im Rohr stecken, er hat die Leine losgelassen, ist ohnmächtig geworden! Ich sehe sein dunkles Haar, sein blasses Gesicht, sein halbgeschlossenes Auge, das noch sehnsüchtig nach dem Sonnenlicht zu blicken scheint. Ich kenne ihn, es ist der tüchtige Ingenieur des Bootes! Ich nehme aus meinem Ruderboot eine lange Stange, setze sie dem Ingenieur auf die Schulter und stoße ihn ins U-Boot zurück.

Rufe: „Freiwillige vor! Einer muß 'runter, um die U-3-Leute festzubinden!“

Neben mir steht ein junger Unteroffizier. Er besinnt sich nicht lange und sagt: „Ich gehe 'runter!“

Und schon ist er unten. Ich werfe wieder die Leine ins Boot und schreie: „Legen Sie die Leine den Leuten unter die Arme und machen Sie den Knoten über der Brust!“

Es dauert eine ganze Zeit, dann schreit's verzweifelt von unten: „Hochziehen!“ Ich traue meinen Augen nicht: wie wir hochziehen, kommt der Unteroffizier selber wieder hoch. Er ist halb ohnmächtig, gänzlich erledigt, kann nicht mehr stehen.

Oft haben wir uns über diese Erscheinung gewundert, und vermuten, daß, nachdem die Torpedoklappe auf war und Druckentlastung im Torpedoraum entstand, die Chlorgase, die sich im Nebenraume durch Eindringen von Seewasser in die Akkumulatorenbatte-rie gebildet hatten, leichter durch das mangelhaft dichthaltende Schott gelangen konnten. Die Chlorgase strömten daher jetzt viel stärker als vorher und vergifteten die Leute in kürzester Zeit.

Irgend etwas muß jetzt geschehen, ich überlege einen Moment und sage mir, die Sache ist ja sehr gefährlich, also muß ein Offizier hinunter. Kurz entschlossen, steige ich ins Torpedorohr und rutsche in den Raum. Einem neben mir arbeitenden Mann hatte ich befohlen, mir zu folgen. Im Torpedoraum war es stockduster, es herrschte eine bestialische Luft.

Ich stehe auf Menschen, die wie tot eng zusammengepfercht in dem winzig kleinen Raum liegen, sehe nichts, fühle nur. Rufe nach einer Taschenlampe. Sie wird mir gleich 'runtergeworfen.

Was ich jetzt sehe, ist fürchterlich. Zusammengekrümmt, in den unmöglichsten Stellungen, liegen sie, scheinen bereits tot zu sein.

Es sind fast alles Offiziere, Schüler, die auf „U 3“, dem Schulboot, unterrichtet wurden. Darunter Offiziere, die später im Kriege berühmt wurden und große Namen bekamen. Ich mußte tüchtig zupacken. Es war nicht ganz so leicht, die Leute so mit der Leine zu befestigen, daß man sie von oben aus durch das enge Rohr hindurchziehen konnte. Jeden Moment konnte die „U 3“ haltende Leine reißen, also war große

Eile nötig. Besonders schwer fiel es, die Schultern der einzelnen in die enge Öffnung des Rohres zu bekommen, ja ich mußte meine Füße zu Hilfe nehmen, so viel Kraftanstrengung erforderte das Hineinpressen...

Als alle Leute gerettet waren, leuchtete ich nach vorn, wo über den Torpedorohren ein niedriger, wegen vieler Rohrleitungen schwer gangbarer Raum war. Tatsächlich, ganz vorn sah ich noch ein dunkles Kleiderbündel. Ich kroch nach vorn und schleppte es mühsam ans Rohr: Das war gottlob der Letzte. Wir konnten auch nicht mehr, waren von harter Arbeit und schlechter Luft völlig erschöpft.

An Deck des Torpedobootes war ein großes Krankenlager aufgeschlagen, die dreißig Geretteten lagen dort, alle sehr erschöpft, Ärzte, Sanitätspersonal bemühten sich um sie. Bei vielen wurden Wiederbelebungsversuche gemacht. Doch alle erholten sich, manche mußten allerdings mehrere Wochen im Krankenhaus liegen, um ihre Gasvergiftung auszuheilen.

Vormittags um zehn Uhr war „U 3“ untergegangen, jetzt war es fünf Uhr nachmittags, es begann zu dunkeln. Der arme Kommandant mit dem Leutnant und dem Rudergänger saßen noch immer im Turm. Sie hatten durch das Sehrohr die Rettung der Leute beobachten können. Ihnen selber war schwer zu helfen, das wußten sie genau. Der Kommandoturm mit seinem Lukendeckel lag vielleicht noch eineinhalb Meter unter Wasser. Um uns mit dem Kommandanten zu verständigen, hatten wir auf Tafeln mit Kreide Fragen über das Befinden und anderes mehr aufgeschrieben.

Als Antwort wurde das Sehrohr nach rechts oder links gedreht. Doch das Drehen war schwächer und matter geworden. Von der Luft im Boot hatte ich ja eine Probe bekommen, sie war fürchterlich.

Wie lange konnten die Leute noch leben!? Wir berechneten die Zeit nach dem Luftvorrat im Turm mit etwa zwölf Stunden.

Ich dachte daran, auf die Tafel aufzuschreiben: „Turm öffnen und dann 'raus durchs Wasser.“

Sicherlich hätte ich selber diesen Versuch gemacht, wenn ich der Eingeschlossene gewesen wäre. Doch so einfach, wie es aussah, war die Sache nicht. Befand sich der Turm unter Druckluft, so konnte man ohne weiteres das Turmluk gegen den Druck des Wassers öffnen, denn die Luft im Turm mußte einen Druck haben gleich dem Wasserdruck an der Stelle, wo das Leck war. War dagegen der Turm luftdicht gegen das übrige Boot abgeschlossen, so war die Turmluft unter normalem Druck und ein Öffnen des Luks ausgeschlossen, weil das auf dem Luk lastende Wasser ein Öffnen unmöglich machen würde. Schließlich konnte man nicht wissen, ob die Eingeschlossenen nicht bereits in gleicher Verfassung waren wie die Leute, die wir eben aus dem Torpedoraum geholt hatten. Doch Eile war nötig! Wir wollten doch versuchen, das Boot noch ein bißchen zu heben, bis der Turm herauskam.

„Nur noch eineinhalb Meter sind nötig“, schlug irgendeiner vor.

„Gut, weiter heben“, befahl Admiral Lans, der Inspekteur der U-Boote, der inzwischen auf der Unfallstelle angelangt war. Die Maschine des Kranes ar-

beitete. Die armdicken Trossen spannten sich bis zum äußersten, ja sie wurden direkt vierkant. Der Kran stand so schräg, daß sein Ponton zu kippen drohte.

Langsam, ganz langsam hebt sich der Leib des U-Bootes.

Ich fahre heran. Der Turmdeckel konnte nur mehr dreißig Zentimeter unter Wasser sein, noch die paar Augenblicke, und wir hatten auch den Kapitän und seine beiden Kameraden an der Luft. Langsam, langsam geht die Arbeit vorwärts, wir haben wieder Hoffnung, unsere Nerven sind auch schon zu überanstrengt, um noch großer Eindrücke fähig zu sein. Gänzlich apathisch warten wir, sehen der rasselnden Arbeit des braven Krans zu, sehen, wie Zentimeter um Zentimeter das Periskop aus dem Wasser in die Dämmerung steigt, die formlos den Hafen erdrückt, sehen...

Ein Schuß peitscht über Wasser, ein Blitz fährt in den Abend. Nun doch noch zum Entsetzen fähig, sehen wir den Kran umschlagen, fast wäre er gekentert, angstvoll klammern sich die Leute auf dem Ponton des Krans an die Reling...

Wir aber starren ins Unfaßbare, Grauenhafte: Wir wissen, daß die Stahlleine nun doch gebrochen ist, ein paar Augenblicke, bevor drei tapfere Seeleute gerettet werden konnten... wir wissen, daß jetzt das Boot auf dem Grund liegt. Wissen, das zu allem auch noch der Torpedoraum voll Wasser gelaufen war...

Es ist alles aus — — — — —

Da sehe ich eine sonderbare Silhouette auf dem Wasser. Waren meine Augen schon so müde, daß sie Phantome vorspiegelten?

Nein, es war kein Phantom. Es war Wahrheit. Die gesamte Arbeiterschaft der Kieler Werft hatte ein Wunder vollbracht. Hatte Unmögliches möglich gemacht und eine Reparatur von vielen Tagen in ein paar Stunden geschafft.

Das Schiff, das ich da andampfen sah, war mein „Vulkan“!!!

Jetzt wird der „lange Heinrich“ fortgeschickt, „Vulkan“ soll heben.

„Vulkan“ ist ein merkwürdiges Schiff. Es besteht aus zwei Schiffskörpern. Diese sind vorne und hinten verbunden. Über den beiden Schiffskörpern, sie verbindend, wölbt sich ein schweres Gerüst. Aus dem Gerüst hängen zwei schwere Takel heraus. Sie sollen später die Hebearbeit leisten.

Das Wetter hat sich noch verschlechtert. Ich merke eigentlich jetzt erst, daß ich in der Aufregung meinen Mantel vergaß und sehr leicht angezogen bin. Der Wind pfeift kalt durch meine Kleider und ist auch beim Manöver des „Vulkan“ hinderlich. Es kam darauf an, den „Vulkan“ so zu verankern, daß er gerade über „U 3“ zu liegen kam. Dazu warf man vorn und hinten zwei Anker aus. Das Manöver gelang nicht gleich. Wind und Dunkelheit erschwerten zu sehr diese schwierige Arbeit. Endlich, etwa nachts elf Uhr, ist der „Vulkan“ so weit. Jetzt kommt es darauf an, die beiden Takel des „Vulkan“ in zwei entsprechende Haken, die auf dem Druckkörper von „U 3“ sitzen, einzuösen. Ich wußte, daß diese Aufgabe nicht leicht war, denn die Takel des „Vulkan“ waren schwer, jeder Block allein wog eineinhalb Tonnen.

Die Taucher hatten seit morgens um zehn Uhr un-

unterbrochen über oder unter Wasser gearbeitet. Sie waren müde und erschöpft, als sie jetzt hinunterstiegen, um die schwere Arbeit zu verrichten. Nervös und ungeduldig stand ich auf dem „Vulkan“, beobachtete die aus dem Wasser aufsteigenden Luftblasen der Taucher, hielt eine Signalleine in der Hand und hoffte ständig auf das erlösende Signal, daß die Takel eingehakt seien.

Zwei helle Bogenlampen hängen am „Vulkan“ und beleuchten das trübe Wasser. Bereits eine Stunde arbeiteten die Taucher vergeblich in dem eiskalten Wasser. Endlich geben sie das Signal: Wir wollen hochkommen. Schwerfällig klettern zwei Taucher aus dem Wasser.

„Wir können einfach nicht mehr, und in der Dunkelheit ist die Orientierung so schlecht“, stöhnen sie.

Ich überlege, was zu machen ist. Soll ich selber tauchen? Ich habe es zwar gelernt und oft bei Versuchen mit Apparaten ausgeübt, aber meine Taucher sind alle Handwerker mit größter Erfahrung und in allen praktischen Dingen, wo es auf Arbeit mit Fäusten ankommt, mir überlegen. Sie sind aber alle halb erfroren und abgearbeitet; vielleicht schaffst du es, weil du dich noch frisch fühlst und dein Kopf klarer arbeitet als ein Tauchergehirn. Rasch lege ich eine Taucherausrüstung an und steige mit meinem besten Taucher hinab.

Unten ist es stockduster, doch fühle ich die Haken auf „U 3“. Eine dünne Leine halte ich in der Hand, sie ist an dem Takel vom „Vulkan“ angebunden. Neben mir hockt der andere Taucher, wir fühlen einander. Ich gebe mit meiner Signalleine verabredete

Zeichen für den „Vulkan“: Das Schiff muß mehr voraus, mehr Backbord und so weiter.

Wir sind vielleicht eine halbe Stunde unten, da gibt mir der Taucher einen Puff: Aha, jetzt ist eingehakt, so hatten wir verabredet, ich überzeuge mich selber und fühle, daß alles in Ordnung ist. Ich hatte den „Vulkan“ also richtig dirigiert und war zufrieden.

„Holt mich hoch!“ dies Signal mache ich mit der Signalleine, und oben berichte ich freudig: „Es ist eingehakt, ‚Vulkan‘ kann heben!“

„Vulkan“ erzittert, er hebt, aber er ist stark, und macht es spielend. Endlich steigt „U 3“ langsam aus den Fluten empor. Sein Hinterschiff ist hoch mit Schlamm bedeckt, es muß tief dringesteckt haben.

Noch immer sitze ich im Taucheranzug, nur der kupferne Helm ist abgenommen. Ich blicke nach dem Turmluk: wird es sich jetzt öffnen, wird Fischer fröhlich winkend heraussteigen?

Es rührt sich nichts. Das Boot ist tot.

Gespentisch sehen die Leute aus, die auf das Boot springen und die großen Schrauben zu lösen beginnen, die das Turmluk festhalten. Dann ist auch das vollbracht, das Luk springt auf.

Einer gleitet ins Boot, wird verschlungen von seinem Leib. Wir starren, atemlos, fassungslos nach dem Turm...

Nichts. Niemand kommt.

Doch. Da erscheint ein Kopf: Es ist der Mann, der hinuntergeklettert war. Wir sehen sein Gesicht nicht, erkennen seine Züge nicht, nicht seine Augen. Aber wir haben es mit einem einzigen Herzschlag gefühlt: Zu spät!

Im Licht der Bogenlampen schleppt man drei Körper. Der Arzt neigt sich über sie, greift nach den Gesichtern, Gelenken.

Wir hängen an seinem Munde:

„Sie sind noch warm“, sagt er.

Stumpf, hoffnungslos sehen wir zu, wie die Wiederbelebungsversuche gemacht werden.

Ich stehe neben dem Arzt, sehe in Fischers bleiches Gesicht.

Die Bogenlampen sind zynisch und treiben Spuk. Immer wieder glaube ich irgendeine Regung, ein Zeichen in Fischers Zügen zu erhaschen.

Der Arzt schüttelt nur den Kopf. Versucht es weiter...

Jahre scheinen zu verrinnen. Wir merken es gar nicht, daß es Morgen geworden ist.

Sieben Uhr zeigt mein Chronometer.

Da erhebt sich der Arzt schwer, todmüde. Sieht mich an. Ich weiß alles, bevor er noch sein „Umsonst“ gehaucht.

Der Kommandant des „Vulkan“, Korvettenkapitän Heuberer, gibt Befehl, die Anker zu lichten.

★

Wir lichten die Anker vom „Vulkan“ und fahren mit der traurigen Last ins Dock. Morgens um zehn Uhr ist die Arbeit beendet.

Vor mir steht der Kommandant von „U 4“, Freiherr von Forstner.

„Valentiner“, sagt er, „Sie sind wohl müde, aber es hilft nichts, wir müssen über den ganzen Unfall gleich einen Bericht machen, sprechen Sie auch mit

den Zeitungskorrespondenten, die dort draußen stehen. Ich werde inzwischen Briefe an die Angehörigen der drei Verunglückten schreiben.“

Es gab einen aufgeregten Tag, vieles war zu erledigen, viele Anfragen zu beantworten.

Als ich mich abends auf mein Bett warf, glaubte ich völlig erledigt zu sein. Ich schlief sofort ein und wachte erst auf, als am anderen Morgen der Bursche mit einer Zeitung vor mir stand.

„Herr Oberleutnant“, sagte er, „die ganze Zeitung steht voll von ihnen.“

Staunend las ich nun, wie meine Leistungen bei der Bergung von „U 3“, die nichts weiter als die Erfüllung meiner Pflicht waren, denn dazu war ich doch Bergungsoffizier, in den Himmel gehoben wurden. Der Deutsche Reichstag war gerade in diesen Tagen eröffnet worden. Großadmiral v. Tirpitz hatte ein Loblied auf meine Taten gesungen. Ja selbst S. M. hatte meine Tätigkeit anerkannt, und ich erhielt die höchste Auszeichnung, die ich überhaupt für eine derartige Sache bekommen konnte. S. M. verlieh mir den Kronenorden am Bande der Rettungsmedaille.

Wenige Tage später wurde mir mitgeteilt, ich sei als Kommandant für ein U-Boot vorgesehen, ich müsse gleich auf die U-Schule, um einen Kursus mitzumachen. Das war allerdings eine sehr unerwartete Auszeichnung, denn ich war für die Stellung eines U-Kapitäns viel zu jung, alle anderen waren drei bis fünf Jahre älter als ich. Die Nachricht erfüllte mich mit großer Befriedigung, da ich damals nichts sehnlicher erhoffte, als Kommandant eines U-Bootes zu werden.

In ganz Deutschland wurde das tragische Ende der

drei Verunglückten tief bedauert, besonders aber trauerte man in der Marine um Kapitänleutnant Fischer. Er war in der ganzen Marine sehr bekannt gewesen und hatte viele Freunde. Niemals werde ich den ergreifenden Trauerzug und die Trauerfeier vergessen. Als der lange Zug durch die Straßen Kiels zog, war die ganze Einwohnerschaft erschüttert, viele sah man weinen. Unsere gesamte Presse schrieb damals wochenlang Artikel über den „U 3“-Unfall, ja es wurde sogar ein Roman darüber verfaßt. Für die Entwicklung unserer U-Waffe war der Untergang von „U 3“ dagegen sehr hemmend. Man fragte sich, ob U-Boote wirklich solchen militärischen Wert hätten, daß man ihre Besatzungen derartigen Gefahren aussetzen dürfe. Vor allem aber wurde ein Jahr lang von den U-Konstrukteuren daran gearbeitet, Einrichtungen zu schaffen, die in ähnlichen Fällen eine Rettung der Besatzung mit ziemlicher Sicherheit ermöglichen sollten. Darüber vergaß man leider zu sehr, an die militärischen Aufgaben und an die Weiterentwicklung der U-Boote nach dieser Richtung hin zu denken. Das sollte sich bei Kriegsbeginn sehr rächen, insofern, als wir nicht genügend Boote hatten und eine Artillerieausrüstung überhaupt nicht vorhanden, beziehungsweise ganz mangelhaft war.

II

Tirpitz: „U-Boote – eine teure Spielerei“

Große Unzulänglichkeiten – Die arroganten Torpedobootleute – Bei den großen Manövern entscheidet mein U-Boot die „Schlacht“

Etwa ein halbes Jahr nach der „U 3“-Katastrophe hatte ich meinen Schulkursus beendet und wurde Kommandant von „U 10“.

Es war gerade von der Werft fertiggestellt, also das neueste U-Boot; wir hatten damals im ganzen somit zehn Boote.

U 1, 3 und 4 waren Schulboote, ihre Kommandanten gleichzeitig Lehrer auf der U-Schule. Viele andere U-Boote befanden sich aber damals schon im Bau. Dieser ging sehr langsam vorwärts, und man mußte für jeden Neubau mit etwa eineinhalb Jahren rechnen, da sich die U-Boot-Waffe erst in der Entwicklung befand. Oft kam es nämlich vor, daß die Neubauten nachträglich mit neueren Einrichtungen versehen und entsprechend umkonstruiert werden mußten. Besonders eilig hatte man es auch nicht, denn es dachte wirklich kein Mensch ernstlich daran, daß schon so bald ein Krieg ausbrechen könnte. Im Gegensatz zu den meisten anderen Marinen war, ohne Zeit und Geld mit kostspieligen Experimenten zu verlieren, gleich unser erstes U-Boot „U 1“ vorzüglich gelungen. Sämtliche anderen Boote, die Deutschland überhaupt

gebaut hat, wurden zwar nach und nach sehr viel größer und mit vielen Verbesserungen versehen, das Grundprinzip blieb aber dasselbe.

Dieses Grundprinzip war äußerst einfach: Den Hauptteil des Fahrzeuges bildete der sogenannte druckfeste Körper, ein aus sehr starken Stahlplatten erzeugter Zylinder etwa in der Form eines Lokomotivkessels, der die Besatzung und alle lebenswichtigen maschinellen Einrichtungen barg. In der Mitte oben auf trug er eine ebenfalls druckfeste Erhöhung, den Kommandoturm, von wo aus all die höchst komplizierten Apparate und Vorrichtungen, welche die Bewegung des U-Bootes in horizontalem und vertikalem Sinne ermöglichten, betätigt wurden. Der druckfeste Körper war derart berechnet, daß er mit seinem gesamten Inhalt bei sehr geringem Auftrieb eben auf dem Wasser schwamm. Die schlanke Schiffsform wurde dem U-Boote durch die dem druckfesten Körper angeschmiegtten Lufttanks erteilt. Diese hoben im leeren Zustande das Fahrzeug höher aus dem Wasser und machten es für die Überwasserfahrt seetüchtig.

Zum Tauchen mußten die am Boden der erwähnten Tanks befindlichen Ventile und gleichzeitig die an ihrer Oberseite angebrachten Klappen zum Entweichen der Luft geöffnet werden: Das U-Boot sank dann, bis es, wie der Fachausdruck lautete: „auf dem Druckkörper schwamm“. Zum völligen Unterwassergehen wurde nun auch der in der Mitte des druckfesten Körpers gelagerte „Reglertank“ gefüllt, der Elektromotor, der bei der Unterwasserfahrt die Schiffsschrauben dreht, angelassen, und das Fahrzeug durch die Horizontalruder, von denen anfangs zwei — eines vorne,

eines achtern — später nur mehr eines achtern vorhanden war, und die genau in der Weise der Höhensteuer eines Luftschiffes wirkten, in beliebig wählbarer Tiefe gehalten.

Erforderte der Betrieb des U-Bootes auch alle möglichen verwickelten Einrichtungen, die hier zu beschreiben zu weit führen würde, so war, wie man sieht, sein Prinzip doch einfach und auf allen unseren Booten gleich.

Nur eine einzige Fehlkonstruktion war vorgekommen, das war „U 2“, das von der Kaiserlichen Werft in Danzig gebaut und aus irgendeinem Grunde nicht geglückt war.

All diese Boote bis „U 18“ erhielten als Überwassermaschine einen Petroleummotor von der Firma Körting. Dieser Motor war nach dem gleichen Prinzip wie die Benzinmotore der Automobile eingerichtet. Man hatte nicht gewagt, Dieselmotoren einzubauen, da der Dieselmotor damals noch zu sehr im Versuchsstadium stand. Die Petrolmotore hatten allerdings den großen Nachteil, daß man sie nicht umsteuern konnte, die Maschine und damit die U-Boote konnten nur voraus fahren. Wollte man rückwärts gehen oder überhaupt manövrieren, so mußte man den Petrolmotor abstellen und den Elektromotor, der doch in der Hauptsache für Unterwasserfahrt diente, einschalten. Der Petrolmotor diente aber gleichzeitig dazu, die große Akkumulatorenbatterie aufzuladen. Er wurde, wenn er laden sollte, von der Schiffsschraube abgekuppelt und mit dem Elektromotor verbunden. Dieser Elektromotor war ein sogenannter Doppeldynamo, der so eingerichtet war, daß er entweder als Motor die

Schraube treiben oder, an den Petrolmotor angeschlossen, die Akkumulatoren aufladen konnte. Die größeren U-Boote hatten zwei Petrolmotore à 800 PS und konnten damit etwa dreizehn Seemeilen in der Stunde laufen. Überhaupt funktionierten die Petrolmotore recht gut, besonders die kleineren Typen. Allerdings rauchten sie stark beim Anwerfen und hatten anfangs auch oft Fehlzündungen, die im Auspuffrohr so stark knallten, als ob ein Kanonenschuß abgegeben würde. Waren die Motore aber einige Stunden in Gang und schön warm, so liefen sie ruhig und völlig rauchlos, genau so wie später die Dieselmotore in unseren Kriegsböten.

Wir machten mit unseren U-Booten viele Übungen. Besonders wurde fleißig nach Zielschiffen mit Torpedos geschossen. Artilleriebestückung hatten die Boote damals überhaupt nicht. Man hielt eine Kanone für unnützlich, weil absolut nicht an einen Handelskrieg gedacht wurde, die U-Boote sollten vielmehr bei einem Angriff der englischen Flotte auf die deutsche Küste eine gute Verteidigungswaffe darstellen. An Handelskrieg konnte man auch unmöglich denken, weil der Aktionsradius dieser Boote sehr klein war. Vor allem aber waren die Boote sehr diffizil und fast immer irgendwie reparaturbedürftig. Ein Boot, das einmal vierzehn Tage geübt hatte, mußte meist hinterher drei Monate in der Werft liegen, weil sich die verschiedensten Mängel, ganz besonders bei der elektrischen Einrichtung, bemerkbar machten.

Wir U-Boots-Offiziere waren ja sehr begeistert von unserer Waffe, aber wir galten als Klempner, die dauernd reparieren mußten, und die anderen, und ganz



Rechts der berühmte Otto Weddigen (†) (der erfolgreiche Kommandant von „U 9“, der später mit „U 29“ unterging), links Clarenbach (der Organisator des Mannschaftsdepots der U-Waffe) mit Max Valentiner auf einem Pfingstausflug im Riesengebirge 1913



„U 38“ verläßt den Kieler Hafen



Solche U-Boote wurden zerlegt und mit der Bahn nach Flandern,
Pola und Konstantinopel transportiert

besonders die Leitung der Marine, glaubten damals nicht an eine größere Bedeutung der U-Waffe.

Als unser Großadmiral v. Tirpitz eines Tages die U-Waffe inspizierte und auf einem der nebeneinanderliegenden Boote stand, sagte er zu seinem Adjutanten: „Wir wollen uns doch darüber klar sein, daß die U-Boote für uns eine sehr teure Spielerei darstellen.“

Nach dieser Besichtigung frühstückten wir mit Torpedobootskommandanten zusammen im Kasino. Die Torpedobootsleute schienen sehr eingebildet auf ihre Waffe, deren Schöpfer der Admiral v. Tirpitz selbst war. Für die Entwicklung der Torpedoboote wurde auch viel Geld geopfert, und die Waffe befand sich tadellos in Ordnung. Unsere Torpedoboote galten als die besten und schnellsten der Welt. Es war daher klar, daß die Torpedobootskommandanten glaubten, mit ihren Nachtangriffen im Zukunftskriege die Entscheidung herbeiführen zu können. Sie erklärten uns auch ganz offen, daß mit uns ja gar nichts los wäre, wir könnten nichts weiter, als in der Werft liegen, für den Krieg seien U-Boote unbrauchbar.

Ich erinnere mich, daß der später durch die Versenkung der drei englischen Kreuzer „Hogue“, „Aboukir“ und „Cressy“ so bekanntgewordene Kapitänleutnant Weddigen schärfsten Protest gegen diese Behauptungen der Torpedobootsleute einlegte. „Wartet mal ab, bis wirklich einmal Krieg ist“, sagte er, „ihr werdet euch wundern, was wir dann alles machen.“

Das erste wirklich große Manöver, daß die U-Boote mitmachten, fand schon einige Wochen, nachdem ich das Kommando von „U 10“ übernommen hatte, statt.

2
5. April
An diesem Manöver beteiligte sich die ganze Flotte. Die U-Boote waren zwischen der Nordspitze von Dänemark (Skagen) bis zur norwegischen Küste in einer Linie ausgelegt. Sie sollten die Flotte, die aus der Nordsee kam, angreifen, wenn sie den Versuch machte, in die Ostsee einzudringen. Damals waren fünf U-Boote intakt und am Manöver beteiligt. Ich erhielt meine Position nächst der norwegischen Küste. Noch niemals hatten unsere U-Boote in Gewässern von mehr als fünfzig bis sechzig Meter Tiefe getaucht. Dort im Skagerak war es aber mehrere hundert Meter tief, und wir wurden ermahnt, recht vorsichtig zu sein, denn wenn ein U-Boot aus Versehen auf so große Tiefe abrutscht, wird es vom Wasserdruck zusammengepreßt und ist verloren. In der Ostsee ist jeder von uns oft genug „abgerutscht“, es schadete ja nichts, weil man gleich auf den Grund fiel, der dort außerdem meist weich und schlammig ist.

Als ich nun auf meiner Position angelangte und tauchte, machte ich eine eigenartige Erfahrung. Das Wasser war an dieser Stelle unten schwerer als oben, und ich konnte gestoppt auf dem schweren Wasser so liegen, daß nur das Sehrohr herausguckte! Nirgends anderswo habe ich solch eigenartige Wasserverhältnisse angetroffen.

Im allgemeinen kommt das U-Boot, wenn man unter Wasser stoppt, heraus oder sinkt unter. Das ist nicht zu verhindern, wenn man es auch noch so vorsichtig ausbalanciert hat. Viele Konstrukteure haben darüber nachgedacht, eine Einrichtung zu erfinden, um dem U-Boot unter Wasser ein Stoppen zu ermöglichen: umsonst, unter Wasser ist man gezwungen, dauernd

zu fahren und somit Strom aus der Batterie zu verbrauchen.

Ich war morgens bei Hellwerden auf meiner Position angelangt. Wir hatten Befehl, unter Wasser zu liegen. Als ich aber sah, daß ich auf dem schweren Wasser gestoppt liegen konnte, war ich sehr froh, denn meine Batterie blieb für einen Angriff gut gefüllt. Es war nur anstrengend, den ganzen Tag durchs Sehrohr zu blicken, denn erst nachmittags gegen vier Uhr bemerkte ich etwas. Die Sonne schien hell, das Wasser war spiegelglatt, als sich dicke Rauchwolken am Horizont zusammenballten. Dann sah ich viele Masten und erkannte, daß die Flotte fast genau meine Position ansteuerte. Scheinbar wollte sie versuchen, sich an der norwegischen Küste entlangzudrücken. Beide Geschwader fuhren in langer Kiellinie nebeneinander. Zwischen den Geschwadern war ein Abstand von fünfhundert Metern. Ich nahm jetzt mit „U 10“ eine Position ein, die so lag, daß die Flotte direkt auf mich anlief. Der Abstand zwischen den beiden Linien erschien mir von weitem so nahe, daß kaum noch ein Platz für mein Boot dazwischen übrig schien. Ich hatte mir nämlich vorgenommen, zwischen beide Geschwader einzudringen und hier meine Übungstorpedos abzufeuern. Langsam fuhr ich nun der Flotte entgegen. An der schnellen Annäherung fühlte ich, daß die Schiffe mit hoher Fahrt liefen. In der Nähe sah ich die gewaltigen schäumenden Bugwellen. Es war für mich sehr schwer, nicht entdeckt zu werden, denn das Meer lag noch immer spiegelglatt. Mein Sehrohr fuhr ich andauernd elektrisch ein und aus. Ich ließ es einen Moment herauskommen, warf einen Blick auf die

Schiffe, und wenn ich sah, daß unverändert der gleiche Kurs gehalten wurde, zog ich es rasch wieder ein und wartete, bis mir die nächste Beobachtung nötig schien. Kurz vor der Flotte, als ich die großen, daherbrausenden Linienschiffe deutlich bemerkte, wurde mir doch etwas ängstlich zumute, zumal Flaggensignale an den Masten hochgingen. Hoffentlich bedeutet dies Signal keine Veränderung, dachte ich, das wäre sehr fatal. Ich war dann in größter Gefahr, gerammt zu werden, und ich konnte mich nur dadurch retten, daß ich auf Tiefe ging und unter den Schiffen durchtauchte. Einen Augenblick wartete ich und benutzte ihn, um die Kommandos für die Torpedos zu geben. „Alle vier Torpedos klar zum Schuß. Winkelschuß von neunzig Grad einstellen.“

Ich sah wieder hinaus: der Kurs war nicht geändert, ich lag jetzt genau zwischen den vordersten Schiffen der beiden Linien. Der Platz kam mir jetzt reichlich vor, und ich gewann dadurch wieder meine Ruhe.

Zwischen dem vordersten und zweiten Schiff feuerte ich nacheinander mit Pausen von wenigen Sekunden sämtliche vier Torpedos ab. Winkelschüsse von neunzig Grad sind so eingerichtet, daß der Torpedo, nachdem er das Rohr verlassen hat, einen Bogen macht und dann neunzig Grad zum Kurs des U-Bootes weiterläuft. Für den großen Bogen, den der Torpedo dabei im Wasser beschreibt, muß man entsprechend voroder hinterhalten. Ich mußte also für meine Heckschüsse etwas hinter dem vordersten Schiff für diesen Bogen abkommen und für die Bugtorpedos ein großes Stück vor dem nächsten Schiff losmachen, weil die Torpedos diesem Schiff doch quasi entgegenlaufen.

Ich wartete, wartete. Hatte ich getroffen, gefehlt? Plötzlich schlug mein Herz. Ich traute meinen Augen nicht: Beide Schiffe setzten eine schwarze Flagge. Das bedeutete, daß die Schiffe als vernichtet galten und für das Manöver ausschieden.

Alle übrigen Schiffe drehten ab, so daß es aussah, als ob ich die ganze Flotte mit meinem Angriff durcheinandergebracht hätte. Ich tauchte dann auf und freute mich meines großen Sieges. Der Flottenchef forderte durch Signal auf, meinen Namen zu nennen. Der Geschwaderchef, der die beiden Schiffe verloren hatte, machte mir als Signal: „Welch herrliche Siegesbeute.“

Als ich später in Helgoland einlief, erhielt ich von vielen Flottenoffizieren Briefe und Postkarten. Sie gratulierten mir zu diesem Angriff, sie hatten alle nicht geglaubt, daß es möglich sei, ungesehen bei spiegelglatter See, sogar mitten im Geschwader, zum Schuß zu kommen. Der Geschwaderchef ließ mich kommen und stellte viele Fragen über U-Boote, schließlich zupfte er mich am Ohr und sagte: „Auf alle Fälle, Valentiner, war Ihr Angriff sehr leichtsinnig.“ Ich protestierte sehr dagegen und behauptete, daß mir dabei aus den verschiedensten Gründen nichts hätte passieren können. Außerdem fügte ich noch hinzu, daß es mir leid getan hätte, auf jedes der beiden Schiffe zwei Torpedos gefeuert zu haben, viel vorteilhafter wäre es gewesen, mit den vier Torpedos vier verschiedene Schiffe zu torpedieren. In der Tat wäre dies möglich gewesen, mir fehlte aber damals noch die nötige Erfahrung, und ich sagte mir, es ist besser, zwei Schiffe jedenfalls sicher zu bekommen, als womöglich vier Torpedos vorbeizuknallen.

1911. Von der ganzen bei Skagen ausgelegten U-Linie war ich als einziges Boot zum Angriff gekommen, weil die Flotte zufällig in der Nähe meiner Position durchzubringen suchte. Der Angriff fand im Sommer 1911 statt, und es war, soweit ich orientiert bin, der erste U-Boots-Angriff bei einem großen Manöver und Verhältnissen, die dem Kriege entsprachen. Durch meinen Erfolg war jedenfalls erreicht, daß mit einemmal der Wert der U-Boote erheblich höher eingeschätzt wurde.

Der betreffende Geschwaderchef war der Vizeadmiral Lans. Er hatte gerade das Geschwader übernommen und war vorher Chef der U-Inspektion gewesen. Beim Untergang von „U 3“ überwachte er persönlich die Bergungsarbeiten. Ich war ihm besonders dankbar, weil er mich damals zum Kommandanten gemacht hatte. Lans trug schon in Friedenszeiten den höchsten Orden, der von Preußen für kriegerische Leistungen vergeben wurde: den Pour le mérite, um den ihn jeder beneidete. Ihm war dieser Orden im Jahre 1900 verliehen worden, als er während des Boxerkrieges als Kommandant von Kanonenboot S. M. S. „Iltis“ versuchte, die Takuforts niederzukämpfen. Die Takuforts liegen in China am Peiho in der Nähe von Tientsin. S. M. S. „Iltis“ war in einer Nacht den Peiho heraufgefahren und unmittelbar unterhalb der Takuforts vor Anker gegangen. Man hatte wohl nicht mit größerem Widerstand der Chinesen gerechnet, aber in Wirklichkeit schlugen sich die Chinesen ausgezeichnet, und es gab einen äußerst erbitterten Kampf auf beiden Seiten. S. M. S. „Iltis“ erhielt etwa zwanzig schwere Treffer, hatte viele Tote und Verwundete. Lans selber bekam einen Schuß in den Fuß, so daß

er noch heute humpelt. Trotz der Verwundung führte er das Gefecht durch. Sicherlich wäre S. M. S. „Iltis“ untergegangen, wenn das Schiff nicht so nahe an den Forts gelegen hätte: Es lag nämlich im toten Winkel der Fortsgeschütze, die Geschütze konnten nur das Deck des „Iltis“ bestreichen und nicht tief genug senken, um die Wasserlinie zu treffen. An diesem Kampfe beteiligten sich noch zwei Kanonenboote anderer Nationen, die aber besser wegkamen als S. M. S. „Iltis“. Schließlich gelang es, nachdem die Forts genügend heruntergekämpft waren, den von allen Nationen gebildeten Landungskorps, die Forts von der Landseite zu stürmen.

Als ich in Ostasien war, habe ich S. M. S. „Iltis“ häufiger besucht. Zur Erinnerung an dies Gefecht war der Bug des Schiffes gleichfalls mit einem großen *Pour le mérite* geziert. Der Kaiser hatte auf diese Weise seine Anerkennung für die Besatzung zum Ausdruck gebracht.

III

Krieg!

*Eine Welt im Fieber — Die ersten U-Boote laufen gegen
England aus — Die erste große Enttäuschung*

War das ein Abend! In Sonderburg! General Brause war da und Hülsen-Häseler, und das Sonderburger Infanterieregiment hatte einen Bierabend gegeben anlässlich des 50. Jahrestages der Erstürmung der Düpeler Schanzen, an dem kompanieweise die alten Veteranen teilnahmen.

Auch Damen waren da. Auch eine Dame war da. Eine schöne Kusine...

Die Herzen brannten und Reden züngelten.

Ein schöner, flammender Vorkriegsabend.

Plötzlich breitete sich Stille aus. In einem Winkel des Saales wurde nicht mehr gesprochen. Bloß die Köpfe neigten einander zu. Sie griff um sich, diese Ruhe, bald wurde kein lautes Wort mehr im Saale gesprochen. Keine Reden flammten mehr, Entsetzen saß mit uns am Tisch:

In Sarajevo war der österreichische Thronfolger ermordet worden!

Der alte General Brause sagte es zuerst und alle anderen sagten es nach: Das war der Krieg!

Ich war Offizier. Wir wußten wenig von Politik, scherten uns nicht um sie und durften uns eigentlich auch gar nicht um sie scheren. Zudem war die Be-

schäftigung mit Politik (vor allem aber mit Parteipolitik) in Deutschland in den „besseren Kreisen“, wenn man so sagen darf, beinahe verpönt. Die Studentenkörpers lehnten eine politische Betätigung ab, die Beamtenschaft ... erst recht wir Offiziere ... Darum verstand ich nicht recht, warum eigentlich dieser Mord einen Krieg für Deutschland bedeuten sollte ...

Ich verstand es auch die Wochen später nicht, die schon erfüllt waren von einem sonderbaren Fieber, das so gar nicht zu dem sonst in so stillem, zielbewußtem Gleichmaß verlaufenden Leben in Deutschland passen wollte. Immerhin lasen wir Offiziere jetzt mehr als früher die Leitartikel in den Zeitungen, im übrigen glaubten wir alle nicht recht an den Krieg: Wie oft hatte es gekriselt, wie oft hatte es geheißsen, man würde mobilisieren ... nie war's ernstlich dazu gekommen ...

Ein moderner Krieg würde ein paar Wochen dauern, hieß es damals überzeugt und überzeugend ...

Des „Dienstes gleichgestellte Uhr“ lief weiter. Ich meine unsere U-Boot-Schule damit. Irgend etwas von „Rüstungen“ bemerkten wir alle nicht. Nicht bei der Marine, nicht auf dem Lande. Man übte wie bisher, ohne sonderliche Hast, ohne jede Nervosität ...

Ach was, es kam doch nicht zum Krieg!

Da marschierten plötzlich Matrosenabteilungen mit Trommeln und Hörnern durch die Straßen von Kiel, und die Soldaten schienen überrascht und die Zivilisten bestürzt: Mobilmachung.

Ernst?

Und mit einem Male begann sich eine ungeheure Maschinerie in Bewegung zu setzen, eine Maschinerie,

von der der Zivilist nur ahnen kann, wie unendlich fein, wie subtil ihr Räderwerk war . . .

Jeder Offizier, jeder Soldat, jeder Waffenfähige bis zum 45. Lebensjahr hat für den Kriegsfall seine „Bestimmung“. Für jeden einzelnen besteht ein Sonderbefehl: Sie haben am soundsovielten mit diesem oder jenem Zuge nach X abzureisen, sich dort zu melden . . .

Und in den letzten Winkeln des Reiches setzten sich gleichzeitig Züge in Bewegung, voll von Männern, Lastzüge mit Munition, lang und beladen, rollten ohne Ende, in den Fabriken rief der Oberingenieur seine Ingenieure, die ganze Produktion, der ganze Lauf des „Betriebes Deutschland“ wurde umgestellt, umgeschichtet, es gab kein Kursbuch mehr, sondern bloß eine Feldtransportleitung, präzise wie ein Mechanismus, doch ohne Aufregung vollzog sich im Westen und im Osten der Aufmarsch, getreu nach der Ordre de bataille . . .

Inzwischen fielen die Schläge der Entscheidungen. Und drohend zog der Sturm im Osten und Westen auf. Wir hatten der Feinde genug: Rußland, Serbien, Frankreich und England!

Die Stimmung war glänzend. Aber es war ein müder Glanz, kein strahlender, bestechender, jubelnder. Zu viel Ernst lastete über Kiel . . .

Die Schüler der U-Boot-Schule waren in alle Winde zerstoben, wir Lehrer blieben zurück. Meine Mobilmachungsbestimmung war traurig genug: Ich blieb Kommandant des U-Bootes 3, des kleinen Schulbootes, das von den vielen täglichen Schulfahrten ausgeleiert und dessen Gefechtswert wahrhaftig gering war.

Dabei schlugen meine Kameraden, die Kommandanten der gefechts- und frontbereiten zehn neueren U-

Boote (wir hatten deren mehr als zehn, aber sie lagen im Dock zur Reparatur) große Töne an. Man erwartete einen Generalangriff der britischen Flotte auf die deutsche Küste. Unsere U-Boote sollten versuchen, in dem Augenblick zum Angriff zu kommen, als die Briten aus ihren Häfen ausliefen.

Claus Hansen, mein glücklicherer Freund — er hatte das Kommando von „U 16“ —, strahlte übers ganze Gesicht. Morgen um acht Uhr früh würde er auslaufen...

Ich bekam Besuch: Meine Eltern. Die liebe Sorge stand ihnen auf der Stirn geschrieben, war's anders möglich? Dabei war auch ich recht deprimiert und nicht imstande, meine Depression zu bemänteln: Denkt doch zurück: Erste Kriegstage ... der Krieg sollte bloß ein paar Wochen dauern, die Chance, sich auszuzeichnen, ja „mit dabei gewesen zu sein“, war nicht allzu groß ... und ich mit meinem alten Übungskasten, indes — es war zehn Uhr vormittags — die anderen ... moderneren U-Boote schon durch den Ostseekanal nach der Nordsee fuhren...

Ich kam mir übergangen vor. Kaltgestellt. Beinahe degradiert.

Nein, das war keine gute Stimmung: Es waren Gespräche, die ich mit meinen Eltern führte, wie man sie auf dem Bahnhof hört, ehe der Zug abfährt.

Gott weiß es, wozu übrigens dieses Pech gut war.

Von den zehn U-Booten, die vollgepumpt mit Tatendrang gegen England fuhren, erhielten wir sehr rasch Nachrichten.

Sie waren geradezu niederschmetternd.

Wir konnten die Katastrophe nicht fassen, wir, die

wir an unserer Waffe mit aller Liebe, beinahe Zärtlichkeit hingen: „U 15“ war von dem englischen Kreuzer „Birmingham“ gerammt worden und gesunken...

„U 13“ kehrte nicht mehr zurück. War mit Mann und Maus verschollen, lag wohl irgendwo am Grunde der Nordsee. Die anderen acht Boote kamen zurück.

Heil. Aber dieses Zurückkommen war fast ärger als der Tod:

Nicht ein einziges der deutschen U-Boote war auch nur zu einem Angriff gekommen.

Wir waren völlig niedergeworfen und verzweifelt. Hatte Tirpitz recht mit seiner ablehnenden Bemerkung, die U-Boot-Waffe sei keine Kriegswaffe, sondern eine Friedensspielerei?

Plötzlich ein überraschender Befehl. Ich solle mich bei Prinz Heinrich melden. Er war Befehlshaber der Ostseestreitkräfte geworden und ihm standen zwei U-Boote, meines und „U 4“, zur Verfügung. Als ich mich — es waren noch einige Offiziere da — beim Prinzen melden wollte, hieß es, wir sollten warten. Königliche Hoheit sei eben erst aus Berlin zurückgekehrt. Von einer Besprechung mit Majestät, tuschelte man dazu.

Plötzlich trat der Prinz ein. Hoch, sehr schlank, mit etwas wiegendem Schritt.

Er war sichtlich erregt. Seine Begrüßung war eine für militärische Begriffe ungewohnt: „Meine Herren“, rief er und seine Stimme bebte, „ich kann Ihnen die heilige Versicherung geben, daß mein Bruder, Seine Majestät der Kaiser, sein Äußerstes getan hat, diesen Krieg zu verhindern. Aber es ging nicht mehr: Die andern wollten eben den Krieg...“

IV

Das erste Feuer

*Eine verunglückte Unternehmung in der Ostsee – U 3,
der alte Gaul, will nicht mehr Galopp reiten – Der un-
gnädige Prinz Heinrich*

Wenige Tage später erhielt ich den Befehl, mich mit „U 3“ von dem kleinen hölzernen Kanonenboot „Panther“ auf den russischen Kriegsschauplatz in den Finnischen Meerbusen schleppen zu lassen.

Der „Panther“ war vor einiger Zeit aus dem Auslande zurückgekehrt. Es war ein kleines, schmuckes, weiß gestrichenes Schiff. Als ich mich dort meldete, traf ich an Bord nur einen Bekannten. Es war Graf Luckner, der später durch sein schneidiges Unternehmen mit dem „Seeadler“ bekannt geworden ist und auch nach dem Kriege durch seine Bücher und die Reisen nach Amerika eine wirksame Propaganda für das Deutsche Reich gemacht hat.

Wir brauchten mehrere Tage, bis wir in die Nähe des Kriegsschauplatzes kamen. Das Wasser der Ostsee hat hier im Osten fast keinen Salzgehalt mehr. Es zeigte sich, daß mein U-Boot für diese Wasserverhältnisse zu schwer war. Wenn ich tauchte, sackte ich weg, trotzdem ich keinen Tropfen Wasser in den Reglertank nahm. Ich ging daher längsseits vom „Panther“ und packte alles, was ich irgend entbehren konnte, auf diesen über. Das Privatgepäck der Offiziere und

Mannschaft, Möbel, Tische und sogar meine geliebten Tauchretter gab ich ab. Ich sagte dem Grafen Luckner: „Wir sind jetzt schon ziemlich nahe 'ran, für euch wird es langsam Zeit, umzukehren.“

Luckner aber rauchte seine Pfeife und lachte. Er meinte dann: „Wir haben zwar nur Holzwände und keinen Panzer, aber wir kämpfen mit List und Tücke, und uns ist vor den russischen Panzern nicht bange.“

Die Erleichterung meines Bootes hatte geholfen. Das Tauchen ging nun ganz gut. Bald darauf stießen wir auf einen unserer alten Kreuzer, die „Amazone“. Jetzt warfen wir die Schleppleine vom „Panther“ los, dieser machte uns ein Signal für glückliche Reise, drehte ab und verschwand. Von der „Amazone“ erfuhren wir, daß unsere Streitkräfte den Eingang zum Finnischen Meerbusen durch eine Minensperre verlegt hatten. Sowohl an der finnischen wie an der russischen Küste war aber eine Durchfahrtslücke gelassen. Die letztere steuerten wir gemeinsam an.

Als wir in der Lücke waren, erhielt die „Amazone“ durch Funksignal die traurige Botschaft, daß unser ganz moderner Kreuzer, S. M. S. „Magdeburg“, einige Seemeilen hinter dieser Lücke nachts im Nebel auf die russische Küste aufgelaufen und völlig verloren sei. Außer der „Magdeburg“ gehörte noch unser gleichfalls hochmoderner Kreuzer „Augsburg“ zu den Streitkräften, die hier operierten. Auf der „Augsburg“ war der Befehlshaber dieser Streitkräfte eingeschifft, Admiral Behring. Die „Augsburg“ und „Magdeburg“ hatten in der Nacht vorher die Gegend hinter der Minensperre nach feindlichen Streitkräften durchforscht. Beim Ansteuern der südlichen Sperrlücke

hatte sich die „Magdeburg“ im Nebel vernavigiert und war direkt auf die russische Küste aufgelaufen. So wurde uns die eigene Minensperre, die meiner Meinung nach überhaupt ziemlich zwecklos war, zum Verderben, denn es war in der Tat im dichten Nebel nicht ganz einfach, diese Sperrlücken mit Sicherheit zu fassen.

Während der Kommandant der „Amazone“ noch überlegte, was zu machen sei, kam die „Augsburg“ in Sicht.

Bald nach ihrem Erscheinen fuhr ein Torpedoboot ziemlich nahe an uns mit westlichem Kurs vorbei. Dies Boot war vollgestopft von Menschen, sie standen dicht zusammengepreßt wie Heringe in einer Kiste. Scheinbar waren Teile der „Magdeburg“-Besatzung von dem Torpedoboot aufgenommen worden. Einzelne meiner Leute wollten auch beobachten, daß das Torpedoboot arg zerschossen sei.

Günzel, mein Wachoffizier, meinte: „Gnade Gott, wenn dort eine Granate einschlägt.“

Alle hatten wir das Gefühl: Aha, jetzt wird es Ernst, so also sieht der Krieg aus.

Die alte „Amazone“ mußte zurückbleiben, und ich bekam Befehl, der „Augsburg“ zu folgen. Admiral Behring rief mit dem Sprachrohr herüber: „Ich werde gleich mit der ‚Augsburg‘ zwei russische Panzerkreuzer angreifen und versuchen, das Gefecht so hinzuziehen, daß Sie mit ‚U 3‘ zum Angriff kommen. Achten Sie auf meinen Scheinwerfer, kurze Blicke heißen für Sie auftauchen, lange Blicke tauchen.“

Zunächst fuhren wir mit östlichem Kurs etwa eine Stunde. Der „Augsburg“ war wohl meine Geschwin-

digkeit zu langsam. Der Admiral rief mir wieder mit dem Sprachrohr herüber: „Was ist bei Ihnen für eine Sauzucht an Bord; warum fahren Sie nicht schneller? Das ist eine große Schweinerei.“ Die „Augsburg“ nahm plötzlich Fahrt auf und fuhr mit hoher Fahrt so weit voraus, daß ich sie nur noch als kleinen Punkt ausmachen konnte.

Allein fahren wir durch die fahle Morgendämmerung dem großen unbekanntem Abenteuer, dem ersten Gefecht, entgegen.

Von der „Augsburg“ nichts mehr zu sehen...

Unaufhörlich streicht mein Blick das Wasser ab. Nichts zu sehen als die See, die an der Kimm in den Himmel verrinnt...

Plötzlich Backbord, fast querab von mir, zwei Silhouetten — die beiden russischen Kreuzer (es waren der „Bajan“ und die „Pallada“, wie wir später feststellen konnten).

Freudiges Erschrecken: Zum erstenmal dem Feind gegenüber. Aber ich hatte wenig Zeit, meine Gefühle in diesem Augenblicke zu analysieren... und das ist ja auch das Wunderbare im Gefecht, daß man sich zu hundert Prozent mit allen seinen Fähigkeiten und Energien in der Hand hat, wenn man erst das eine kann: Handeln!

Ich sah die Russen so nahe, daß ich unbedingt tauchen mußte, um nicht gesehen zu werden...

Aber der Admiral hatte doch befohlen...

Da sah ich auch die „Augsburg“ wieder vor mir. Sie drehte um und signalisierte einen langen Blick.

Ich tauchte, wendete um neunzig Grad nach Backbord.

Kurs auf die Russen.

Durch das Periskop sah ich die „Augsburg“ in höchster Fahrt gerade auf mich zujagen. Zwei Torpedoboote begleiteten sie jetzt, wild schäumte das Wasser vor ihrem Bug und der Rauch wälzte sich in pechschwarzer Fahne auf dem Wasser...

Die Russen vor mir wuchsen und wuchsen und waren schon gut zu erkennen, die Silhouette war scharf geworden. Aber auch die „Augsburg“ kam immer näher — —

Was sollte das ... zwei kurze Blicke aus ihrem Scheinwerfer...!?

Das hieß doch auftauchen? Das war ja Wahnsinn? Die Russen mußten mich bemerken...

Aber ich war denn doch zu sehr Soldat, um nicht zu gehorchen. Auf alles gefaßt, tauchte ich auf. Das Gefühl mußte ein Schütze haben, der bis zur Brust aus dem Schützengraben stieg...

Jetzt würde mich der Russe erkennen ... jetzt mußte drüben der Schußbefehl erfolgen...

Da gab die „Augsburg“ zwei lange Blicke.

Ich tauchte wieder und war froh, als das Wasser über uns zusammenschlug. Wozu war das ganze Manöver gut gewesen, schäumte ich, nur um meine lächerliche, schwache Batterie auszupumpen, wie? (später erfuhr ich, daß die kurzen Blicke ein Irrtum waren, ein Irrtum, der mir und meinen Leuten beinahe das Leben gekostet hätte, wie sich zeigen wird).

Während ich tauchte, wuchs die „Augsburg“ vor mir zum Koloß, rauschte zwischen mir und den Russen durch.

Ich war kaum einen Meter unter Wasser, da sah ich

das eine der begleitenden Torpedoboote in voller Fahrt direkt auf mich zu rasen. Hoch schäumte das Wasser übers Vorderdeck, spritzte bis zur Kommandobrücke. Ich sah genau den Kommandanten, wie er nach den Russen blickte, das Glas am Auge. „U 3“ hatte er vergessen . . .

Herrgott, der war ja wahnsinnig . . . zehn Meter vor mir — — fünf — —

Nun war alles aus!

Da schoß, zwei Meter an mir vorbei, das Torpedoboot vorüber. Um ein Haar hätte es mich gerammt, unser aller Leben war jetzt nicht einen Pfennig mehr wert gewesen . . .

Gleichzeitig feuerten die Russen aus allen Löchern.

In vierfacher Parabel wimmerte es über den Himmel . . .

Kein Aufschlag auf der „Augsburg“ und den Torpedoboote . . .

Dann zerriß es, keine hundert Meter von mir, die See. In ungeheuren Fontänen zischte es zum Himmel, ganze Wassersäulen, viele Meter breit, stiegen auf, ein Brechen, als würden Panzerschiffe von einem Riesen auseinandergeknickt. Furchtbar schlug die Explosion an unsere Bootswand . . .

Wieder . . . wieder . . . wieder . . .

Wassergischt und Brüllen und Wirbel und brechender Stahl —

Die Hölle . . .

Unser Boot erhielt einen Schlag, daß ich taumelte . . .

Wieder — — wieder . . .

Das war die Hölle . . .!

Da schrie es aus dem Sprachrohr: „Was ist geschehen...?“

Meine Leute, Gott ja, die wußten doch nicht, was vorging, sahen nichts, wurden bloß an die Wände geschleudert und an die Maschinen und schlugen sich wund und der Tod malte sich ihnen vor den Augen.

Ich beruhigte sie. Nichts sei los. Nur daß die Russen zu weit geschossen und dabei um ein Haar uns getroffen hätten...

Ich sah wieder nach der „Augsburg“.

Rief ein überraschtes „Ah“ aus: Sie hatte, wie sichs gehört, Toppflaggen gesetzt. Von beiden Masten wehten riesige Kriegsflaggen, man meinte sie in der frischen Brise knattern zu hören...

Aber das konnte man wohl nicht. Der Lärm wäre in dem Krachen der Geschütze ertrunken. Die Russen wie die „Augsburg“ schossen jetzt, was die Geschütze hergaben, es war ein furchtbarer, furchtbar schöner Anblick, diese bewegte See, die in hundert Fontänen aufsprang, die in Rauch und Dampf und Feuer und Wassersäulen gehüllten Schiffe...

Die Russen drehten ein wenig ab. Zum „laufenden Gefecht“ mit der „Augsburg“. Ich mußte mit äußerster Kraft fahren, sollten sie mir nicht entweichen. Dazu ging mein Kurs ausgerechnet gegen den immer mehr auffrischenden Wind, es war ein Jammer: Noch lange, oh, noch lange war ich nicht in Schußweite...

Das hatte mir noch gefehlt: Die Leute am Tiefensteuer, das bei modernen Booten elektrisch bedient wurde, hier aber Matrosen bedienen mußten, meldeten, sie seien fertig. Bei diesem Seegang seien sie nicht

imstande, das Boot länger unter Wasser zu halten . . . das auch noch!

Ich ging auf zwanzig Meter Tiefe, lief, noch immer mit äußerster Kraft, in ruhigerem Wasser.

Wieder auf Sehrohtiefe: Ein freudiger Schreck — ich war näher gekommen. Ging wieder tief und ließ die beiden vorderen Torpedos klar zum Schusse machen.

Dann gab ich Befehl: „Vorsichtig auf Sehrohtiefe gehen!“

Diesmal gelang das Hochkommen miserabel, die Tiefenruderleute waren ganz erschöpft, sie ließen das Boot so hoch kommen, daß es völlig die Oberfläche des Meeres durchbrach und von den Russen, wenn sie aufgepaßt hätten, jedenfalls gesehen worden wäre, denn der Bug sowohl wie der ganze Kommandoturm waren sichtbar, die schäumende See brandete gegen uns wie gegen ein Felsenriff.

Die Russen waren vielleicht noch zweitausend Meter entfernt und in einer Stellung, daß ein Torpedoschuß wenig Aussicht auf Treffen hatte, sie passierten mich gerade, so daß ich höchstens schräg von hinten hätte schießen können. Sahen mich die Russen dagegen und eröffneten sie das Feuer, so war diese Entfernung für Artillerie sehr kurz, jeder Schuß mußte ein Treffer sein. Das beunruhigte mich, und ich tat daher alles, um schnellstens das Boot unter Wasser zu bringen; alle Leute liefen nach vorn, auch Wasser wurde voraus gepumpt, bis der Bug sich schließlich neigte. Zugleich meldete der Ingenieur, die Batterie sei leer, wir müßten auf ganz kleine Fahrt heruntergehen.

Ich ließ „U 3“ wieder auf zwanzig Meter Tiefe gehen, stieg aus dem Kommandoturm hinunter in die

Zentrale und ärgerte mich grün: Die ganze Sache war ja fein verkorkst und ein miserabler Anfang. Admiral Behring hatte sich in schneidigster Weise mit seiner „Augsburg“ eine Stunde lang dem Feuer von zwei Panzerkreuzern ausgesetzt, nur um mich zum Angriff zu führen, und „U 3“ hatte so versagt. Ich war mir auch darüber klar, daß die Leute auf der „Augsburg“, die von U-Booten nichts verstanden, gar nicht in der Lage waren, meinen Angriff richtig zu beurteilen, und mir die ganze Schuld in die Schuhe schieben würden.

Ich war tief niedergeschlagen: Versteht ihr das, was das heißt, eine schlechte, mindestens unzureichende Waffe in der Hand haben? Ihr Nörgler, lagt ihr schon einmal gänzlich waffenlos vor dem Feinde? Dann kennt ihr das Gefühl! Von einem Torpedieren der Russen war jetzt schon keine Rede mehr, nur noch vom Davonkommen, irgendwie heil davonkommen!

Der Ingenieur meldete mir, wir könnten höchstens bis abends um neun Uhr mit ganz ökonomischer Fahrt unter Wasser bleiben, dann sei die Batterie so leer, daß wir unbedingt auftauchen müßten.

„U 3“ lief nun mit ganz langsamer Fahrt auf zwanzig Meter Tiefe in Richtung auf die Küste. Ich sagte mir, in einer Stunde würden die Russen wohl weg sein, dann könnte ich auftauchen.

Zum Glück wurde das Wetter wieder ganz ruhig. Als ich nach einer Stunde an die Oberfläche ging, waren die Russen aber keineswegs verschwunden. Ich sah sie in der klaren Abendluft ruhig etwa sechstausend Meter von mir entfernt herumliegen. Ein Angriff wäre jetzt großartig zu machen gewesen, aber ich wäre

mit der leeren Batterie nicht einmal auf die Hälfte der Distanz nahegekommen. Das Schlimmste war aber, daß es in dieser nördlichen Gegend im August gar nicht richtig dunkel wird. Was sollte ich um neun Uhr machen, wenn die Russen immer noch da waren? Sie würden mich sehen und einfach kaputtschießen.

Es war jetzt vier Uhr nachmittags, bis neun Uhr war noch lange Zeit, bis dahin würden die Russen hoffentlich verduften, denke ich.

Ich überlege angestrengt, was zu machen ist, ich will am liebsten den Rest des elektrischen Stroms ausnutzen, um zum Angriff an die Russen heranzufahren, doch der Ingenieur Kögler streikt, er meint, daß dies vollkommen ausgeschlossen sei, und dann hätten wir zweitens, wenn selbst inzwischen die beiden Panzerkreuzer verschwinden sollten, nicht mehr genug elektrischen Strom, um die Petroleummotore anzuwerfen.

Das Anwerfen der Motore war nämlich bei den alten U-Booten fast ein Kunststück. Erst mußten gewisse Luftmengen elektrisch angewärmt werden, der Motor sollte nur warme Luft ansaugen, schließlich mußten die schweren Motore angeworfen werden wie mit einem Anlasser beim Auto. Ich bewunderte die Gleichgültigkeit von Günzel, meinem Wachoffizier. Er hatte ein großes Album, betitelt: „Das lustige Lachen“, auf dem Schoß, las einer Gruppe von Leuten vor, und wollte sich tatsächlich totlachen. Ich selber überlegte, wie das Schicksal zu bändigen sei, es erschien mir zu kläglich, beim Auftauchen einfach von den Russen zusammengeschossen zu werden und so ein jammervolles Ende zu finden. Ich fuhr deshalb auf die Küste zu, um auf flacheres Wasser zu kommen. Man konnte

versuchen, sich auf den Grund zu legen, zwei bis drei Tage konnte man das schon aushalten, und ewig würden die Russen ja nicht liegenbleiben. An der Küste waren Stellen, wo es nur sechzig Meter tief war, diesen Druck würde das Boot schon aushalten.

Um im U-Boot die Stimmung etwas zu heben, befahl ich, sämtlichen Proviant, den sich die Offiziersmesse extra mitgenommen hatte, wie Konserven mit Ölsardinen, Lachs und so weiter, an die Mannschaft zu verteilen. Tatsächlich schlug gleich die Stimmung um. Die Leute aßen langsam und behaglich und machten sich weiter keine Gedanken.

Um neun Uhr tauchte ich auf. Ich lag jetzt ziemlich dicht unter der Küste und hatte zum Glück als Hintergrund kleine graue Berge. Die Russen lagen erschreckend nahe. Mit einem scharfen Glas konnte ich sogar die Mannschaft herumlaufen sehen. Jeden Augenblick erwartete ich, gesehen und beschossen zu werden. Es kam hinzu, daß meine Petrolmotore beim Anwerfen schwarzen Rauch auszustoßen pflegten.

Ich erinnere mich, daß dieser Moment für uns alle äußerst kitzlich war. Selbst mein Wachoffizier, Oberleutnant Günzel, war kreideweiß geworden. Er blickte fortgesetzt durch sein scharfes Zeißglas zu den Russen hinüber und erzählte, was er alles sah. Dort liefen Leute herum, und er meinte, gleich käme die erste Salve.

Er kommandierte schon: „Achtung! Achtung! Achtung!“

Jetzt mußte „Salve!“ kommen. Aber das Wort „Salve“ kam Gott sei Dank nicht. Es war ein Wunder geschehen: die Russen sahen uns nicht!

Doch noch nie zuvor sind die Petrolmotore so schnell angesprungen, und fast rauchlos, wie damals. Wir machten jetzt Fahrt voraus und entfernten uns langsam, die Russen rührten sich nicht, allmählich kamen sie aus Sicht. Das Meer war bleiern, ruhig, eigenartig beleuchtet wie so oft in hellen Nordlandsnächten.

Morgens gegen fünf Uhr trafen wir an einem verabredeten Punkt die „Augsburg“.

Der Admiral war sehr verärgert. Er hatte die „Magdeburg“ verloren, auch sein großer Schneid und das Gefecht mit den Russen hatten nichts genützt, mein Angriff war kläglich mißglückt. Ich glaube aber wohl, daß er meine Begründung für das Mißlingen des Angriffs würdigte. Ich bewunderte den Mut Behrings restlos. Ich hatte beobachtet, daß die Russen wirklich gut schossen, aber sie trafen die „Augsburg“ nicht, weil der Admiral dauernd die Geschwindigkeit wechselte, einmal sogar rückwärts fuhr. Dieser tüchtige Admiral wurde leider infolge seines Pechs mit der „Magdeburg“ später ziemlich kaltgestellt. Er bekam ein Landkommando an der Westfront.

Die „Augsburg“ mußte zurück in den Hafen zum Kohlen. Ich hätte wohl noch einen Versuch gegen die Russen machen können, verschwieg aber dem Admiral diese Möglichkeit aus bestimmten Gründen, und war zufrieden, als er mich nach Kiel zurücksandte.

Mir war „U 3“ einfach zu mangelhaft. Seine Akkumulatorenbatterie war alt und verbraucht, das Schlimmste war aber, daß das Boot zum Tauchen fünf Minuten brauchte. In dieser langen Tauchzeit konnte viel passieren.

Ich hatte bei Kriegsbeginn für mein „U 3“ eine

einschneidende Verbesserung seiner Taucheinrichtung ausgedacht und nach langen Debatten mit dem Hauptkonstrukteur unserer U-Boote auch die Erlaubnis durchgesetzt, meine Vorschläge zu verwirklichen. Mir lag daher sehr daran, erst nach Einbau dieser Verbesserung an die Front zu gehen.

Tatsächlich wurde die Verbesserung gleich nach meiner Ankunft in Kiel auf „U 3“ eingebaut. Sie hatte zur Folge, daß die Tauchzeit von fünf Minuten auf eine Minute reduziert wurde. Meine Einrichtung funktionierte prima und wurde nach und nach auf allen anderen U-Booten in etwas veränderter Form eingeführt.

Mein Empfang durch den Prinzen war, gelinde gesagt, „ungnädig“.

Er hörte gar nicht auf meine Argumente, sondern schrie und schlug mit der Faust auf den Tisch, daß die Tintengläser tanzten.

„Gerade von Ihnen hätte ich erwartet, daß Sie mindestens zwei Russen vernichten würden...“

Ich war über die Behandlung aufgebracht und antwortete ziemlich scharf: „Königliche Hoheit, ‚U 3‘ ist ein altes Pferd, man kann ihm noch soviel Zucker geben, es läuft eben keinen Galopp mehr...“

Der Prinz sah mich mit feindlichen Augen an, die Antwort schien ihm erst recht nicht zu gefallen.

Er sagte kein Wort. Er wies mit winziger, herrischer Bewegung seiner schmalen langen Finger nach der Tür...

Mit den Jahren gewinnt man Distanz. Heute gestehe ich mir offen etwas ein, was ich mir damals bloß im

Unterbewußtsein eingestand: daß ich tatsächlich nicht einwandfrei gehandelt hatte. Ich hätte nach meinem Mißerfolg trotz allem, trotz der Untüchtigkeit von „U 3“, den Admiral bitten müssen, mir noch einen weiteren Versuch zu erlauben, bis mein Brennstoff zu Ende ginge. Vielleicht hätte ich dann wirklich einen Russen erledigt...

Wassereinbruch auf vierzig Meter Tiefe

*Mein neues U-Boot und das erste gefährliche Abenteuer
mit ihm*

Mir war es schlecht gegangen. Aber nicht mir allein, das sollte mir zum Troste werden. Ja, es war bisher einzig dem Kapitänleutnant Hersing gelungen, im Firth of Forth einen kleinen britischen Kreuzer, den „Pfadfinder“, zu versenken. Erst nach Wochen gelang es Weddigen, drei englische Kreuzer innerhalb einer einzigen Stunde zu versenken. Jetzt erst horchte Deutschland auf. Jetzt erst wurde die Waffe ernst genommen, jetzt erst rechnete man mit ihr.

Da wurden die U-Boot-Kapitäne mutig. Und sie überraschten die deutsche Regierung mit dem Vorschlag einer vollständigen Blockade Englands. Das sei, sagten die U-Boot-Leute, die einzige wirksame und gerechte Antwort auf die englische Hungerblockade, die schon ganz Deutschland spürte. Das Markensystem unseligen Angedenkens begann, die berüchtigten Polonäsen vor den Kaufläden...

Aber man lächelte zunächst noch über die Anregung. Es dauerte sehr, sehr lange, ehe der Vorschlag der U-Boot-Leute angenommen wurde. Schließlich machte man doch den Versuch — mit völlig untauglichen Mitteln!

Am fünfzehnten Dezember habe ich meinen Ge-

burtstag. Mein Geburtstagsgeschenk für das Jahr vierzehn war die Indienststellung von „U 38“.

Ich besah mir mein prachtvolles Geschenk, setzte nicht ohne Bewegung meinen Fuß auf dieses Boot, versammelte, wie das so Sitte, Offiziere und Mannschaften um mich, hielt eine Rede.

Übliches Hurra!

Die Besatzung, die Offiziere vor allem, waren erlesene Leute. Ich hatte sie aus der Fülle der damals in der U-Abteilung zur Verfügung stehenden Leute sorgfältig ausgewählt. Als Offiziere bekam ich Oberleutnant zur See Heller, der sehr gut qualifiziert war, und Leutnant zur See Wendlandt, einen Offizier aus der Handelsmarine, der als hervorragend tüchtig galt und es auch war. Mein Ingenieur hieß Kögler, er war gleich mir Lehrer auf der U-Schule gewesen. Auch ihn kann ich nur als hervorragend tüchtig bezeichnen.

Erwähnen möchte ich noch meinen Burschen Hiller und meinen Steuermann Schretzmayer. Hiller war Vierjährig-Freiwilliger, er sollte gerade zur Entlassung kommen, als der Krieg ausbrach. Er war all die Jahre vorher mein treuer Bursche gewesen. Mit dem Steuermann Schretzmayer fuhr ich zusammen, seit ich Kommandant war. Einen besseren Navigateur, besonders im Errechnen der astronomischen Bestecke, als Schretzmayer kann ich mir nicht vorstellen. Schretzmayer blieb treu bei mir bis zum Schluß des Krieges.

Leider konnte ich nicht gleich mit „U 38“ an die Front eilen. Zunächst mußten Probefahrten gemacht

werden. Bei den Probefahrten stellte sich aber leider heraus, daß die Dieselmotoren, mit denen „U 38“ ausgerüstet war, gewisse Kinderkrankheiten hatten, die erst beseitigt werden mußten. Diese Arbeiten an den Maschinen und die Probefahrten zogen sich so in die Länge, daß ich erst Mitte März 1915 meine erste Reise an die englische Küste machen konnte. Unsere Flotte beabsichtigte damals, Übungen in der Helgoländer Bucht zu machen. Mehrere U-Boote, darunter „U 38“, wurden an die englische Küste auf Vorpostenstellung gesandt, um zu melden, falls die englische Flotte auslaufen sollte. Ich bekam meine Position auf der Swartebank vor der Themsemündung. Schon auf der Hinfahrt, besonders aber auf der Swartebank selbst, herrschte schlechtes Wetter. Es war stürmischer Westwind. Die See ging hoch. Ein Wasserberg nach dem anderen wälzte sich heran und begrub „U 38“ völlig. Auf dem Kommandoturm mußten wir uns festbinden, um nicht mitgerissen zu werden. Kein Ölzeug schützte gegen solche Wogen, man fühlt sich in solchem Sturm genau so wie in der Brandung eines Seebades. Als es dunkel wurde und wir sowieso nichts mehr sehen konnten, beschloß ich, den Versuch zu machen, die Nacht auf dem Grunde zu verbringen, da es an dieser Stelle nur vierzig Meter tief war. Ich ließ also tauchen und steuerte mit ganz langsamer Fahrt den Grund an. Kurz vor vierzig Meter Tiefe stoppte ich. Doch der Seegang reichte herab in diese Tiefe. Das Boot lag nicht ruhig, sondern bumste fortgesetzt auf den Grund, so daß alle Gegenstände zitterten. So ging das nicht: Ich beschloß, mehr Wasser in den Reglertank zu lassen, um das Boot schwerer zu machen, doch je schwe-

rer es wurde, um so mehr schlug es auf dem Grunde hin und her. Ich gab daher diesen Versuch auf und ließ den Reglertank wieder lenzen (leerpumpen), um aufzutauchen.

Während die Pumpe lenzte, merkte ich, wie das Schlagen sanfter wurde und mit einemmal ganz aufhörte. Ich stellte daher die Pumpe wieder ab und ließ das Boot so liegen. Es lag leicht nach vorn geneigt, berührte den Grund ganz leise mit dem Bug. Scheinbar drehte es sich um diesen und ließ den Seegang nur an weichen Schwingungen spüren. Das Boot lag nun so, daß es die Schwingungen des Wasser mitmachen konnte, ohne dabei auf den Grund zu stoßen. Auf diese Weise habe ich später öfters bei schlechtestem Wetter auf dem Grunde Ruhe gefunden.

Nachdem uns dieses Kunststück geglückt war, verließen Offiziere und Mannschaft ihre Stationen, um zu schlafen. Ich stand noch mit Herrn Kögler, meinem Ingenieur, in der Zentrale. Wir sprachen über die soeben gemachten Beobachtungen.

In der Zentrale befindet sich an einer Stelle ein Rohrstutzen, an dem man einen Feuerlöschschlauch mittels Bajonettverschluß befestigen kann. Im allgemeinen wird der Stutzen durch einen Bronzedeckel verschlossen. Dieser Bronzedeckel flog plötzlich, während wir danebenstanden, ab. Aus dem Rohrstutzen schoß ein armdicker Wasserstrahl.

Was war denn das?

Aber ehe ich mich besann, schoß der Strahl steiler und mit unerhörter Gewalt gerade auf das gegenüberliegende Schaltbrett der elektrischen Anlage.

Im Augenblick war alles Licht erloschen, wir stan-

den im Dunkel, hörten das immer mächtigere, teuflischere Einbrechen des Wassers...

Wenn jetzt nicht im Augenblick gehandelt wurde...!

Ich tastete wie rasend nach der Ecke, wo ich eine Akkumulatorennotlampe wußte. Aber in diesem Stockdunkel schienen alle Distanzen verwischt, ich fand sie nicht...

Das Wasser rauschte und schwoll und spritzte mir ins Gesicht...

Endlich hielt ich die Lampe. Ob sie brennen würde...

Wir atmeten auf: Ein dünner Schein ergoß sich spärlich in den Raum. Aber es war doch Licht.

Wie aus einer Schleuse brauste jetzt der Strahl, wir standen im Wasser...

Ich starrte auf den Ingenieur Kögler. War der Mann von Sinnen?

Neben diesem rauschenden Wasserfall, der unser Tod war, stand er ganz still, hielt die Hand an die Stirn gelegt, als ob er nachdenken würde.

„Kögler“, rief ich...

Still, deutete er. Dachte nach.

Höher, höher das Wasser. Sollte ich die Leute auf die Stationen rufen?

Da lachte Kögler auf, griff blitzschnell in das Chaos von Rohrleitungen und Ventilen und Hebeln, das hinter dem Tiefensteuer lag.

Drehte an einem Ventil — — ah: Der Wasserstrahl brach in sich zusammen, tropfte... Schluß!

Kögler lachte noch immer. Mir war aber gar nicht lächerlich zumute, denn wir hatten uns in einer großen Gefahr befunden. Ich kenne aus dem Jahre 1916 einen ähnlichen Fall, wo das Ventil nicht gefunden

wurde. Boot und fast die ganze Besatzung gingen jämmerlich zugrunde. Auf vierzig Meter hat das Wasser des Meeres vier Atmosphären Druck. Der Strahl war daher genau so stark, als wenn er aus einem Springbrunnen käme, neben dem ein vierzig Meter hoher Wasserturm steht.

Natürlich hätte das dazugehörige Seeventil geschlossen sein müssen, doch bei dem endlosen Gewirr von Rohrleitungen und Ventilen einer U-Boots-Einrichtung ist ein derartiger Fehler entschuldbar, besonders wenn das Boot eine neue Besatzung hat, der es noch an den nötigen Erfahrungen fehlt.

Bis in meine Träume verfolgte mich aber der Gedanke: Was, wenn wir schon alle geschlafen hätten? Wenn man den Ingenieur zu spät geweckt hätte...

VI

Der Handelskrieg beginnt...

... und England antwortet mit U-Boot-Fallen

Ich machte in dieser Zeit hintereinander drei Reisen an die englische Ostküste. Hier war wenig Schifffahrt, weil damals auch der Handel zwischen England und Skandinavien ziemlich daniederlag. Ich versenkte aber trotzdem eine ganze Reihe neutraler Dampfer und Segler, die mit Grubenholz und sonstiger Konterbande nach England liefen. Von jeder Reise brachte ich einen Dampfer als Prise mit nach Deutschland, wo man für die Ladung sehr nützliche Verwendung hatte.

Diese Reisen an die Ostküste galten als die einfachsten und als Übungen, um Boot und Besatzung einzufahren und an den Krieg zu gewöhnen. Ich gewann auf diesen Reisen den Eindruck, daß der Handelskrieg eigentlich sehr einfach zu führen war. Man feuerte mit seiner 8,8-cm-Kanone einen Warnungsschuß vor den Bug. Meistens stoppte der Dampfer sofort, setzte von selbst ein Boot aus und brachte seine Papiere zum U-Boot.

War Konterbande, so wurde der Kapitän aufgefordert, in fünf Minuten das Schiff zu räumen. Die Kapitäne waren alle hierüber orientiert und machten kaum Schwierigkeiten.

Wollte man einen Dampfer als Prise mitnehmen,

so wurde ein U-Boots-Mann auf den Dampfer als Aufsicht gegeben. Der Dampfer erhielt dann den Befehl, dem U-Boot zu folgen.

Der Kapitän des dänischen Dampfers „Nidaros“ war der einzige, der mir etwas die Zähne gezeitigt hatte. Der „Nidaros“ war mit Speck, Butter, Eiern und ähnlichen Lebensmitteln beladen.

„Verlassen Sie Ihr Schiff“, sagte ich kurz.

Der Däne lachte mir ins Gesicht: „Denke nicht daran.“

Ich sah auf: „Dann werde ich das Schiff samt der Mannschaft versenken.“

„Versuchen Sie's doch. Wenn Sie das Schiff versenken, dann wird dafür gesorgt werden, daß Dänemark nicht ein Pfund Butter, kein einziges Ei mehr in das verdammte Deutschland schicken wird. Ihr mögt krepieren . . .“

Dabei maß mich der Mann derart herausfordernd, daß mein Steuermann die Pistole zog und sie dem Kapitän auf die Brust setzte.

Der grinste den Steuermann bloß an, und weiß Gott, was geschehen wäre, wenn ich nicht dazwischengefahren wäre.

Ich überlegte mir die Sache. Versenkte die kostbare Butterladung nicht, sondern nahm das Schiff als Prise mit.

Später erfuhr ich, daß der Kapitän im Hafen so lange energisch war, bis es ihm tatsächlich gelang, seine ganze Ladung freizukriegen.

Um diese Zeit, Frühjahr 1915, begann der U-Boots-Krieg in ganz Deutschland populär zu werden. Man hielt ihn für die einzige Rettung und glaubte, daß es

möglich sei, England ganz zu isolieren, indem man alle Dampfer vor den englischen Häfen abschöß. So ganz unrecht war diese Ansicht nicht. Wenn wir in den ersten Kriegsmonaten rigoros vorgegangen wären und alles, was England anlief, vernichtet hätten, so wäre der ganze Krieg meiner Ansicht nach selbst mit zehn U-Booten im Keime zu ersticken gewesen, zumal die Engländer keinerlei Abwehrmittel hatten und gegen U-Boote völlig wehrlos waren.

Es wäre allerdings auch notwendig gewesen, unseren U-Booten Artillerie zu geben, da die sechs bis acht Torpedos schnell verschossen sind und man eine Massenvernichtung von Dampfern nur mit Artillerie erreichen kann. Leider wurde aber der Wert der Artillerie erst jetzt erkannt. Man rüstete daher alle Boote nachträglich mit 8,8-cm-Kanonen aus, während sie ursprünglich als Armierung nur zwei Maschinengewehre hatten.

Sicherlich war es nicht richtig, einen so flauen U-Boots-Krieg zu führen, wie ihn unsere Regierung anordnete. Wir erreichten wenig, verärgerten aber die ganze Welt¹⁾, die in wenigen Wochen eine namenlose Wut auf unsere U-Boote bekam. Die Regierung hätte sich sagen sollen, eine Mißstimmung ist nicht zu vermeiden, wenn wir unsere U-Boote gegen den Handel arbeiten lassen und die Leute ihr Geld verlieren. Dann wollen wir wenigstens ganze Arbeit machen und um England ein Blockadegebiet erklären, in dem alles, ob

¹⁾ Besonders interessant war die Warnung des ungarischen Premiers Grafen Stephan von Tisza. Siehe die Memoiren des Grafen Tamás von Erdödy: „Habsburgs Weg von Wilhelm zu Briand“. (Amalthea-Verlag.)

feindlich oder neutral, abgeschossen wird. Wenn wir alles ohne Untersuchung abschießen durften, konnte ein U-Boot ganz gut dreißig Fahrzeuge mit hunderttausend Tonnen pro Tag auf den Grund legen. Jetzt dagegen mußten wir jedes Fahrzeug durch Warnungsschuß anhalten, untersuchen, und verloren viel Zeit. Etwa fünfundsiebzig Prozent der angehaltenen Fahrzeuge bewies uns dadurch, daß sie leer waren oder keine Konterbande hatten oder Papiere, die nach einem anderen Lande als England ausgestellt waren, daß wir sie nicht versenken durften!

Das kostete natürlich viel unnütze Zeit. Nachts konnten wir überhaupt nicht arbeiten, weil es zu gefährlich war, zu dieser Zeit einen Dampfer anzuhalten und zu untersuchen. Nachts zu vernichten, wäre dagegen eine Kleinigkeit gewesen. Die ersten Kriegstage, als um England ein unerhörter Verkehr war, hätten ausgenutzt werden müssen. Unsere U-Boote hätten in den ersten Tagen pro Tag bequem eine Million Tonnen vernichten können. Die Wirkung wäre dann für England wirklich drückend gewesen. England hätte den Krieg aufgegeben und sich mit Deutschland geeinigt. Im Frühjahr 1915 war es dagegen schon reichlich spät, überhaupt Handelskrieg anzufangen, denn die Engländer begannen schon mit der Abwehr: Wasserbomben waren noch nicht erfunden, dagegen rüsteten sie viele U-Boots-Fallen aus. Handelsschiffe erhielten Kanonen versteckt aufgestellt und wurden wie neutrale Schiffe gekennzeichnet. Sie benahmen sich auch so wie Neutrale.

Wenn ein U-Boot den Warnungsschuß feuerte, stoppten sie, setzten Boote aus, so daß das U-Boot glaubte,

das Schiff würde verlassen. Kam das U-Boot dann heran, so wurden einige die Geschütze verdeckende Klappen heruntergelassen: In wenigen Sekunden war dann unser U-Boot durch heftiges Geschützfeuer vernichtet.

Eine andere Sorte von Fallen waren gleichfalls harmlos aussehende Dampfer, die an langer Leine eingetauchtes englisches U-Boot im Schlepp hatten. Beschäftigte sich jetzt unser U-Boot im aufgetauchten Zustand mit diesem Dampfer, so wurde es von dem englischen U-Boot, das inzwischen die Schleppleine losgeworfen hatte, vernichtet.

Diese Fallen zwangen uns, rigoros vorzugehen, da man von jetzt ab in jedem neutralen Schiff eine Falle witterte. Ich selbst ging jetzt in folgender Weise gegen die Neutralen vor: Zunächst fuhr ich unter Wasser ungesehen heran und beobachtete den Dampfer ganz genau. Dann ließ ich ihn etwa drei- bis viertausend Meter ablaufen. Auf dieser Entfernung tauchte ich auf, um meinen Warnungsschuß zu feuern. Der Dampfer stoppte jetzt, sein Rettungsboot mußte dreitausend Meter rudern, um mir die Papiere zu zeigen.

Hatte er Konterbande, so erhielt er Befehl, das Schiff zu verlassen. Sah ich dann, daß die Boote vom Dampfer absetzten, so nahm ich an, daß er verlassen sei, und ging an den Dampfer heran und eröffnete gleichzeitig ein heftiges Feuer mit meinem Geschütz, wodurch ich vor einem Feuerüberfall peinlich gesichert war. Die versteckte Mannschaft — wenn der Neutrale eine Falle war — glaubte nämlich, ich wolle den Dampfer aus großer Entfernung versenken. Sie warf dann plötzlich ihre Tarnkappe ab, und eröffnete

auch ihrerseits das Feuer. Jetzt war aber die Entfernung noch so groß, daß sie mich nicht mit den ersten Schüssen treffen konnten. Bevor sie eingeschossen waren, hatte ich schon Schnelltauchen gemacht.

Zwischen den U-Boots-Kommandanten entstanden öfters heftige Debatten über die Behandlung der feindlichen Dampfer. Viele Kommandanten vertraten den Standpunkt, daß es vorteilhaft und richtig sei, auch die Besatzungen der Dampfer restlos zu vernichten. Sie glaubten, den Engländern dadurch den Geschmack an der Seefahrt zu verderben und sie so schneller zum Frieden zu zwingen. Gegen solche Ansichten habe ich stets energisch protestiert, und zwar aus folgendem Grunde: Wenn die Kapitäne der Dampfer wissen, daß sie grausam behandelt werden, so ergeben sie sich nicht mehr freiwillig. Man kann aber einen Dampfer, selbst wenn er eine Kanone hat, die nicht so weit schießt wie die eigene, nur sehr schwer, meist überhaupt nicht auf größere Entfernung vernichten. Der Dampfer sinkt nämlich nur, wenn er in oder unter der Wasserlinie getroffen wird. Solche Treffer sind aber im Gefecht Zufallstreffer. Seine Kessel und Maschine haben einen ganz guten Schutz durch das sie umgebende Blech. Es ist daher auch nur Zufall, wenn ein Treffer so sitzt, daß der Dampfer nicht weiterfahren kann. Wissen dagegen die Dampferkapitäne, daß sie und ihre Besatzungen gut behandelt werden, so ergeben sie sich lieber gleich, nachdem sie ein oder zwei Treffer erhalten haben.

Diese ersten Treffer warten sie meistens ab, um ihr Verhalten der Regierung gegenüber verantworten zu können. Die Kapitäne wissen nämlich ganz genau, daß

in einem langen Kampf mit vielen Treffern auch unbedingt Blut fließt, daß aber außerdem ihre Rettungsboote durch Sprengstücke leckgeschlagen werden, so daß, falls das U-Boot als Sieger aus dem Kampfe hervorgeht, keine Möglichkeit für eine Rettung besteht.

Natürlich gibt es Ausnahmen, doch habe ich bei den verschiedensten Nationen, mit denen wir im Kampfe lagen, beobachtet, daß die meisten ihrer Kapitäne so, wie geschildert, denken. Daß sie sich aber bis zum Äußersten wehren, wenn sie wissen, daß es ihnen ans Leben geht, ist selbstverständlich. Wir hätten daher durch schlechte Behandlung der Besatzungen höchstens den Engländern einen Gefallen getan. Sie hätten viel weniger Tonnage verloren.

VII

„Kaiserlich deutsche Piraten...“

Piratenleben auf den U-Booten – Die erste ernste Begegnung und der erste getroffene englische Kreuzer

Es war ein Piratenleben, und ich spreche es aus, auch wenn sich selbst heute noch Menschen finden sollten, denen es nicht davor ekelt, auch diese Überschrift aufzulesen und sie den Unentwegten unter unseren Feinden zu zeigen: Da seht her ... sie sagen es selbst...

Nein, ich will über anderes sprechen. Darüber, wie die Lebensbedingungen die Menschen formen. Wir lagen auf der Lauer und alle Jagdinstinkte erwachten. Wir lebten von den Schiffen, die wir kaperten, und ließen es uns herrlich gehen, nicht weil wir Hunger hatten oder Schlemmer waren, sondern weil diese Dinge für uns, weil dieser Luxus mit einem Male etwas ungemein Anziehendes hatte, wie das Hazard etwa für den Unverdorbenen, Unverbrauchten...

Dabei sahen wir aus wie die richtigen Seeräuber, das wirklich. Denn der Raum eines U-Bootes wird bis zur Lächerlichkeit ausgenützt, und für Süßwasser hat man nicht viel Platz. Oh, nicht etwa, daß man kein Süßwasser mitführen würde. Doch. Verschiedene Maschinen und Maschinenteile werden nämlich mit Süßwasser gekühlt. Also hatten wir's mit. Aber für uns blieb keines. Zum Trinken? Hatten wir andere Sachen. Hatten wir feinsten Bohnenkaffee, direkt aus

der Ladung eines Kaffeedampfers, duftenden Tee, die besten Liköre . . . Wir hatten ja auch die besten Konserven und das feinste Obst und Zigaretten, deren Duft das ganze U-Boot betäubte.

Aber mit dem Wasser sah's eben schlecht aus und daher auch mit dem Waschen. Das Salzwasser, das weiß jeder Mann auf dem Lande, nimmt Seife nicht an. Dazu kamen die Petroleumdämpfe des Motors, die uns eine rostbraune Farbe gaben, unsere Haut gerbten, daß die Kapitäne zu Tode erschrakten, als sie Rothäuten gegenüberstanden, denen die Bartstoppeln zentimeterweit aus dem Gesichte stachen . . .

Ich habe Kapitäne zittern sehen. Die Schilderungen der „Daily Mail“ schienen ja Kindermärchen gegenüber der Wahrheit zu sein.

Um so erstaunter waren die Männer, von uns eigentlich recht liebenswürdig behandelt zu werden . . .

Wir kreuzten im Firth of Forth. Die nächtliche See lag spiegelglatt, ganz gegen ihre Gewohnheit hier.

Drei blutrote Punkte lagen in unserem Kielwasser: drei Dampfer mit Holz. Grubenholz für England . . .

Wir konnten sie nicht versenken. Weil sich Holz, nota bene, nicht versenken läßt. So schütteten meine Leute Petroleum auf die Balken und zündeten sie an. In der hellen Nacht hier oben sah man die Rauchsäulen kerzengerad in den Nachthimmel steigen.

Unter mir schlief das Boot. Ich saß mit meinen Offizieren im Turm, sah den lichten Streifen, den die Sonne vorausschickte . . .

Plötzlich Masten . . . ein Schiff. Das Tagewerk begann.

Das Geschäft begann . . .

Es war ein Norweger und er ließ sich von uns untersuchen.

Er schien übrigens nichts Besonderes an Bord ... als wenn man mich geschlagen hätte, so wurde ich aus meinen Gedanken geschreckt:

Zwei Masten Backbord ... Kriegsschiffsmasten ...! Mit unheimlicher, unfaßbarer Schnelligkeit näherte sich das Schiff.

Wir flohen von Bord des Norwegers, dessen Mannschaft ganz gespannt war auf das Abenteuer, das da folgen sollte ...

Das Boot an Bord und schon getaucht!

Wir hatten gar keine Zeit mehr, weiterzufahren, buchstäblich neben dem Norweger tauchten wir ...

Als wir unter Wasser waren, begann ich mir den Gegner näher anzusehen. Es war ein Brite. Kreuzer der Minotaurklasse, also sechzehntausend Tonnen.

Ich befahl: „Vordere zwei Torpedos klar zum Schießen ...“

Nein, ich hatte mich geirrt, es war nichts zu machen. Der Brite war genau viertausend Meter von uns entfernt und schoß mit höchster Geschwindigkeit an uns vorbei ... es war vergeblich.

Ich gab Befehl: „Torpedos zurückmachen!“

Nein, da konnte man nicht zum Schuß kommen, unmöglich.

Da geschah etwas ganz Unerwartetes: Der Engländer machte eine scharfe Wendung, kam direkt auf mich zu.

Jetzt war kein Augenblick zu verlieren.

Ich befahl: „Torpedos beschleunigt wieder klar machen.“

Es war gar keine Zeit mehr, einen richtigen Anlauf zu nehmen, um einen Bug- oder Heckschuß zu feuern. Brausend, gewaltig, mit schäumender Bugwelle jagte der Kreuzer auf mich zu...

Herrgott, wenn der mein Sehrohr bemerkte, mich ramnte...!

Ich zog es ein, daß es bloß wie ein Korkstück aus dem Wasser ragte, lief ganz kleine Fahrt, daß ich gerade noch die Masten des Kreuzers sehen konnte...

Näher, näher der Koloß ... mit rasender, progressiver Geschwindigkeit ... er passiert uns mit zweihundert Meter Distanz...

Mein Befehl: „Zweihundertsiebzig Grad Winkelschuß einstellen...“

Ja ... ich mußte Vorhaltewinkel für zweiundzwanzig Seemeilen Fahrt nehmen, das war klar...

Der Koloß rauscht vorbei, riesig...

Von unten Meldung: „Alles fertig!“

In höchster Erregung befehle ich: „Achtung — — erster Torpedo los! — — — — Achtung — — zweiter Torpedo — — los!“

Ein Rückstoß erschüttert den Schiffsleib. Die Torpedos waren draußen...

Stille ... nichts...

Ich tauchte auf fünfzehn Meter, da ein Torpedoboot neben dem Kreuzer einherrast...

Nichts...

Da ist das Meer erfüllt von einem furchtbaren Schlag ... eine Detonation, wie ich sie noch nie gehört habe ... wir sind mitten drin in diesem Donner...

Ruhe ... entsetzliche Ruhe. Eine Minute warte ich. Zwei. Drei ... Tauche auf.

Da stürzt Leutnant Wendlandt aus der Zentrale in den Turm: „Verzeihung ... ich möchte bloß mal 'nen englischen Kreuzer sinken sehen...“

Wir tauchen auf Sehrohtiefe auf. Erblicken den Kreuzer.

Er läuft vor uns. Schwer nach Backbord geneigt ... aber er läuft ... hol ihn der Teufel, er läuft ...

Sein Schornstein speit dicken Qualm auf das Meer ... aber er läuft ...

Aus dem Torpedoraum erhielt ich die Meldung, der zweite Torpedo sei nicht herausgegangen, Versager.

Ich beobachtete, wie das Torpedoboot an einen dort liegenden holländischen Fischer heranging und offenbar diesen untersuchte. Einige Minuten später verließ das Torpedoboot den Holländer und jagte hinter dem Kreuzer her, der langsam und stark qualmend am Horizont verschwand.

Ich tauchte jetzt auf und fuhr an den Holländer heran. Diese Leute waren in größter Aufregung. Nun erfuhr ich den Hergang. Der Torpedo war direkt unter ihrem Fahrzeug durchgelaufen und traf unter dem vorderen Turm den Kreuzer, der sich so aufbäumte, daß der Bug aus dem Wasser kam. Das muß fein ausgesehen haben. Das Torpedoboot ging dann an den Holländer heran und untersuchte ihn von oben bis unten. Der Kommandant schimpfte sehr, denn die Engländer waren der Meinung, daß der Holländer geschossen hätte.

Ich sagte: „Schade, daß der zweite Torpedo ein Versager war, er wäre genau in der Mitte gesessen.“

Ich war recht enttäuscht, daß die „Roxborough“ (sie war es) nicht vor unseren Augen versank, wir beobachteten sie noch lange. Sie mußte ziemlich viel abbekommen haben, denn sie lag fein auf der Seite. Wir hofften, sie würde doch noch sinken, bevor sie den Hafen erreichte, aber leider hat sie uns diesen Gefallen nicht getan. Nur wird sie eine ganze Zeit auf der Werft gelegen haben, denn unsere Torpedos rissen ein Loch, durch welches bequem ein beladener Heuwagen hätte durchfahren können. Es war eigenartig, daß ich vor dem Schuß den kleinen holländischen Segler gar nicht beobachtet hatte. Dieser mußte genau zwischen mir und dem Kreuzer gelegen haben. Ich hatte ihn bei dem vorsichtigen und sparsamen Gebrauch des Seerohrs, zu dem mich die Nähe des Gegners und die glatte See zwang, übersehen.

Zu dem zweihundertsiebzig Grad Winkelschuß wurde ich genötigt, weil „U 38“ bei dem glatten Wasser nur ganz kleine Fahrt machen durfte, um sich nicht durch einen Schaumstreifen zu verraten. Bei so kleiner Fahrt manövriert und dreht das Boot aber nur sehr langsam. Ich hätte gar keine Zeit gehabt, um neunzig Grad zu drehen und einen Bugschuß zu feuern. Die „Roxborough“ lief zufällig etwa Gegenkurs an mir vorbei. Ich hatte knappe Zeit, den Kurs von „U 38“ so zu verbessern, daß er ein ganz genauer Gegenkurs wurde. Ich mußte also Winkelschuß zweihundertsiebzig Grad schießen, das heißt, mein Torpedo wurde vorn herausgeschossen, er beschrieb dann einen Bogen nach Backbord, also nach links, um neunzig Grad und lief dann erst gerade aus, bis er die „Roxborough“ traf. Bei der hohen Geschwindigkeit der „Roxborough“ war

dieser Schuß äußerst schwierig. Ich war daher sehr stolz auf diesen Treffer, ich kenne aus dem Kriege keinen zweiten Fall, wo unter ähnlichen Verhältnissen ein so komplizierter Schuß glückte.

Da ich mich nun in dieser Gegend bemerkbar gemacht hatte, ging ich nach Norden in den Dampfer-treck, der von Archangelsk nach England benutzt wurde.

Noch am selben Abend versenkte ich einen großen Weizendampfer, der Korn aus Australien brachte. Dem Kapitän gab ich einen Brief mit an eine englische Freundin, eine Admiralstochter, die ich in der letzten Kieler Woche kennengelernt hatte. Ich wünschte ihr, daß ihr Vater und unsere gemeinsamen Bekannten gut durch den Krieg kämen. Der Kapitän des Australiers hat meinen Brief tatsächlich gut besorgt, denn ich erhielt schon nach vier Wochen über Norwegen einen sehr begeisterten Brief. Sie schrieb mir, daß sie schon von mir, besonders aber von den ruhmreichen Fahrten Claus Hansens, den sie auch kannte, in englischen Zeitungen gelesen hätte.

VIII

Nach England, um gefangene U-Boot-Kommandanten herauszuschmuggeln

*Ein letztes Wiedersehen mit meinem Vetter – Bange Nacht –
Der Tunnel – Ich werde gerammt*

Mehrere unserer besten U-Boots-Kapitäne, darunter der hervorragend begabte Kapitän von Hennig, waren von den Engländern gefangengenommen worden und saßen in einem Gefangenlager in der Nähe von Liverpool. Von Hennig, der übrigens ein herrlicher Schachspieler ist und schon vor dem Kriege um die Schachmeisterschaft Deutschlands gekämpft hatte, ließ auch im Gefangenlager den Kopf nicht hängen, nur wenn sein Wächter ihn sah, machte er ein trauriges Gesicht, in Wirklichkeit war er fröhlich und sagte stets zu seinen vertrauten Kameraden: „Es wäre doch gelacht, wenn wir nicht herauskommen sollten. Haben wir auch mit der rohen Gewalt unseres U-Bootes nicht gesiegt, so werden wir sie jetzt mit List und Tücke hintergehen.“

Er trat eines Tages in einen lebhaften Briefwechsel mit seinen Angehörigen. Seine Briefe waren aber in etwas merkwürdigem Deutsch geschrieben und auch der Inhalt war derart verdreht und eigenartig, daß seine Angehörigen auf den Gedanken kamen, daß diese Briefe noch andere Nachrichten enthalten müßten. Sie schickten daher die Briefe dem deutschen Admiralstab ein. Dieser fand sehr bald heraus, daß

man aus den Briefen noch einen zweiten Sinn herauslesen könnte: Hennig bat nämlich in seinen Briefen um Befreiung aus dem Gefangenenlager und machte dem Admiralstab klar, daß es für die Gefangenen leicht wäre, aus dem Lager auszubrechen, an die Küste zu gehen, um sich dort von einem deutschen U-Boot abholen zu lassen.

Ich schätzte Hennig sehr und meldete mich daher freiwillig mit meinem U-Boot für dieses Unternehmen, und da der Admiralstab bestimmt hatte, daß gleichzeitig zwei U-Boote versuchen sollten, diese schwierige Aufgabe zu lösen, überredete ich meinen Vetter Wegener, den Kommandanten von „U 27“, mit mir gemeinsam zu versuchen, die Gefangenen abzuholen.

Nach dem Brief von Hennig sollten wir in der Nacht vom 22. zum 23. August 1915 etwas seitlich von dem Leuchtturm Ormes-Head stehen.

Der Leuchtturm Ormes-Head lag auf einem hohen Berg, der gleichzeitig das Ende einer Landzunge bildete. Gegenüber von Ormes-Head lag ein zweiter Leuchtturm namens Lynespoint und zwischen beiden Leuchttürmen befand sich eine tief ins Land einschneidende Bucht.

Ich hatte mit Wegener verabredet, in der Nacht vom 22. zum 23. August an einem Punkt in der Nähe dieser Leuchttürme zu sein. Auf der Reise, die um Schottland und Irland herumführte, hatte ich keine besonderen Erlebnisse. Schwierig jedoch gestaltete sich die Einfahrt in den Saint-George-Kanal, durch den ich hindurchfahren mußte, um in die Irische See zu gelangen.



Das Vorderdeck von „U 38“ während der Fahrt



In Helgoland nach einer Unternehmung. Lüften und Trocknen
des Kojenzeuges



„U 38“ in Wilhelmshaven, kurz vor einem Tauchversuch.
Beide Sehrohre sind ausgefahren

Es war ein herrlicher Morgen, spiegelglatte See und Sonnenschein, als ich an der engsten Stelle des Saint-George-Kanals anlangte. Immerhin ist dieses Gewässer dort noch so breit, daß man nicht von einer Seite zur anderen sehen kann. Ich erkannte vor mir eine Linie von englischen Bewachungsfahrzeugen, die auf beiden Seiten bis an den Horizont reichte. Diese Fahrzeuge lagen in einer langen geraden Linie. Der Abstand von Dampfer zu Dampfer betrug nur etwa hundert Meter. Das war für ein U-Boot sehr unangenehm. Über Wasser durchzudringen, war unmöglich, da die Dampfer bewaffnet waren und ein U-Boot so empfindlich ist, daß es sich schlecht auf Feuergefechte einlassen kann. Unter Wasser durchzufahren, war ebenfalls nicht ratsam, weil man annehmen mußte, daß zwischen den einzelnen Dampfern Netze ausgelegt waren. An jener Stelle betrug die Wassertiefe etwa sechzig Meter. Nun sagte ich mir, daß es unmöglich sei, Netze von der Oberfläche bei dieser Tiefe bis auf den Grund zu spannen. Da im allgemeinen von den U-Booten solche Hindernisse auf großer Tiefe genommen werden, so nahm ich an, daß die Engländer ihre Netze wahrscheinlich in einer Tiefe von zwanzig bis vierzig Metern ausgespannt hatten.

Also hätte ich doch, wenn ich recht flach unter Wasser fuhr, durchkommen müssen. Ich zog mein Sehrohr ein, fuhr langsam, um keine verräterischen Bewegungen im Wasser hervorzurufen...

Jetzt mußte ich zwischen den beiden Dampfern sein. Ganz vorsichtig, für einen Augenblick bloß, tastete ich mit dem Sehrohr nach oben, um einen Blick auf die beiden nächstliegenden Dampfer zu werfen. Ich

konnte dabei beobachten, daß einige Seeleute in Ruhe ihre Pfeife rauchten und auf den Dampfern ein sorgloses Leben herrschte, sie hatten jedenfalls nichts von mir gemerkt. Auch meine Posten, die ich vorn im Boot aufgestellt hatte und die mir melden sollten, sobald man das Scheuern von Netzen hören würde, machten keinerlei Meldung. Ich zog das Sehrohr ein, fuhr weiter.

Endlich tastete ich wieder mit dem Periskop nach oben, einen Blick zu erhaschen . . . kein Zweifel: Wir waren durch!

Einen ganzen Tag — ich war zu früh gekommen — lag ich in den irischen Gewässern, sah zu, wie meine Beute nichtsahnend an mir vorüberdefilierte. Vor allem ein Zwanzigtausend-Tonnen-Dampfer . . . schade! Aber damit wäre ganz England alarmiert gewesen und meine Kameraden entdeckt . . .

Die Nacht des Rendezvous nahte. Eine Neumondnacht, finster, daß man die Hand nicht vor den Augen sah . . .

„Wir werden ‚U 27‘ niemals finden“, meinte Wendlandt.

Nein, wir konnten es niemals finden. Es fuhr doch natürlich ebenso abgeblendet wie wir . . .

Mein Ausguckposten lag ganz vorn, fast schon im Wasser: Wenn man in solchen Tintennächten überhaupt etwas sehen will, muß man so tief als möglich gehen . . .

Die Sache war verpatzt . . .!

„Backbord querab U-Boot . . .!“

Nicht möglich: Der Ausguckposten hatte es gefunden. Ich fuhr vorsichtig heran.

Plötzlich hörte ich eine scharfe helle Stimme.

Freudiger Schreck: Mein Cousin Wegener!

Er kam an Deck, hatte viel zu erzählen.

„Bei den Hebriden habe ich einen kleinen Kreuzer und mehrere Dampfer versenkt...“

Ich hatte das leider unterlassen und dachte an den Zwanzigtausend-Tonner (mit einer ganzen Fischerflottille, die ich versenkt hatte, prahlte ich nicht gern, es war mir zu wenig).

Wir besprachen, was zu tun sei. Ich meinte, daß man doch bloß deshalb zwei Boote hierhergesandt habe, weil immerhin ein einziges durch irgendeinen Zwischenfall zu spät kommen konnte. Jetzt seien zwei eigentlich zuviel und behinderten einander.

„Schön“, sagte mein Vetter, „dann fahre ich.“

Herzlicher Abschied...

Ich hätte ihn doch bei mir behalten sollen! Vielleicht wäre er dann noch am Leben. Vielleicht hätten ihn dann nicht die Leute des englischen Hilfskreuzers „Baralong“ erwischt.

Jene Tiere, die selbst schiffbrüchige, im Wasser schwimmende Seeleute noch wie Enten mit Gewehren abgeschossen...

Ich fuhr an die Küste, fünfzig Meter unter dem Leuchtturm, der auf schroffen Felsen stand und mit seinem feurigen Arm über Meer und Himmel glitt...

Allerlei kleine Schiffe, wohl Lotsenschiffe, trieben sich hier herum, es war nicht eben heimlich...

„Bemerkst du was?“

„Nichts . . . nichts . . .“

„Ob sie doch gefaßt wurden?“

„Sie werden noch kommen . . .“

Aber sie kamen nicht. Trotz unserer Hoffnungen. Bei Tagesanbruch legte ich mich vierzig Meter tief auf den Grund.

Abends tauchte ich auf, lag über meiner Karte, studierte sie genau: Kein Zweifel, ich lag unbedingt an dem vereinbarten Treffpunkt. Ich ging noch näher an den Felsen heran, der gespenstisch vor mir in den Himmel wuchs . . .

Nichts.

„Macht das Dingi (unser kleines Boot) klar.“

Ich suchte gewissenhaft das ganze Ufer ab.

„Ein Feuerschein“, meldete jemand.

Richtig, drüben, etwas weit von hier, ein Feuerschein.

Aber es war etwas weit. Zudem gab es hier viele Lichter . . .

Warten. Warten.

Jetzt habe ich die Geduld verloren. Ein Uhr nachts. Mir war schon alles gleichgültig. Ich ließ meinen Scheinwerfer aufblitzen, suchte den ganzen Hang des Steilufers ab. Sah nichts als Risse und Schroffen — —

Mag sich der Leuchtturmmann den Kopf zerbrechen, woher dieses Licht spielte . . .

Der Morgen graute, Nebel zogen . . . nichts rührte sich: Wir waren umsonst gefahren.

Schwer deprimiert fahren wir aus. Ich lege mich an den Dampfertreck von Liverpool, diesen Taubenschlag von Schiffen . . .

Drei Dampfer folgten einander so schnell, daß ich,

während die Mannschaften wie bei einem Manöver in die Boote gingen, schon den Warnungsschuß auf den nächsten abgeben mußte...

Torpedoboote jagen einher, wir tauchen rasch.

Wie wir auf Sehrohrtiefe auftauchen, kein Torpedoboot da. Der Nebel hat sie verschlungen.

Aber ein Dampfer. Er bemerkt uns, unser Warnungsschuß springt vor dem Bug hoch, die Mannschaft rast in die Boote...

„Torpedoboot!“ schreit irgendwer, ich sehe durch den Nebel einen schwarzen Teufel in schäumender, brausender Fahrt auf mich zukommen...

Schnell tauchen, Allmächtiger, diesmal ist's knapp!

Da höre ich ein Geräusch, das mir den Atem verschlägt. Ein furchtbares Knallen und Kettenrasseln zugleich... haarscharf fährt die Schraube des Torpedobootes über uns hinweg...

Wir sinken tiefer, aber das Rasseln steckt uns noch in den Ohren, der Schreck peitscht die Glieder...

Das war unser Glück: Daß es damals noch keine Wasserbomben gab, die man einfach ins Wasser fallen ließ und die so brisant und tempiert waren, daß ein auch bloß auf mehrere Meter nahes U-Boot vernichtet worden wäre — — —

Es war ein ereignisreicher Tag gewesen: Viel Beute, 12 große Dampfer, den Streich des Todes hatten wir gefühlt...

Die Kameraden aber hatten wir nicht gefunden. Hatte man sie während der Flucht erwischt? In den Kerker geworfen?

Nein, nein. Es war eine dumpfe Tragik um dieses Rendezvous — sie waren dort gewesen, die Un-

sern ... sie waren geflohen ... sie waren keine hundert Schritte von meinem U-Boot entfernt...

Warum wir uns dennoch nicht fanden?

Nach dem Kriege traf ich Hennig, er erzählte mir den ganzen Hergang des Mißgeschicks: Die Engländer hatten sich, soweit dies Gefangenen gegenüber möglich ist, sehr anständig gegen die U-Boots-Kapitäne benommen. In dem dortigen Lager waren viele U-Boots-Leute untergebracht, auch Ingenieure und Mannschaften. Von Hennig hatte dafür gesorgt, daß die U-Boots-Leute unter sich fest zusammenhielten und organisiert wurden: Die Fähigkeit eines jeden einzelnen wurde ausgenutzt.

So fabrizierte ein junger Funkoffizier mit allerprimitivsten Mitteln einen Funkempfänger, dessen Antenne jede Nacht in aller Heimlichkeit auf dem Dache des Hauptgebäudes angebracht wurde. Der Apparat war so gut gelungen, daß man deutlich die Hauptstation Deutschlands, „Nauen“, hören konnte. Die Gefangenen waren daher über alle Kriegseignisse gut unterrichtet. Siege wurden gefeiert, Niederlagen konnten aber auch diesen Leuten die gute Stimmung nicht rauben. Die Gefangenen beschäftigten sich wissenschaftlich und mit Sport, ihr Hauptdrang aber galt der Freiheit. Tag und Nacht überlegten sie sich, wie man aus dem Lager herauskommen konnte. So wurde der Plan gefaßt, einen Tunnel zu bauen, der unter dem ganzen Lager hindurch ins Freie führte. In dem Hauptgebäude gab es einen kleinen Raum, in dem Eimer, Besen und sonstige Reinmachegeräte ihren Platz hatten. Hier wurde mit einer feinen Säge aus

dem Fußboden ein viereckiges Luk herausgeschnitten. Dies Luk war so sorgfältig gearbeitet, daß man in geschlossenem Zustand unmöglich irgendwelche Spuren entdecken konnte. Unmittelbar unter dem Luk wurde ein tiefes Loch gegraben; es bildete den Eingang zum Tunnel.

Der Tunnelbau war eine gigantische Arbeit und beanspruchte fast die Dauer eines halben Jahres. Unter dem Lager war das Erdreich felsig und eignete sich absolut nicht zur Anlage einer Höhle, zumal die Geräte, die ihnen zum Graben zur Verfügung standen, äußerst primitiv und mangelhaft waren: Taschenmesser, Gabeln, Löffel und primitive Handbohrer. Trotzdem ging man mit aller Energie an die Arbeit. Die Höhle wurde zwar nur so stark ausgeführt, daß gerade ein Mensch hindurchdringen konnte; sie glich einem Fuchsbau.

Das geistige Oberhaupt, der „Erfinder“ des Tunnels und die verkörperte Energie, war nicht Hennig, sondern ein gewisser Symons.

Der Tunnelbau war in der Tat ein Riesenwerk und ein Beweis für die große Energie der deutschen U-Boots-Leute. Als nun eines Tages der Tunnel fertig war und alles zur Flucht bereit und sich der 22. August näherte, wurde überlegt, wer zunächst vom U-Boot mitgenommen werden sollte. Natürlich wollten alle gern mitfahren, um möglichst schnell wieder nach Deutschland zu kommen. Doch alle wußten ja nur zu genau, wie beschränkt die Räumlichkeiten auf einem U-Boot sind, und glaubten daher auch, daß nicht mehr als drei Leute gleichzeitig entfliehen dürften.

Nach langem Hin und Her einigte man sich dahin,

daß die drei ältesten U-Boots-Kommandanten als erste die Flucht wagen sollten. Gelang dies, so sollten später andere nachfolgen. In der Tat gelang die Flucht glänzend. Die Engländer merkten nichts, ja sie fanden nicht einmal den Tunnel. Natürlich kannten die Gefangenen absolut nicht die Örtlichkeit, sie hatten keine Karten; dennoch kamen sie an die Küste und nach Ormes-Head, ja sie waren bis zu der verabredeten Stelle am Leuchtturm vorgedrungen.

Hier haben sie aber meiner Meinung nach einen Fehler gemacht: In der Nacht vom 22. zum 23. August lagen sie alle drei hoch oben auf dem Felsen. Sie haben dort gelegen und gewartet, und es wurde ihnen auch klar, daß sie von hier aus das U-Boot nicht sehen konnten, vielleicht haben sie auch geglaubt, das U-Boot sei nicht dagewesen. Jedenfalls war es ihnen unmöglich, bei der großen Dunkelheit den steilen Felsen herab bis ans Wasser zu klimmen. Es wäre besser gewesen, sie hätten sich in der Abenddämmerung am Fuße des Felsens ein Versteck gesucht. Sie hätten dann bei Dunkelheit die markante Silhouette von „U 38“ sich deutlich gegen den Horizont abheben sehen, denn „U 38“ war dort, und zwar ganz nahe in Rufweite von der Küste. Unser kleines Dingi lag an Deck und war bereit, die Gefangenen, die wir sicher erwarteten, abzuholen.

Es ist nämlich im allgemeinen wenig bekannt, daß man in dunkler Nacht von hoch oben absolut nichts zu sehen imstande ist. So kann man von der Kommandobrücke eines Dampfers in dunkler Nacht unmöglich das über Wasser angreifende U-Boot entdecken, während man vom niedrigen U-Boot aus ganz

deutlich und wundervoll den scharfen Schatten des Dampfers sich gegen den Horizont abheben sieht.

Kommen wir nun wieder zum Gefangenenlager. Hier wurde die Flucht erst am nächsten Tage entdeckt und sie versetzte die Engländer in große Aufregung. Leider gelang es ihnen aber, schon am dritten Tage die Entwichenen zu verhaften.

IX

Fahrt in die ewige Sonne!

*Bange Reise durch die Enge von Gibraltar – Ein „Handels-
schiff“ beschießt uns*

Daß es doch über jeden Deutschen einmal kommt: Diese Sehnsucht nach der Sonne, nach dem Mittelmeer, nach Pinien und weißen Häusern, die in der Sonne gleißen, nach dem Himmel, der dunkelblau ist wie unsere Uniform, nach südlich lässigen Menschen, die, ihre Lieder auf den Lippen, durch das Leben schlendern, das wir Deutsche so ernst nehmen . . .

Auch mich hatte es irgendwie gepackt. Arg gepackt. Das Fieber bekam ich, als ich nach den Nebel- und Sturmtagen in der Nordsee und um Schottland herum hörte, man habe komische U-Boote gebaut, ganz kleine Dinger mit bloß vierzehn Mann an Bord. Diese U-Boote waren so konstruiert, daß man sie ganz bequem in drei Teile zerlegen und auf Lastzügen verladen konnte, wahrhaftig!

Und solche Bootszüge rollten nach Pola, nach Konstantinopel, nach Flandern . . .

Nach dem letzteren hatte ich keine Sehnsucht. Aber Konstantinopel . . . oder die Adria . . . ich brannte schon lichterloh!

Solche Dinge mußte man sich persönlich „besorgen“.

Ich fuhr also nach Berlin zum Admiralstab, wo ich vom Chef des Admiralsstabes, Exzellenz von Holtzen-

dorff, in Anbetracht meiner letzten, in drei Tagen und bloß mit Artillerie versenkten fünfundsiebzigttausend Tonnen sehr freundlich empfangen wurde.

„Exzellenz, ich möchte ins Mittelmeer“, platzte ich in medias res.

Holtzendorff lächelte. Wurde dann ernst: „So eine Reise ins Mittelmeer bedeutet einen Ausfall von dreißig Tagen durch die Reise selbst! Und dann: Wir haben vier Boote unten und keines hat auf der Reise auch nur eine Tonne versenkt . . .“

Mir schwindelte. Mit solchen Gefühlen muß ein Reiteroffizier seinen Pallasch ziehen und „Attacke!“ brüllen:

„Ich garantiere Exzellenz schon auf der Reise selbst fünfzigtausend Tonnen . . .“ (Jetzt war's heraus, was konnte schließlich geschehen?)

Holtzendorff sah mich sehr ernst an. Überlegte. (Am Ende wirklich? dachte ich.)

Plötzlich sah er mich voll an und sagte: „Gut . . . aber es bleibt bei den fünfzigtausend Tonnen!“

„Bestimmt, Exzellenz“, jubelte ich.

Als Holtzendorff nun Verschiedenes über meine Unternehmungen wissen wollte, erzählte ich flott und warf plötzlich ein: „Was bekommen wir U-Boots-Kapitäne, wenn wir England klein kriegen? Ich möchte am liebsten“, lachte ich, „Gouverneur der Kapkolonie werden . . .“

Mein Ton war eigentlich etwas salopp, aber ich war ja auch in einer Laune, daß ich direkt in den Himmel sah.

Von Holtzendorff nahm's nicht tragisch, er lachte mit: „Sollen's werden, Gouverneur der Kapkolonie . . .“

Und klopfte mir auf die Schulter.

Meine Leute waren wie betrunken, als sie hörten, wohin es ging. O du alte, ewig lebendige Germanen-sehnsucht nach der Sonne! Alte, hundertfach betro-gene und darum doch nur hundertfach heißere Liebe!

Wir bekamen ein neues Gewand. Das heißt, unser Boot! Denn der Himmel ist über dem Mittelmeer blauer und daher auch das Wasser dunkler als in der fahlen Nordsee — —

Dann liefen wir aus, und es war eine lange Reise: Der Kanal war gespickt mit Minen und Wachschiffen und Torpedobooten. Wir mußten also um ganz Eng-land herum!

Ruhige Fahrt bei Firth of Forth. Ein Fischdampfer begegnet uns, wir nehmen ihm soviel als möglich von seiner Beute ab. Versenken ihn.

Was weiter!

Aber der Fischer rächte sich noch nach seinem Un-tergang. In unsere Backbordschraube hatte sich das Fischnetz so verwickelt, daß wir stoppen mußten. Was blieb übrig?

„Freiwillige vor, wir müssen tauchen und die Seile losmachen.“

Die Leute tauchten, aber sie waren nicht imstande, die Schraube von dem Netz zu befreien.

„Anfänger“, lachte ein Unteroffizier, legte den „Tauchretter“ an. Versank.

Aber auch er kam nicht weiter.

Daran wäre nicht soviel gelegen gewesen. Aber als ich, etwas nervös geworden, den Horizont mit meinen

Blicken abtastete, glaubte ich Rauch zu bemerken. Das war schon fataler!

Da zog ich mich selbst aus, nahm die Leine um den Leib: „Wenn ich länger als zwei Minuten unter Wasser bleibe, zieht mich hoch, verstanden? Wo ist der Hammer — der Meißel?“

Ich tauchte. Sah prächtig und begann draufloszuschlagen. Es war eine verdammte Arbeit, die ich da unten leisten mußte: Die Maschen waren ...

Da wurde ich rasch hochgezogen ... waren die Leute toll?

„Das waren doch keine zwei Minuten“, schnauzte ich.

Die Leute waren betreten: „Wir konnten nicht ahnen, daß der Herr Kapitänleutnant solange aushalten würden ...“

Ich tauchte wieder und kam erst hoch, als die Schraube frei war.

Die Blicke der Mannschaft aber hingen voller Scheu an mir: Es ist für einen Offizier sehr, sehr vorteilhaft, seiner Mannschaft körperlich überlegen zu sein. Daß man es in puncto Torpedoschießen ist, wissen sie, das ist für sie eine Selbstverständlichkeit. Wenn aber einer ihnen plötzlich auch beweist, daß er's körperlich mit allen aufnimmt, so wird man für sie beinahe zu einem Halbgott ...

Daß die Leute abergläubisch waren und mich seit der „Roxbourgh“, dem britischen Kreuzer, für kugelsicher hielten, war eine verzeihliche Schwäche von ihnen. In Wirklichkeit waren meine Erfolge doch bloß auf sehr sehr große Vorsicht und wirkliche seemännische Erfahrung zurückzuführen ...

Ich kann mich nicht entsinnen, daß jemals mein Periskop bei einem Angriff gesehen wurde. Ich will jetzt etwas behaupten und gerne begründen: Ich bin nämlich der Meinung, daß ein Seeoffizier und vor allem ein U-Boot-Kapitän, wie schon das Wort „Seeoffizier“ selbst andeutet, zunächst einmal Seemann sein muß, dann erst Offizier.

Ich glaube, daß das bei mir so war und daß eben deshalb nichts passierte. Ich habe zum Beispiel immer geradezu pedantisches Gewicht auf die seemännische Handhabung des Periskopes gelegt.

Es ist nichts mit dem Rauch, die See ist glatt, und wir haben ein wenig Zeit zu plaudern. Darum will ich mich auch verpflichten, bei spiegelglatter See bis auf hundert Meter an jedes Fahrzeug getaucht heranzufahren, ohne gesehen zu werden, selbst wenn die ganze Besatzung mit den schärfsten Gläsern Ausguck hält. Die meisten U-Boote gingen zum Teufel, weil es den Kommandanten an seemännischer Erfahrung fehlte. Ihr Periskop fuhren sie in der Aufregung zu weit aus, sie wurden gesehen und gerammt. Oder sie fuhren gegen versinkende Schiffe, kamen mit völlig demoliertem Boot zu Hause an. Oder sie fielen auf eine Falle herein, weil sie zu vertrauensselig waren. Kurz und gut, manchen sonst sehr fähigen Kommandanten passierten mit ihrem U-Boot Havarien, die zum Himmel schrien, die ein tüchtiger Seemann vermeiden konnte und die bei mir ausgeschlossen waren. Natürlich bin ich auch einige Male in der Klemme gewesen, aber es waren Ausnahmen. Während die schauerlichsten Dinge auf anderen Booten passierten, die tüchtigsten Männer mit ihren Booten untergingen, machte „U 38“

eine Reise nach der anderen, das Versenken erfolgte glatt und spielend, meine Torpedos trafen eigentlich immer. Die Leute bekamen daher zu mir das größte Vertrauen.

Wenn sie mit anderen sprachen, war ihre ständige Redensart: „Uns passiert nichts, unser Maxe (so nannten sie mich) steht mit dem Teufel im Bunde.“

Kinder, war das eine Fahrt!

Von Stunde zu Stunde wurde es wärmer, wurde der Himmel dunkler, die Farbe der See satter.

Das Gefühl, die Säulen des Herakles zu passieren ...!

Es gab, für mich allein, noch ein anderes Gefühl. Das war nicht eben angenehm: das schlechte Gewissen.

Wie stand's denn, Herr Kapitänleutnant, mit den versprochenen fünfzigtausend Tonnen, he? Einen lausigen Fischdampfer haben Sie versenkt, das ist zunächst alles, nicht wahr?

Dann kam das Erlebnis: Gibraltar.

Strahlender Tag. Tiefblau der Himmel, spiegelglatt die See. Leuchtend, ein riesiger Stein, der Felsen von Gibraltar. Sie brannte, die Welt hier. Die Felsen waren wie ein riesiges Transparent, die Häuser blendeten in ihrer Weiße ... Süden, himmlischer Süden.

Etwas anderes sahen wir in dem stark vergrößernden Periskop, was uns überraschte: Wie, die paar kleinen Schiffelein, ein paar alte Torpedoboote vorsintflutlicher Konstruktion, das war alles, was Albion hier aufbot? Sofort hatte ich da die Impression: Hier war nichts geschaffen worden. Hier gab es keine Netze und keine Fallen. Nicht einmal Minen. Es wird ihnen

zu teuer, umständlich oder überhaupt nicht möglich gewesen sein, denn die Meerestiefe beträgt hier achthundert Meter, da ist mit Minen nichts zu machen. Allerdings hätten sie treibende Netze, sogenannte Indikatornetze, auslegen und diese von Fahrzeugen bewachen lassen können, um die U-Boote wie Heringe zu fangen. Solche Netze waren für uns eine fürchterliche Gefahr.

Wie viele von den verlorenen vierundachtzig Flandern-U-Booten mögen Opfer dieser Indikatornetze geworden sein!

Ein paar Dampfer passierten in der Mitte der Straße, große, schöne Dampfer. Einen hätte ich mit Torpedo fassen können, aber er war mir zu klein. Hätte er seine zehntausend Tonnen gehabt oder besser noch mehr, ja, dann hätten wir ihm einen Torpedo verpaßt, aber für diesen „Pintscher“ lohnte es sich nicht, Gibraltar in Aufregung zu versetzen und dadurch das ganze Jagdgebiet zu versauen.

Als ich den Felsen von Gibraltar so weit hinter mir hatte, daß man mich von dort aus unmöglich sehen konnte, tauchte ich auf. Erblicke von Gibraltar kommend einen Dampfer.

Ich tauche wieder und laufe einen Torpedolanlauf.

Bevor ich den Torpedo schieße, sehe ich mir den Dampfer aber an und entdecke, daß er hinten eine kleine Kanone stehen hat. Zum Torpedieren ist er mir nicht groß genug, denn ein Torpedo kostete dreißigtausend Mark, dafür müßte schon ein würdigeres Zielobjekt vorhanden sein.

An der englischen Küste hatte ich auch einen armierten Dampfer angetroffen, der mich, als ich ihn

kapern wollte, unter Feuer nahm. Ich hatte mich aber nicht in ein Feuergeschehen eingelassen, weil genügend andere unbewaffnete Dampfer vorhanden waren. Jetzt wollte ich einmal einen Versuch machen, schon, um die neue, vorn aufgebaute Kanone auszuprobieren, die ich mir „hintenherum“ verschafft und montiert hatte. Ich ging sehr vorsichtig zuwege, ließ den Dampfer passieren und tauchte erst auf, als er etwa viertausend Meter entfernt war. Dann fing ich mit meinem vorderen Geschütz an, lebhaft zu feuern.

Wendlandt leitete wie immer unser Schießen. Er hatte nie in seinem Leben einen Artilleriekursus gemacht oder sonstwie gelernt, mit Kanonen umzugehen, aber Wendlandt war ein richtiger Seemann, der sich eben schnellstens in alles hineinfindet. Er benahm sich als Artillerist so selbstbewußt, daß ich glaubte, er sei ein perfekter ausgebildeter Artillerist. Ein wenig Übung hatte er ja auf der vorigen Reise im Schießen bekommen. Der englische Dampfer „Diomed“ war ausgerissen, wir hatten ihn vier Stunden verfolgt und heftig beschossen. Wendlandt war ein kleiner Napoleon, und vor allen Dingen fühlte er sich auch als Napoleon und hielt sich für berufen, glorreiche Taten zu verrichten, Ruhm und Ehre zu ernten. Jetzt stand er mit Siegermiene neben mir, freute sich wie ein Kind auf den bevorstehenden Kampf.

An Bord des Dampfers blitzte es rot auf...

Siouuuuu ... soiuuuuu ... sssss SSSSSSSS, heulte es heran.

Teufel, das Wimmern wollte nicht aufhören... der Hund schoß vorzüglich...

Wir ducken uns unwillkürlich...

Bremm mmmmm, brach, explodierte, toste die Granate zwei Meter vom Kommandoturm, eine Riesensäule sprang in den Himmel, überschüttete uns mit Wasser ...

„Wendlandt, Feuer einstellen, wir sind zu nahe ran, müssen schnell tauchen ...“

Aber Wendlandt schien völlig übergeschnappt. Ohne auf mein Schreien auch bloß zu reagieren, näselte er beinahe wie auf dem Schießplatz seine Befehle... „Zwei Strich rechts, Schuß...!“

Der Schuß platzte, das Geschloß zog wimmernd durch die Luft, eine schwarze Rauchfontäne stieg auf dem Dampfer hoch: Treffer!

Siouuuuu, winselte der Gegner heran ...

Schoß jetzt miserabel: Sie waren nervös geworden auf dem Dampfer.

Wendlandt war in seinem Element. Die automatische Kanone (der Verschuß sprang nach jedem Schuß selbsttätig auf, beim Laden verschloß ihn die Kartusche selbsttätig) spie Feuer.

Wendlandt, das Glas an den Augen, näselte wie in einer Operette.

... und hatte Treffer um Treffer!

Ich hatte das Boot äußerste Kraft laufen lassen, so daß wir mit dem Dampfer Schritt hielten, die Schußentfernung änderte sich daher nicht...

Da stoppt der Dampfer. Weißer Dampf zischt zum Himmel wie ein riesiger, weißer Schornstein.

Da hißt er auch ein Signal. Ich lese „Ergebe mich ...“

Wendlandt war enttäuscht. „Schade, war 'ne gute Übung ...“

Ein Boot kommt auf uns zu. Darin steht einer: der Kapitän.

Er legt an, kommt an Bord, übergibt die Papiere: Es ist der Brite „Woodfield“ ... Autos, Geschütze, Munition für Serbien an Bord!

(Drüben steigt die Mannschaft in die Boote.)

Ich sehe dem Briten in die Augen:

Der schöne, ältere Mann hält meinen Blick aus, wird ein wenig unruhig.

„Herr Kapitän, Sie haben eine Kanone auf Ihrem Handelsdampfer montiert. Das ist genau dasselbe, als ob ein Franktireur aus seinem Hause schösse ...“

Der Kapitän wird sehr verlegen. Ich sehe, wie seine Unterlippe zuckt.

Ich fahre ganz ruhig fort: „Wissen Sie, Herr Kapitän, welche Strafe der Kriegsbrauch für solche Fälle vorschreibt?“

Die Hände des Kapitäns krampfen sich zusammen. Nach einer Weile sagt er:

„Kapitän, mit der Kanone habe ich gar nichts zu tun, sie ist von der Regierung auf meinen Dampfer geschraubt worden. Besondere Leute als Geschützbedienung hat die Regierung auch an Bord kommandiert. Diese Geschützbedienung ist gefallen. Als das Geschütz nicht mehr feuern konnte, habe ich sofort gestoppt.“

„Wie, was“, pfeife ich ihn an, „wer ist Herr auf Ihrem Dampfer, Sie oder die englische Geschützbedienungsmannschaft, he?“

Der Brite steht vor mir, in seinem Gesichte zuckt es, er sagt kein Wort.

„Ich wünsche Antwort auf meine Frage, Herr Kapitän“, sage ich kalt, drohend.

Endlich sagt der Brite: „Machen Sie mit mir, was Sie machen müssen.“

Ich sah mir den Mann an. Richtiger Seemann, schien es... und wir hatten mit der „Woodfield“ einen herrlichen Anfang...

Nein, ich hatte keine Lust, unter diesen Umständen und in dieser Sonne ein Drama auf hoher See zu veranstalten. Ich schoß dem Mann keine Kugel durch den Kopf.

„Sie sind entlassen, Herr Kapitän...“, sagte ich, ohne ihn anzusehen.

Der Brite schien überrascht, wollte etwas sagen, verschluckte es, salutierte sehr höflich und stieg in sein Boot.

Bevor ich aber den Dampfer versenkte, sandte ich Wendlandt an Bord, um nachzusehen, ob etwa für uns wichtige Papiere zu finden seien. Tatsächlich fand er auf dem „Woodfield“ einen versiegelten Brief des englischen Marinekommandos in Gibraltar. Dieser Brief schrieb vor, welche Kurse die Dampfer von Gibraltar bis Malta zu fahren hätten, um nicht von deutschen U-Booten belästigt zu werden.

Wendlandt war in allem und jedem für mich eine hervorragende Stütze. Er als Handelsschiffsoffizier kannte die Handelsschiffe, die doch jetzt unsere Gegner waren, viel besser als ich, wußte auch brillant die Haupttrecks der Dampfer ausfindig zu machen, ihm hatte ich in erster Linie meine Erfolge zu verdanken.

Triumphierend kam er mit diesem wichtigen Brief in der Hand an Bord zurück. In der Tat nützte uns

der Brief sehr, wir trafen auf der vorgeschriebenen Route viele Schiffe und hatten gute Erfolge. Wir merkten bald, daß der Krieg hier im Mittelmeer viel gefahrloser war als um England. Es fehlten hier die vielen kleinen, mit Kanonen ausgerüsteten Fischdampfer, die England als Bewachungsfahrzeuge benutzte und die einem das Leben an der englischen Küste sauer machten.

Meine Leute betrieben das Versenken der Schiffe schon ganz geschäftsmäßig. War keine Abwehr zu erblicken, so wurde erst alles ausgepackt, was den Leuten nützlich schien. Der Koch ging in die Kombüse, sah nach, was auf dem Herd stand, und kochte, wenn es sich lohnte, das Mittagessen zu Ende. Im Backofen waren einmal frische Brötchen. Er buk sie erst zu Ende, bevor ich den Dampfer killte.

Auf den französischen Dampfern waren brillante Konserven mit Gemüse, Pilzen, Fleisch und Fisch, die sehr begehrt waren. Im Mittelmeer war aber auch auf allen Dampfern Wein vorhanden, der großen Absatz bei uns fand und sehr dazu beitrug, für vorzügliche Stimmung zu sorgen. Die Beute verteilte ein Unteroffizier so gerecht wie möglich unter den Leuten. Die Offiziere nahmen nichts, als vielleicht eine Flagge, eine Granate oder ähnliche Andenken. Das Schiff wurde dann meist mit Sprengpatronen versenkt, indem an jedem Laderaum mit einem Bindfaden eine Sprengpatrone ins Wasser gelassen wurde. Alle Patronen auf gleicher Seite, damit der Dampfer kippte. Die Zündschnur brannte etwa zehn Minuten, die Patrone enthielt eineinhalb Kilogramm Dynamit. Sie riß, trotzdem sie doch nur im Wasser lose an der

Bordwand hing, ein Loch, so groß, daß man gerade einen Kopf hätte durchstecken können.

Das Sprengen beunruhigte meine Leute gar nicht, sie blieben ruhig dabei an Bord, weil sie genau die Wirkung kannten und auch wußten, daß das Absacken der Dampfer nach den Sprengschüssen meist noch dreißig Minuten oder länger dauerte. Dabei passierte mir bei einem mit Salpeter beladenen Dampfer, daß er unerwartet schnell wegsackte. Um meine Leute aus dem Dampfer herauszubekommen, mußte ich einen Schuß mit der Kanone abfeuern. Den Leuten gelang es dann gerade noch, in unser Dingi zu kommen, während der Dampfer direkt neben dem Dingi mit Eilzugsgeschwindigkeit in die Tiefe sauste. Von dem berühmten Strudel, der sich bilden soll und angeblich alles mit in die Tiefe reißt, habe ich nie etwas bemerkt. Es kommen lediglich an der Stelle, wo der Dampfer verschwindet, viele Luftblasen hoch, auch manchmal mit hoher Fahrt Balken und andere Hölzer, die allerdings sicherlich einen Schwimmer töten würden, wenn sie ihn zufällig träfen. Oft hört man auch noch in der Tiefe eine dumpfe Explosion, sie rührt vom Kessel her, der explodiert oder vom Wasserdruck eingedrückt wird.

X

Ein japanisches Schiff

Der Krieg zeigt seine furchtbarste Seite – „err Kamerad! Retten mick . . .“ – „Avec une bestialité extraordinaire“!

Noch während der Brite sank, stieg in der Richtung von Gibraltar eine Rauchwolke auf. Ich tauchte und wartete. Ließ ganz nahe einen Dampfer passieren, der eine riesige japanische Flagge vom Heck knattern ließ . . . Ich kannte die Japaner gut, oh! Ich war lange in Ostasien gewesen, wußte, daß die kleinen Kerle tapfer waren und zu allem fähig. Sie waren ruhig imstande, auf mein Warnungssignal zu versuchen mich zu rammen . . . oder zu beschießen . . .

Nein, das nicht. Ich konnte keinerlei Kanone sehen oder eine Maske, hinter der sich eine hätte verstecken können . . .

Ich kannte die Japaner gut . . .

Ich ließ jetzt den Warnungsschuß geben, war darauf gefaßt, daß mich der Japaner zu rammen versuchen würde . . .

Mindestens würde er ausreißen wollen, der Japaner . . .

Der Japaner rammte nicht und ging nicht durch, er setzte Boote aus. Bald lag der Kapitän mit seinem Rettungsboot neben mir, und ein dutzend schlitzäugige Matrosen sahen neugierig nach unserem Boot, notierten mit den Blicken jede Niete . . .

Der Kapitän reichte mir seine Papiere. Aber als er aufstand, sah ich da eine Aktentasche liegen . . .

„Wollen Sie, bitte . . .“ sagte ich und streckte den Arm nach der Tasche aus . . .

Der Kapitän erschrak, wehrte ab . . .

Einer meiner Leute sprang ins Boot und holte sie.

Der Kapitän bat und bat . . .

Ich machte die Tasche auf: Sie war zum Platzen voll mit japanischem Papiergeld.

„Mein Privateigentum“, flehte der Kapitän.

Ich zuckte mit den Achseln . . . das konnte wahr sein, wahrscheinlich war es nicht wahr.

Es waren Tausende von Yens . . .

Da sah ich, wie dem alten Kapitän die Tränen in dicken Zähren über die gelben Wangen liefen . . .

Vielleicht war ich da im Begriffe, die Ersparnisse eines braven Seemannes an mich zu reißen. Die paar Tausende retteten Deutschland auch nicht . . .

Ich gab ihm die Mappe zurück — —

Der Kapitän war selig. Tastete seine Jacke ab, fand eine Schachtel herrlicher Zigarren und drängte sie mir auf.

Ich nahm sie und dachte dabei an vergangene Zeiten in Japan.

Sandte ihnen viele, viele Gedanken nach, den Booten, die in der Richtung nach der marokkanischen Küste fuhren, den Booten des Briten folgend.

Sie nützten dem Kapitän nicht viel, meine Gedanken . . .

Wir hatten es alle nicht begreifen können, warum die Boote nach der afrikanischen Küste fuhren anstatt nach Gibraltar! Sie mußten doch wissen, daß in dieser

Gegend die berühmigten Rifpiraten die Küste Marokkos unsicher machten.

Später war in der Zeitung zu lesen, daß die Rifleute sich für die Besatzung des „Woodfield“ hohes Lösegeld zahlen ließen. Die Besatzung des Japaners dagegen war spurlos verschwunden. Wahrscheinlich ist das viele Geld dem Kapitän zum Verhängnis geworden. Die Rifpiraten werden den Kapitän ausgeplündert und dann totgeschlagen haben.

Vor mir aber stand hell die Erinnerung glücklicher Jugendtage! Eine Szene fiel mir gerade ein:

Im Hafen von Jokohama lag die siegreiche japanische Flotte. Es gab aufgeregte Tage bei uns und dort, an Bord und an Land. Vom kaiserlichen Hof in Tokio erhielt jeder von uns einen großen Brief mit goldenen japanischen Lettern, eine Einladung zum Chrysanthemenfest.

An einem Vormittag hatte ich gerade für das Fest meine Galauniform ausgepackt, als mir die Ordonnanz eine kleine japanische Visitenkarte brachte, auf deren Rückseite stand:

„Lieber Herr Valentiner! Ich empfehle Ihnen diesen jungen Studenten der Medizin und möchte Sie bitten, sich seiner anzunehmen und ihm das Schiff zu zeigen. Hochachtungsvoll! Koch, Generalkonsul.“

Ich dachte nach, Koch, Generalkonsul? Den kannte ich doch nicht, außerdem war jetzt gar keine Zeit, ich mußte gleich mit den anderen an Land und zur Bahn. Ich sagte also: „Es ist gut, lassen Sie den Japsen herinkommen.“

Ich dachte dabei, ich würde ihn schnell abwimmeln und für einen anderen Tag bestellen.

Herein kam ein zierlicher, gut, aber etwas unbeholfen angezogener Japaner.

Er machte eine sehr tiefe Verbeugung, dann lachte er mich an, und ich dachte nach, das Gesicht war mir doch bekannt — — — und im selben Augenblick erkannte ich Chemosä ... so hieß „sie“.

Ich war wie aus allen Wolken gefallen, sprachlos, nahm ihr den Hut ab und sah sie mir erst einmal richtig an. Sie sah so gesund, frisch und vorzüglich aus wie nie zuvor. Sie sagte mir: „Ich sehe, du hast es eilig, ich bin in einem ungünstigen Augenblick gekommen, wann können wir uns sehen.“ In der Tat hatte ich keine Zeit und konnte mir nur ihr Hotel notieren und ihr versichern, daß ich alles tun würde, baldigst bei ihr zu sein.

Als wir übrigens an Land fuhren, saß sie mit in der Pinasse, unauffällig, klein und bescheiden in der Ecke. Irgendeiner versuchte eine englische Unterhaltung mit diesem Japsen, konstatierte aber bald, daß er weder englisch noch sonst etwas verstand.

Ich fuhr glücklich und voll Stolz über dieses famose Mädel nach Tokio und mußte fortgesetzt an sie denken.

Unser Kurs führte erst etwas von der Küste Afrikas ab, dann beim Cap de Fer in der Nähe der Stadt Bone wieder an die Küste heran. Hier gerieten wir in einen heftigen Kampf mit einem französischen Dampfer. Er lief Zickzackkurse und feuerte, was das Zeug hielt. Viele Treffer beobachteten wir auf dem Dampfer, trotzdem wollte er nicht stoppen. Schließlich

hüllte er sich in Dampf ein, vermutlich hatte er einen Schuß in den Kessel oder in seine Hauptdampfrohrlleitung bekommen. Der Dampfer bewegte sich jetzt nicht mehr, schoß aber trotzdem weiter, so daß wir nicht herankonnten, denn der leichteste Treffer macht unser diffiziles U-Boot nicht nur kampfunfähig, nein: er würde das U-Boot unter Umständen sogar zum Sinken bringen. Uns blieb nichts anderes übrig, als zu tauchen und getaucht an den feuernden Dampfer heranzufahren. Als ich nun nahe an den Dampfer herankam, sah ich, daß er ein Truppentransporter war. Sein Deck war gestrichen voll von meist farbigen Truppen, Turkos und Marokkaner. Alle trugen einen roten Fez. Ich wunderte mich, daß nicht die geringsten Anstrengungen gemacht wurden, Boote auszusetzen. Der Kapitän konnte doch unmöglich glauben, daß ich Milde walten würde, er mußte doch ahnen, was kommen würde? Es war mir unsympathisch, auf diese vielen Menschen einen Torpedo loszulassen, aber c'est la guerre, ich schoß.

Als die Menschen den Torpedo kommen sahen, liefen sie nach hinten und vorn. Ich konnte die angst-erfüllten Gesichter durch die Vergrößerung des Sehrohres sehen und beobachtete auch, wie die meisten jede Hemmung verloren und rücksichtslos über hinfallende und stolpernde Kameraden liefen.

Der Torpedo saß genau in der Mitte.

Ich glaube nicht, daß von der gewaltigen Explosion Menschen getötet wurden, der Platz, wo der Torpedo einschlug, war geräumt. Jetzt aber stürzte sich die Masse auf die Rettungsboote, die in wenigen Sekunden überfüllt waren. Die Boote rissen ab durch die über-

große Belastung. Leckgeschlagen, die Menschen unter sich begrabend, stürzten sie ins Wasser. Viele Soldaten sprangen direkt ins Wasser und schwammen eiligst davon, um sich möglichst von dem sinkenden Dampfer zu entfernen.

Als der Dampfer sich nach vielleicht zehn Minuten kerzengerade aufrichtete, war er von Menschen verlassen. Mit rasender Fahrt verschwand er in der Tiefe. Jetzt tauchte ich auf.

In dem Wasser schwammen Hunderte Köpfe wie Kokosnüsse ...

Als die Menschen das Boot sahen, schrien sie ...

Ich verstand sie nicht ... Plötzlich gab es mir einen Ruck ... die Leute schrien deutsch!

Ich hörte es jetzt ganz genau: „Kamerad ... nehmen uns auf ... wir sind Kameraden ... alle sein Kameraden ...“

Wie sollte ich mit meinem kleinen U-Boot die Hunderte Menschen retten!

Wieder die Stimmen: „Wir sind Soldaten wie ihr ...“

Sie waren Soldaten wie ich, das traf ... das saß ... vielleicht hätte ich ...

Da sprach jemand neben mir etwas. Wendlandt war es gewesen. Ich war so abwesend, daß ich's erst später verstand.

„Meinen Bruder haben die Marokkaner an der Westfront zersäbelt ... grausame Biester!“

Es sollen viele, wie ich später erfuhr, die nicht ganz sechs Kilometer entfernte Küste schwimmend erreicht haben ...

Aber es klang lange in mir nach: „Wir sind Soldaten wie ihr . . .“

Als wir an einem Vormittag in die Gegend von Sizilien kamen, lag starker Nebel auf der See. Plötzlich taucht aus dem Nebel vielleicht zweihundert Meter neben uns der hohe Bug eines großen Dampfers auf. Einen Augenblick überlege ich, ob es nötig ist, zu tauchen. Dieser große Dampfer konnte bewaffnet sein! Doch meine Geschützbedienung war schon an die Kanonen geeilt und lud die Geschütze fieberhaft schnell. Ich entschloß mich daher, zunächst über Wasser den Dampfer anzuhalten, schoß einen Warnungsschuß. Der Dampfer stoppte aber nicht, sondern drehte ab und versuchte auszureißen. Jetzt schoß ich auf die Brücke. Sofort stoppte der Dampfer. Er führte die italienische Flagge.

Ich setzte gleichfalls die Flagge, und zwar die österreichische, weil ich Order hatte, im Mittelmeer diese Flagge zu führen, da sämtliche deutschen U-Boote im Mittelmeer damals von Österreich übernommen waren. Österreich befand sich nämlich schon im Kriege mit Italien, Deutschland dagegen offiziell noch nicht. Inzwischen sah ich, wie der Dampfer hastig Boote aussetzte und seine Besatzung fluchtartig das Schiff verließ und sich absolut nicht um die Passagiere bekümmerte.

Ich glaubte einen Moment, es wäre ein Trick, und das Ganze sei irgendeine Falle, eine großzügig angelegte Teufelei der Engländer. Ich vergrößerte daher meinen Abstand und befahl alles klar zum Schnellauchen. Inzwischen hob sich der Nebel, so daß ich beobachten konnte, wie mehrere große Boote von dem

Dampfer so schnell wegruderten, als ob der Satan hinter ihnen her wäre. Ich wartete ab, wie sich die Dinge entwickeln würden und blieb in einem Abstand von vielleicht sechshundert Meter liegen. Ich konnte mir einfach nicht vorstellen, daß die Besatzung den Dampfer verlassen haben könnte und die Passagiere auf sich selber angewiesen zurückließ.

Ich hatte das Signal gesetzt: „Verlassen Sie sofort das Schiff“, aber der Dampfer reagierte auf nichts.

Nach etwa einer halben Stunde feuerte ich einen Schuß in den Bug, um zu zeigen, daß es ernst sei und nötig, die Boote auszusetzen, von denen ich noch viele auf dem Dampfer beobachten konnte. Doch auf meinen Schuß hin erfolgte wieder nichts. Wir überlegten uns jetzt, was zu machen sei. Eventuell wollte ich 'rangingen und durch meine Leute die Boote aussetzen lassen, denn die Schiffsboote mit der Besatzung waren nur noch als kleine Punkte am Horizont zu sehen, und es hätte viel Zeit gekostet, sie zurückzuholen. Zeit war aber nicht zu verlieren, denn wir waren nicht weit von der Küste, und ich konnte mehrere Rauchwolken beobachten.

Während wir noch überlegen, sehen wir, wie eine Rauchwolke sich verstärkt und ein großes Fahrzeug mit hoher Fahrt direkt auf unsere Position zufährt. Wir waren davon überzeugt, daß dieses Fahrzeug ein Kriegsschiff sei und durch den Dampfer auf funkentelegraphischem Wege zur Hilfe gerufen worden wäre. Ich glaubte jetzt, daß das eigenartige Verhalten des Dampfers nichts weiter bedeuten sollte, als uns hinzuhalten, bis Hilfe käme. Wenn ich den Dampfer nicht freigeben wollte, so mußte ich jetzt handeln. Ich schoß

einen Torpedo, zielte in den vorderen Teil des Dampfers, um ihn nicht plötzlich, sondern langsam zu versenken und so den Leuten Zeit zu lassen, die Boote auszusetzen. (Es waren übrigens nach meiner Beobachtung auch nicht viele Menschen an Bord. Die Boote hätten für zweimal so viele ausgereicht.) Der Dampfer neigte sich etwas auf die Seite. Wie ich beabsichtigt hatte, sank er sehr langsam. Ich blieb ruhig liegen und beobachtete das Fahrzeug, das mich zu meinem Schuß veranlaßt hatte.

Als es näher kam und den auf der Seite liegenden Dampfer sah, machte es kehrt und fuhr mit hoher Fahrt in entgegengesetzte Richtung. Ich wußte jetzt, daß ich es nicht mit einem Kriegsschiff, sondern gleichfalls mit einem Handelsdampfer zu tun hatte. Mit höchster Fahrt jagte ich hinterher.

Von weitem konnte ich noch sehen, wie der torpedierte Dampfer absackte. Fünfundvierzig Minuten hatte ich gewartet, fünfundvierzig Minuten hatte er zum Sinken gebraucht, sehr viel Zeit, um sich in die Boote zu retten!

Der andere Dampfer lief nicht soviel wie „U 38“, das ganz gut für kurze Zeit sechzehn Meilen Fahrt machen konnte. Ich kam daher langsam näher. Auf etwa achttausend Meter begann ich zu schießen. Der Dampfer lief ruhig weiter. Ich konnte aber sehen, wie die seitlich hängenden Rettungsboote sich mit Menschen füllten. Nach einiger Zeit sah ich, wie eines der Rettungsboote vorne abriß und jetzt auf und nieder hing. Seine lebende Ladung fiel ins Wasser. Ich glaubte, der Dampfer würde jetzt stoppen. Er lief aber ruhig weiter.

Ich passierte nach einiger Zeit mit meinem verfolgenden U-Boot die Stelle, wo die Besatzung des Rettungsbootes, das vorn abgerissen war, schwamm. Ich sah, daß die Leute mit Rettungsgürteln versehen waren und sich ganz gut hielten.

Was sollte ich machen, der Dampfer wollte sich nicht ergeben?

Erst nach langer Zeit, als ich in bedrohliche Nähe kam, sah der Kapitän scheinbar ein, daß die Lage für ihn hoffnungslos sei.

Er stoppte. Als ich ankam, waren die Boote bereits ausgesetzt. Ich feuerte sofort Löcher in die Wasserlinie, nahm dann zwei Rettungsboote in Schleppe und versuchte, die Stelle wiederzufinden, wo ich die Leute mit den Rettungsgürteln gesehen hatte. Wir fanden die Stelle auch nach einiger Zeit. Ich glaube, daß die meisten noch am Leben waren und von den beiden Booten aufgefischt wurden. . . .

Der erste Dampfer war der Italiener „Ancona“, etwa achttausend Tonnen groß, der zweite gleichfalls ein Passagierdampfer, die „Firenze“, etwa sechstausend Tonnen groß. Der Torpedoschuß auf die „Ancona“, auf der sich noch Passagiere befanden, war sicherlich grausam, aber leider sind im Kriege solche Vorfälle nicht zu vermeiden. Hätte die italienische Besatzung nicht den Kopf verloren und ihre Pflicht erfüllt, so wäre von der „Ancona“ kein Mensch umgekommen. Und hätten die Engländer nicht mit Fallen und allen möglichen Überraschungen und Teufeleien unsere U-Boote gejagt, so hätte ich gleich meine Besatzung auf die „Ancona“ geschickt, um die Boote auszusetzen, ich wäre nicht mißtrauisch gewesen. Hätte

England nicht über Deutschland die Hungerblockade verhängt, so daß täglich Tausende von Deutschen, namentlich alte Leute und Säuglinge, umkamen, so wäre mein Torpedoschuß auch nicht gefallen, ich hätte auf den Dampfer verzichtet.

Ich sage das deshalb, weil es wegen des Unterganges der „Ancona“ Amerika-Noten gab. Nach dem Kriege war ich gar als Kriegsverbrecher angeklagt, wurde aber nach genauer Prüfung der Lage freigesprochen.

Die Engländer und namentlich die Franzosen glaubten, daß die U-Boot-Kapitäne mit großem Haß und innerer Wut ihr Vernichtungswerk durchführten. Diese Meinung ist sehr irrig. Sicherlich gab es einige Ausnahmen, die meisten aber arbeiteten absolut objektiv. Ohne eine Spur von Haßgefühlen versuchten sie dies grausame Handwerk so human wie möglich durchzuführen. Jeder wirkliche Kenner des deutschen Volkscharakters wird meine Ansicht hierüber bestätigen. Besonders die Franzosen waren indes der Meinung, daß wir alle ihre Dampfer „avec une bestialité extraordinaire“ vernichtet hätten, wie es in der Anklageschrift gegen mich hieß.

XI

Ein teuflisches Zischen ...

*Knapp zwischen zwei einherrasenden Torpedos hindurch –
Mein Urteil über die österreichische Marine*

Es muß schon der dreißigste Tag meiner Reise gewesen sein, da fuhr ich in die Otrantostraße ein. Der Abend spann seine ersten violetten Fäden, da sah ich Schiffe.

Eines, zwei, eine ganze Kette. In Gruppen: die britische Bewachung. Ich kannte diese Ketten: Fischdampfer, die armiert waren.

Es konnte keine große Sache sein, mich durch diese Gruppen hindurchzuschlängeln. Wie lange konnte es dauern, dann lag die Nacht schwer über dem Meere...

Da änderte eine der Gruppen ihren Kurs. Ich mußte tauchen. Man hatte mich zweifellos entdeckt.

Ich war bei meinem Manöver, durch die Kette zu kommen, nach Osten gefahren. Die drüben konnten also nicht wissen, ob ich in oder aus der Straße fahren wollte.

Sie hatten sich geirrt. Sie meinten, ich wollte ins Mittelmeer fahren. Ich sah sie in langer Reihe nach Süden dampfen. Zweifellos waren die einzelnen Boote durch Netze und dergleichen verbunden, um ein U-Boot abzufangen.

Ich konnte durch mein Sehrohr erkennen, wie sie sich formierten. Mit großer Geschwindigkeit fuhr ich

an ihnen vorbei und konnte schon nach einer Stunde wieder auftauchen.

Als ich auftragsgemäß die Bocche di Cattaro anlaufen wollte, war die Sache nicht einfach. Zunächst gelang es mir nicht, sie zu finden. Eine endlose und für das Auge eigentlich ununterbrochene Bergkette, kahl wie eine Glatze, aber zerschmissen und zerrissen, zog die Küste entlang.

Ich suchte Funkverbindung mit den Österreichern. Bekam sie auch nach einigen Schwierigkeiten.

Die Österreicher hießen mich zu warten. Ich würde von einem Torpedoboot abgeholt werden.

Schön, ich wartete. Man ist ja bei der Marine wie beim Militär einigermaßen ans Warten gewöhnt, es gilt bekanntlich für einen Soldaten das alte Sprichwort: Die Hälfte seines Lebens wartet der Soldat vergebens. Ich wartete also. Aber ich fand, daß mir dieses Warten trotz meines soldatischen Trainings zuviel wurde.

Da fegten zwei kleine Torpedoboote daher, brachten mir mit Flaggensignal ein Willkommgruß, wir fuhren los.

Und richtig, mit einem Male klaffte die ununterbrochene Höhenkette, es gab eine lächerlich schmale Einfahrt.

Ich sah mir diese gigantischen Felsen an, die mit jeder Meile wuchsen und wuchsen, sah über das spiegelglatte Wasser ...

... es war nicht spiegelglatt!

Der Atem stockte mir ... dreihundert Meter seitlich wirbelte plötzlich das Wasser hoch ... dann entstand ein blanker Fleck ...

Jener berühmte blanke Fleck, den wir U-Boot-Leute so verdammt gut kannten: Ein feindliches U-Boot hatte seine Torpedos nach mir ausgeschossen!

Das geschah im Augenblick: Daß ich „hart Ruder legte“ und meine Leute an die Geschütze stürzten ...

So flach waren die Torpedos eingestellt, daß sie ganz an der Oberfläche liefen. Ich hörte ganz deutlich schon ihr Zischen ... die ausweichende Preßluft ...

sssssss SSSS SSSSS fauchten sie mit wahnsinniger Geschwindigkeit auf mich zu.

Ich weiß noch genau, daß ich trotz dieser entsetzlichen Gefahr mit einer fast gegen meinen Willen erscheinenden Ruhe konstatierte, daß es Bronzetorpedos waren, wie unsere alten vom Ende der neunziger Jahre her ...

Fünfzig Meter ... dreißig Meter ...

SSSSSSS ... es war infam, dieses feine und doch furchtbare Zischen, diese Präzision des Todes ...

SSSSSSSS sauste der eine Torpedo hinten vorbei.

Ich riß den Kopf wieder zurück ... zwei Meter vor dem Bug schoß der andere Torpedo vorbei!

Wäre ich meinen Kurs weitergelaufen, hätten beide Torpedos unfehlbar getroffen.

Wie wahnsinnig feuerten meine Leute auf die Stelle, wo es vorhin den glatten Fleck gegeben hatte ... vom Boote war nichts zu sehen.

Ich meine, daß es viele Jahre dauerte, ehe Granatrichtersoldaten aus dem Weltkrieg es sich endlich ab-

gewöhnten, bei einem bestimmten Summen einer elektrischen Tram, eines Automobils nicht zusammenzufahren: Zu furchtbar ist die Erinnerung an das Siiiiiooooouuu, dieses Heulen einer schweren Granate . . .

Ich vertrage es nicht recht, wenn neben mir plötzlich irgend etwas zischt. Leise, aber näherkommend und drohend . . .

Sie werden das jetzt verstehen!

Wir liefen in die Bocche ein, und ich riß die Augen auf. Direkt aus dem Wasser wuchsen die Berge gigantisch in den Himmel, ein riesiger Dom . . .

Die bizarre Schönheit erinnerte mich an Norwegen. Aber hier waren die Hänge weit hinauf grün bewaldet, weiße Häuser flimmerten an der Küste, Pinien, ungeheure, standen schlank und edel. Ein Paradies.

Im Hafen ein paar österreichische Kriegsschiffe und ein prachtvoller Dampfer, die „Gää“, auf der ich später Quartier erhalten sollte . . .

Auf dieser „Gää“ meldete ich mich und wurde von einem Grafen Semanja sehr liebenswürdig empfangen.

Dabei passierte etwas Komisches: Der Graf sprach ein schnelles Deutsch, aber eine Mundart, die ich als Norddeutscher absolut nicht verstehen konnte.

„Na, liebster Kapitänleutnant, wie vüll hamm's denn vasenkt?“

So etwa. Es brauchte eine Weile, ehe wir uns verständigten.

„Sechsfünfzigtausend Tonnen“, antwortete ich, als ich ihn endlich verstanden hatte.

Dabei ärgerte es mich, daß ich nicht mehr angeben

konnte, aber war immerhin froh, dem Admiralstab gegenüber Wort gehalten zu haben.

Der Graf faßte mich unterm Arm, so, als ob wir uralte Freunde wären. Er führte mich unter Deck und zeigte mir eine wundervoll helle Kabine, tadellos, sauber mit schneeweiß bezogenen frischen Betten: „Hier müssen Sie sich ein bisserl von Ihren Strapazen erholen“, sagte er.

Er überschüttete mich mit Fragen, freute sich über meinen Erfolg fast mehr als ich selber. Er war Erster Offizier der „Gäa“.

Er stellte mich gleich seinem Kommandanten, dem Linienschiffskapitän Kasa, vor, dem ich ebenfalls genauen Bericht erstatten mußte, bis der Gong ertönte und alle Offiziere in die Messe rief:

Als ich hier eintrat, staunte ich bloß: Dreißig Tage hatten wir mal wieder in Schmutz und Dreck gelebt, kümmerlich in Hemdsärmeln im vorderen Torpedoraum die bescheidenen U-Boots-Speisen eingenommen, eine faulige, nach Öl riechende Luft geatmet, und jetzt trat ich in den Prunkraum eines großen Passagierdampfers. Vielleicht entsprach dieser Raum nicht gerade dem heutigen Geschmack, aber das viele Gold und die prachtvollen Schnörkel des Rokokostiles gefielen mir damals sehr, und alles machte auf mich und meine Offiziere einen großen Eindruck. Besonders wohlthuend aber berührte die freundliche Herzlichkeit aller österreichischen Kameraden. Schon als wir in die Bocche hineinfuhren, hatten uns die Kriegsschiffe mit „Hurra!“ begrüßt. Jetzt spielte uns zu Ehren eine ausgezeichnete Kapelle als Tischmusik.

Immer wieder mußte ich mich über die uns so

fremd klingende österreichische Mundart, über viele Ausdrücke, die ich nie zuvor gehört hatte, amüsieren.

Die Küche auf der „Gäa“ war im allgemeinen viel besser, als wir es von zu Hause gewöhnt waren. Es gab vielerlei Gerichte, wie zum Beispiel Tintenfisch-Risotto das uns neu war, das wir aber gleich sehr zu schätzen wußten. Jede Mahlzeit endete mit einem „Schwarzen“. Darunter verstand man einen schwarzen Kaffee, sehr stark und aromatisch, den man sich mit viel Zucker versüßte.

Die Tischunterhaltung drehte sich natürlich in der Hauptsache um den Krieg.

Das österreichische Marineoffizierkorps hat mir sehr imponiert, ich möchte es als musterhaft bezeichnen. Die Offiziere waren alle gut erzogen, sehr ausgesucht und entstammten zum größten Teil Adelsfamilien. Die alte Marinetradition spielte bei ihnen eine große Rolle. Es gab viele Offiziere, deren Väter oder Großväter schon unter dem Admiral Tegetthoff 1866 in der Schlacht von Lissa gekämpft und mitgeholfen hatten, die Italiener zu besiegen. Die Ausbildung der österreichischen Seeoffiziere muß eine vorzügliche gewesen sein, denn sie entwickelten auf jedem Gebiet der Marine die größten Kenntnisse.

Bedauerlich war vielleicht, daß ihre Führerstellen von zu alten Admiralen besetzt waren, so daß für großangelegte Aktionen mit der Flotte der Unternehmungsgeist zu wünschen übrigließ. Leider war aber in unserer Flotte genau der gleiche Fehler gemacht worden. Die jüngeren Offiziere dagegen, die Führer der kleinen österreichischen U-Boote, Torpedoboote und Kreuzer waren schneidig, gingen ran wie die Teu-

fel. Da waren reizende, äußerst forsche U-Boot-Kommandanten, wie der Ritter von Trapp, Singule, Rigule und Teufel, der von sich selber sagte, für ihn hätte der liebe Gott schon auf Grund seines Namens im Himmel ein besonderes Plätzchen reserviert. Mit den kleinen unmodernen österreichischen U-Booten hatten diese Männer es verstanden, uns alle, ja die Welt in Staunen zu versetzen.

Ich meldete mich bei dem österreichischen Admiral Hansa und den verschiedenen österreichischen Kommandanten. Ich wurde, wohin ich kam, mit der gleichen Liebenswürdigkeit, demselben Scharm empfangen. Uns zu Ehren wurden Diners gegeben. Die Österreicher taten alles, um uns den Aufenthalt in der Bocche angenehm zu gestalten.

Von der Bocche di Cattaro aus unternahm ich eine ganze Reihe von Unternehmungen, die mich in alle Ecken und Winkel des Mittelmeeres führten. Es gefiel mir hier im Mittelmeer viel besser als bei uns: Ewiger Sonnenschein, klarer Himmel, schöne Gegenden — es war ein „fröhlicherer“ Krieg als im Norden.

Der Kommandant der österreichischen Flotte war Admiral Haus. Haus war schon über sechzig Jahre alt. Äußerlich konnte man ihm soviel Jahre nicht ansehen, er hielt sich tadellos aufrecht und hatte eine gute schlanke Figur. Er galt für sehr klug. Man hielt ihn für einen großen Taktiker und Strategen. Leider fehlte ihm aber doch etwas, der Unternehmungsgeist, jedenfalls hielt er es für richtig, seine Flotte im Hafen liegen zu lassen. Nur ganz zu Beginn des Krieges hatte er mit der österreichischen Flotte einen Ausfall gemacht und einige Punkte der italienischen Küste be-

schossen. Admiral Haus konnte bezaubernd liebenswürdig sein, doch war er im gegebenen Fall auch streng und scharf. Man fürchtete besonders seinen sarkastischen Witz. Viele Anekdoten wurden von ihm erzählt. In den Tagen meiner Anwesenheit war ein italienisches U-Boot im Nebel in der Nähe von Pola auf die österreichische Küste gelaufen, saß dort fest und war für die Italiener verloren. Ein österreichischer Marineoffizier, ein Graf, wurde mit Bergungsmitteln an die Unfallstelle gesandt, um das U-Boot abzuschleppen und nach Pola zu bringen.

Bei dieser Bergung muß er sich nicht gerade klug benommen haben: Er schleppte das Boot, ohne es vorher gründlich zu untersuchen, ab. Die Italiener hatten aber die Bodenventile aufgedreht, bevor sie gefangen genommen wurden. Als das U-Boot daher auf tiefes Wasser abgeschleppt wurde, lief es voll Wasser und versank an einer Stelle, die neunzig Meter tief war, so daß es jetzt auch für die Österreicher endgültig verloren war.

Der Graf meldete nun dem Admiral Haus diesen Vorgang. Der Admiral hört ruhig zu, dann sieht er dem Grafen scharf ins Auge und fragt: „Wen, lieber Graf, trifft denn die Schuld an diesem Versager?“

Der Graf macht ein bestürztes Gesicht: „Selbstverständlich habe ich die Schuld, Exzellenz.“

„Nein, mein lieber Graf“, antwortete der Admiral, „Sie haben keine Schuld — ich selber habe die Schuld, weil ich Sie dorthin geschickt habe.“

XII

U-Boot in Sicht

*Ein vertrauensseliges U-Boot – Eine bestialische Falle –
Ein verrückter Amerikaner*

Im Mittelmeer ist Hochsommer. Die See ist spiegelglatt, die Sonne brütet auf dem Wasser, kein Wölkchen rührt sich.

An Deck des U-Bootes lagert die Mannschaft in Gruppen. Alle sind nackt, teilweise mit Badehose bekleidet, manche haben auch auf dieses Bekleidungsstück verzichtet. Die Leute spielen Karten, lesen Bücher, unterhalten sich, einer spielt Ziehharmonika. Auf dem Kommandoturm steht der Wachoffizier, der Bootsmaat der Wache und ich. Hin und wieder legt einer das Glas ans Auge und mustert den Horizont. Im Turm schwitzt der Rudergänger, er blickt auf den Kompaß, sein Kurs ist fünfundachtzig Grad, wir fahren östlicher Richtung in der Gegend von Kreta.

Ich hatte gerade geflucht, weil das Meer so tot ist und nichts in Sicht kommen will, da entdecke ich am Horizont mit bloßem Auge etwas Unbestimmtes, einen Punkt, vielleicht so groß wie ein halber Stecknadelkopf. Ich rufe: „Herrschaften, paßt doch auf, da ist etwas in Sicht?“

Und deute in die Richtung.

Meine Leute ärgern sich jedesmal, daß ich, obschon ich nicht regelrecht mit Wache gehe, fast immer alles

zuerst sehe. Aber meine Augen sind gut, und die lange
Kriegszeit hat mich aufpassen gelehrt, und, was eigent-
lich die Hauptsache ist, ich kann die Augen so auf den
Horizont konzentrieren, daß ihnen eben nichts entgeht.

Es dauerte eine ganze Weile, bis ich den Punkt im
Glase wiederfinde. Ich sehe ein winziges Rechteck,
wie etwa ein kleines Segel. Sofort befehle ich auf
Tauchstationen, Schnelltauchen. Die Leute rafften sich
auf, alles drängt sich durch das vordere und hintere
Luk, ich steige als letzter durch das Turmluk. Wäh-
rend ich dasselbe sorgfältig schließe, höre ich schon,
wie das U-Boot taucht. Zischend verläßt die Luft die
Tauchtanks, im Boot selber fühle ich einen leichten
Druck auf die Trommelfelle: Er zeigt mir, das Boot
ist dicht, man hat keinen Verschuß vergessen. Fehlt
dieses Druckgefühl, so ist man unruhig und läßt alles
nochmals auf Dichtigkeit revidieren.

Im Turm sagt der Wachoffizier: „Was ist denn
eigentlich los, ich kann nichts sehen?“

Der Bootsmann bestätigt: „Ich habe auch nichts ge-
sehen, da ist nichts in Sicht.“

Ich habe äußerste Kraft für die Maschinen befohlen,
den Kurs ein wenig geändert, wir fahren genau auf
den Punkt zu. Im Sehrohr ist er nicht mehr zu sehen,
aber ich weiß, man muß Geduld haben, er wird schon
wiederkommen. Ich weiß auch mit ziemlicher Sicher-
heit, um was es sich handelt. Entweder ist es das Segel
eines Rettungsbootes, herrührend von einem versenk-
ten Dampfer, oder aber — und das hat mich zu der
großen Eile bewogen — ein U-Boot. Ist es eines,
so ist derjenige hereingefallen, der über Wasser bleibt
und die Augen nicht offengehalten und daher nichts ge-

sehen hat. Ich weiß genau, daß in der nächsten halben Stunde durch das niedrige Sehrohr nichts zu sehen sein wird und gehe beruhigt in die Messe, um zu frühstücken.

Nach etwa zwanzig Minuten höre ich, daß die Maschinen auf langsame Fahrt gestellt werden, ich gehe wieder in den Kommandoturm.

Der Wachoffizier beobachtet so angespannt durchs Sehrohr, daß er mich gar nicht kommen hört. Ich berühre ihn und frage: „Was sehen Sie?“

Bei meiner Berührung fährt er zusammen.

„U-Boot“, meldet er dann ... „es läuft direkt auf uns zu.“

Ich nehme selbst das Sehrohr, schalte die Vergrößerung ein. Aber wir liegen viel zu niedrig, können seine Umrisse noch lange nicht sehen ...

Das fremde U-Boot fährt genau zweihundertdreißig Grad. Ich gehe jetzt auf dreizehn Grad, fahre nach Uhrzeit mit hoher Fahrt und eingezogenem Sehrohr tausend Meter. Als die Zeit um ist, stoppe ich und drehe gleichzeitig. Wieder beobachte ich das U-Boot und sehe, daß es seinen Kurs beibehalten hat.

Ich bin jetzt ein gutes Stück seitlich von seinem Kurs herausgerückt, habe Platz für meinen Anlauf gewonnen. Drehe vollkommen um und gehe auf einhundertdreißig Grad. Dieser Kurs ist mein Torpedoanlaufkurs. Ich reguliere die Geschwindigkeit meines Bootes jetzt so, daß die Entfernung beim Passieren etwa fünf- bis dreihundert Meter betragen wird.

Das U-Boot ist inzwischen erheblich näher gekommen. Ich werde vorsichtig mit dem Gebrauch des Seh-

rohres und stecke den Spargel nicht mehr so hoch heraus. Ich fühle, daß mein Anlauf gut wird, die Geschwindigkeit des Gegners habe ich auf elf Seemeilen geschätzt, eine Tabelle gibt mir den Vorhaltewinkel. Ich lasse zwei Torpedos klarmachen. Jetzt stecke ich das Sehrohr nur noch von Zeit zu Zeit etwa eine Handbreit aus dem Wasser und werfe nur einen kurzen Blick hindurch, um es dann gleich wieder einzuziehen. Der Gegner ist völlig ahnungslos, fährt ruhig seinen Kurs weiter. Mit einemmal dämmert etwas in meinem Bewußtsein. Als ob man eine bisher verschlossene Kammer vor mir geöffnet hätte.

Die Silhouette des U-Bootes kam mir merkwürdig vertraut vor.

Ein eigenes U-Boot, das da völlig vertrauensselig durch die See fährt?!

Ich sage zum Wachoffizier: „Ich kann mir nicht helfen, ich glaube, es ist ein eigenes. Sehen Sie mal hin, was halten Sie davon?“

Heller sah lange durch das Sehrohr. Dann wandte er sich an mich: „Eines unserer B-2-Boote...“

Ich zeige jetzt das Sehrohr ein wenig mehr, trotzdem merkt der andere nichts. Auf der Kommandobrücke kann ich jetzt durch die Vergrößerung meines Sehrohres schon genau den Kommandanten erkennen, er prüft durch sein Glas den Horizont, schaut weit über uns hinweg. Die Leute liegen und braten in der Sonne, es ist alles genau so wie bei uns vor einer Stunde.

Ich befehle: „Preßluft auf alle Tanks!“ „U 38“ taucht sofort auf wie ein unter Wasser gehaltener Gummiball.

Es war Marschalls Boot, auf dem eine rasende Auf-

regung herrschte; es war fast, als ob man mit einem Stock in einen Ameisenhaufen gefahren wäre. Die Leute stürzen ans Geschütz, doch schon reiße ich das Luk auf und winke mit der Mütze!

Jetzt lacht alles auf dem anderen Boot, die Leute schwenken gleichfalls ihre Mützen. Ich gehe noch näher heran und rufe: „Herrschaften, ihr müßt besser aufpassen, mein Boot ist doppelt so groß als eures, wenn ich ein Engländer gewesen wäre, hätte ich euch gefressen!“

Die Engländer hatten inzwischen in ihrer Abwehr allerhand Dinge hinzugelernt, die uns dazu zwangen, vorsichtiger zu sein. Teilweise hatten sie für uns Überraschungen, die sich kaum erklären ließen.

So traf ich einen Dampfer in der Nähe von Malta, der uns allen, trotzdem er neutrale Abzeichen trug, als eine Falle vorkam. Mir gelang es unter Wasser auf gute Schußentfernung heranzukommen, ich feuerte einen Torpedo. Der Schuß ging vorbei, weshalb, konnte ich mir gar nicht erklären. Ich war so nahe gewesen, daß ein Vorbeiknallen ganz unmöglich war, der Torpedo mußte schon unten durchgegangen sein — — oder der Dampfer war mit Schutznetzen ausgerüstet, die den Torpedo abfingen, bevor er seine Bordwand berührt.

Während ich noch über meinen Fehlschuß nachdachte und den Dampfer traurig von seiner Hinterseite durchs Periskop beobachtete und ihn sich langsam entfernen sah, da ertönte plötzlich in meiner unmittelbaren Nähe eine unerhörte Detonation.

„Treffer!“ brüllten die Leute entsetzt. Es mußte wohl einer gewesen sein, ich war auf alles gefaßt!

Aber es rührte sich nichts.

Ich war ratlos: Das war keine Granate gewesen; die Granatdetonationen kannte ich, sie waren leises Zirpen gegen jenen fürchterlichen Knall. Die Falle muß entweder eine Mine mit einem Minenwerfer nach uns geschossen haben oder einen Torpedo mit Zeitzündler, der auch ohne zu treffen explodiert.

Mir verging die Lust, mich weiter mit dieser Falle zu beschäftigen, solche Detonationen wirken auf die ganze Besatzung und auch auf mich deprimierend. Wasser ist ein guter Schalleiter, es gibt daher einen ganz unerhörten Krach, wenn neben einem größere Mengen Dynamit explodieren.

Ein schweres Renkontre hatte ich auch mit einer wie ein Holländer aussehenden Falle. Ich hatte vorher einen sehr großen Dampfer torpediert, die Besatzung dieses Dampfers blieb aber an Bord, weil seine Schotten zu halten schienen und ihm wohl durch seine Funkstation Hilfe versprochen war. Jedesmal, wenn der Dampfer mein Sehrohr sah, das ich nicht besonders vorsichtig handhabte, da der Dampfer schwer havariert lag und ich nur auf sein Sinken wartete, schoß er danach aus einem ganz schweren Heckgeschütz. Er war im Maschinenraum getroffen, rührte sich nicht, und es kam mir so vor, daß er langsam sank. Einen zweiten Torpedo wollte ich nicht an ihn verschwenden.

Da kam ein holländischer Dampfer vorbei, der nicht, wie meist Neutrale in ähnlichen Fällen, ruhig seinen Kurs weiterlief, sondern auf den sinkenden

Dampfer zuhielt! Darüber wunderte ich mich und witterte auch deshalb eine Falle, weil er leer und hoch aus dem Wasser ragend in Richtung nach Suez lief. Als der Dampfer etwa fünftausend Meter von uns ab war, tauchte ich auf und feuerte einen Warnungsschuß. Der Holländer stoppte sofort, setzte zwei Boote aus. Ich wurde aber noch mißtrauischer, da sich seine Boote nicht recht vom Dampfer entfernten, sondern unmittelbar daneben blieben.

Ich wartete eine Zeitlang und ließ an jedem Geschütz zwanzig Granaten klarlegen. Dann gab ich plötzlich auf den Dampfer Schnellfeuer.

Heller stand neben mir und begann unruhig zu werden: „Herr Kapitänleutnant . . . wir dürfen nicht weiterschießen, es ist wirklich ein Neutraler . . .

Sehen Sie, er hißt die weiße Fahne!“

Wahrhaftig, eine große weiße Fahne ging hoch, sie war nicht zu übersehen.

Sollte ich das Feuer einstellen?

Da blitzte es gleichzeitig in unzähligen Mündungsfeuern auf dem „Neutralen“ auf, die Hölle war losgelassen, in zehnfachem Sausen, Wimmern, Fauchen kam es auf uns heran, wir lagen wie in einem Springbrunnen, vorne, rückwärts, seitwärts schossen, sprühten sie Wasserfontänen in den Himmel . . .

Siouuuuu, siouuu, siouu! Immer neue Lagen . . .

Ehe ich zu mir kam, waren meine Geschützleute schon unter Deck gestürzt.

„Schnelltauchen, was das Zeug hält!“

Inmitten der furchtbaren Musik der krachenden, winselnden Granaten, des Wassers, das um unseren



Ein italienischer Segler mit Kohlenladung wird vor der Versenkung durchsucht



„U 38“ aus dem Großtopp (40 m Höhe) des italienischen Seglers
„Ortrud“ photographiert

Kommandoturm zischte, schoß das Boot in die Tiefe, die brodelnde Hölle auf dem Wasser zurücklassend.

Wir atmeten auf . . . es hatte sich um Sekunden, um Zentimeter gehandelt!

Ich merkte mir die Sache. Merkte mir's, daß den Briten gegenüber eine chevalereske Kampfweise nicht am Platze war.

Prägte mir den Baralongfall ins Gedächtnis.

Ihm war mein eigener Cousin zum Opfer gefallen.

Und seiner ritterlichen Kampfweise wegen mußte auch mein Freund Claus Hansen sterben.

— — — — —
Zu meinen Opfern gehörte auch ein amerikanischer Dampfer. Amerika war noch neutral, als ich in der Nähe von Gibraltar mit dem Kurse ins Mittelmeer hinein einen Dampfer von zirka zweitausend Tonnen traf, an dessen Heck das Sternenbanner wehte. Ich hielt in der bekannten Weise durch Warnungsschuß den Amerikaner an. Der Kapitän setzte ein Boot aus und brachte mir seine Papiere: Der Dampfer hatte nur Konterbande an Bord, Stückgüter nach dem feindlichen Italien. Ich erklärte daher dem Kapitän, er müsse das Schiff verlassen, der Dampfer würde versenkt.

Ich lag nahe am Dampfer, als die Besatzung das Schiff verließ. Im Gegensatz zu den Dampfern, die ich bisher „behandelt“, hatte, war das Aussehen des Amerikaners fabelhaft: gut gehalten, sauber angestrichen wie eine Jacht. Die Mannschaft war ganz gleichmäßig gut angezogen, Heizer sowohl wie Matrosen sahen so gepflegt und gut im Zeuge aus wie Kavaliere. Auf allen anderen Schiffen, besonders auf

den Engländern, war die Besatzung meist schmierig und aus allen Rassen zusammengewürfelt, Chinesen, Neger und Inder bildeten meist das Hauptkontingent. Meinen Leuten, die sich gleichfalls als große Kavaliere fühlten, gefiel das sehr. Sie bewunderten den Schnitt der Haare (im Nacken rasiert!), die gebügelten Hosen über den eleganten braunen Halbschuhen.

Natürlich waren sie auch sehr begierig, den Dampfer zu untersuchen, weil sie hofften, in der Ladung ein ganzes Kleidermagazin zu finden.

Das Versinken mußte aber sehr beschleunigt erfolgen, denn in der Nähe trieben sich allerhand andere Fahrzeuge herum, die Eile wünschenswert erscheinen ließen.

Ich glaube nun wohl, daß der Kapitän, um sich zu trösten, einen guten Schluck irgendeines ihm allerdings nach amerikanischem Gesetz verbotenen Getränks zu sich genommen hatte. Er war garnicht traurig, sondern in höchst aufgeräumter Stimmung.

In der Ladeliste hatte ich unter anderem zwölf Tonnen „Blasting-Caps“ gefunden. Ich fuhr extra zum Boot des Kapitäns und fragte, ob etwa Sprengstoff an Bord sei, ich wußte nicht, was „Blasting-Caps“ waren. Der Kapitän konnte mir aber nichts sagen, er tat auch wohl so, als ob er mich nicht verstünde. Große Eile war nötig, denn ein anderes Fahrzeug näherte sich uns. Ich fuhr daher auf etwa fünfzig Meter heran und schoß mit meiner Kanone Löcher in die Wasserlinie. Der erste Schuß lag zu hoch, der zweite traf die Wasserlinie.

Beim dritten Schuß passierte etwas Ungeheuerliches. Es gab eine fürchterliche Explosion, der ganze Ameri-

kaner schien in tausend Teile wie eine Seifenblase zu zerplatzen. Dabei ein Luftdruck, daß ich vom Turme geschleudert wurde. Ich beobachtete gerade, wie der schwere eiserne Mast des Dampfers über unser U-Boot flog und dann zwanzig Meter neben uns aufs Wasser klatschte, und zwar mit solcher Macht und solchem Getöse, daß das Wasser hoch aufspritzte und sich über unser Boot ergoß. Im Augenblick der Detonation verschwanden meine Leute wie die Ratten unterm Aufbaudeck, das sich über dem Druckkörper wölbt und hier so viel Platz läßt, daß man sich gerade verkriechen kann. Ein Hagel von Eisenteilen und Teilchen regnete auf unser Boot.

Als Ruhe eintrat, kroch alles wieder heraus, um mit besorgten Blicken den Schaden zu besehen. Merkwürdigerweise war nichts passiert, das Boot hatte oben einige Beulen, das war alles. Meine Leute waren, abgesehen von kleinen Schrammen, unverwundet. Mir selber rieselte etwas warmes Blut über mein Gesicht, aber als ich im Spiegel den kleinen Riß unter den Haaren sah, ließ ich mir nicht einmal einen Verband anlegen.

Ich war aber sehr böse auf den amerikanischen Kapitän, weil er nichts von dem Sprengstoff gesagt hatte. Fuhr jetzt wieder an sein Boot, um ihn zur Rede zu stellen. Aber er war sehr vergnügt, machte mit den Armen eine bedauernde Bewegung und lachte immer wieder: „My fin old ship is blowing up!“ Er konnte sich nicht beruhigen und entwaffnete mich völlig mit seiner Lustigkeit.

Es war der Dampfer „Chemung“ von Neuyork—Genua mit dreitausenddreihundert Tonnen Kriegsmaterial.

XIII

„Die Flotte muß für den — Frieden gesparrt werden!“

Düstere Hinterlandseindrücke

Nun war es Zeit, daß mein U-Boot ein wenig überholt wurde.

Zu diesem Zwecke fuhr ich nach Pola, dem österreichischen Kiel. Wurde von Admiral Haus herzlich empfangen, er sah sich mein U-Boot an, ich revan-chierte mich für die monatelange liebenswürdige Gastfreundschaft der Österreicher mit einem exquisiten Diner, das wir dem Admiral, auf dem Grunde des Golfs von Fasana liegend, vorsetzten.

Dann fuhr ich in mein Deutschland.

Und erkannte es kaum wieder.

Man hat als Soldat eine eigene Art, dem Menschen ins Gesicht zu sehen. Glaubt mir, dieses Abschreiten einer Front und Den-Soldaten-ins-Antlitz-Blicken hat einen Sinn: Man liest unendlich viel in diesen Gesichtern. Von der Kraft und dem Mut, der in der Truppe liegt. Aber auch von anderen Dingen. Von dem seelischen Gleichgewicht ... von den Sorgen auch ...

Und ich war erschrocken, als ich den vielen deutschen Menschen ins Auge sah.

Schmal waren sie geworden und freudlos.

Meinen eigenen Vater fand ich in der ländlichen Gegend von Sonderburg um vierzig Pfund abgemagert.

Selbst Prinz Heinrich, bei dem ich mich meldete, der mir gratulierte und seinen seinerzeitigen Anpfiff ganz vergessen hatte, fand ich nicht mehr vorbildlich schlank, sondern abgezehrt ...

Und als ich, weiß Gott, wie mir das einfiel, ihm eine auserwählte Sendung von meinen Beutelebensmitteln anbot, nahm er's freudig an ...

Alles sprach vom Krieg. Er war der mächtige Herrscher und kannte keinen Herrn neben sich. Ganz Deutschland schien noch voll Soldaten zu sein, auf allen Exerzierplätzen wurde fleißig geübt. Blickte man sich diese Soldaten aber an, so waren es fast nur sehr alte Leute oder Jünglinge, die noch wie Kinder anzusehen waren.

Mir kam der Gedanke, nach Koblenz an den Rhein zu fahren. Dort wohnte jenes reizende Mädchen, das ich 1913 zusammen mit Weddigen im Riesengebirge kennengelernt hatte. Hier am Rhein pulsierte mehr Leben. Die fröhliche Natur des Rheinländers verstand es, lustig selbst über die schlechtesten Zeiten hinwegzukommen. Ich wurde in der Familie meiner Freundin auf das allerherzlichste aufgenommen. Ich mußte natürlich vieles vom U-Boot-Krieg erzählen. Man stellte mir, wohin ich kam, viele Fragen und hoffte noch immer, daß der U-Boot-Krieg die Entscheidung bringen würde. Auch in dieser Familie hatte sich alles auf den Krieg eingestellt. Meine Freundin hatte noch eine Schwester und zwei Brüder. Beide Schwestern arbeiteten den ganzen Tag als Pflegerinnen in einem Lazarett, natürlich völlig freiwillig, ohne Bezahlung, wie Tausende junger Damen in Deutschland aus allen Kreisen.

Die beiden Söhne waren gerade in diesen Tagen eingezogen worden. Sie hatten noch beide die Schulbank gedrückt, waren für ihr Alter klein und zart, aber der Krieg brauchte sie.

Die Mutter erzählte mir, wie sie vor einiger Zeit von einem Bauern heimlich einige Zentner Kartoffeln gekauft hatte und sich glücklich fühlte, wenigstens für einige Zeit den Hauptsorgen enthoben zu sein. Doch da entdeckte ihr Mann zufällig diesen Schatz im Keller. Es hatte deshalb eine große Familienauseinandersetzung gegeben, die damit endete, daß der Bauer wiederkommen mußte, um seine Kartoffeln abzuholen: Es galt als unpatriotisch, sich mehr Lebensmittel zu verschaffen, als der Staat einem zubilligte. Viele Familienväter, ich möchte sagen die meisten, waren damals in Deutschland sehr patriotisch und lehnten es ab, sich auf irgendeine verbotene Weise etwas zu besorgen.

Natürlich gab es auch damals schon die sogenannten Kriegsgewinnler, die sich alles zu verschaffen wußten und in keiner Weise an ihr Vaterland dachten, sondern womöglich ein so schlemmerhaftes Leben führten wie nie zuvor. Es war bedauerlich, daß unsere Regierung nicht mit der größten Schärfe gegen solche Elemente vorging, zumal sie durch dieses Leben bei der Arbeiterbevölkerung Erbitterung hervorriefen.

Militärisch war die Lage nicht schlecht, unsere Truppen hatten viele Siege errungen, nirgends stand der Feind auf deutschem Boden. Doch war Deutschland im Westen und Osten von Schützengräben umklammert und machte den Eindruck einer riesigen Festung. — — — —

Ich meldete mich in Berlin beim Admiralstab.

Im Laufe des Gespräches erlaubte ich mir die Frage: „Und was geschieht denn eigentlich mit unserer riesigen Flotte, was wird sie unternehmen . . . wann wird sie endlich etwas unternehmen?“

Die Herren dort lächelten ohne Antwort (ähnlich wie Admiral Haus, der einmal sehr nachdenklich schwieg, als ich die österreichischen Dreadnoughts berührte), vielsagend antworteten sie mir:

„Die Flotte? Die muß unbedingt für den Frieden gespart werden, nicht wahr?“

„Ei, ei, für den Frieden“, sagte ich nicht eben höflich, „nun, wenn wir hier schon von dem anscheinend nahen Frieden sprechen, wann wird denn diese ganze Schweinerei einmal ein Ende haben?“

„Meinen Sie etwa mit Schweinerei unseren schönen großen Krieg?“

„Es wird schon so sein. Ihr am grünen Tisch habt es natürlich leichter. Aber wir draußen, Tag und Nacht in größter Spannung und aus einer Unternehmung in die andere . . .“

Ich lachte dazu und gab so den anderen die Möglichkeit, die Sache halbwegs humoristisch zu nehmen.

Sie erfaßten rasch die Leine, die ich ihnen zugeworfen hatte, lachten mit, wenn es auch ein wenig geronnen war, dieses Lachen.

Ein großes Stück Ernst blieb immerhin zurück, ein jeder würgte eben daran, daß die Flotte nicht eingesetzt werden sollte.

Ich wurde dann gefragt, ob ich Lust hätte, nach Madeira zu fahren, um mal nachzusehen, was im Hafen von Funchal los wäre. Man hatte gehört, daß sich

dort manchmal englische Kriegsschiffe aufhielten. Diese Aufgabe interessierte mich, ich konnte jedoch nicht mit Sicherheit für ein Gelingen garantieren, weil die Reise für meine Brennstoffvorräte etwas weit war, es reichte nur knapp mit dem Aktionsradius von „U 38“.

Als ich in Österreich ankam, war „U 38“ fertiggestellt. Der Oberleutnant Heller hatte alle mögliche Beute zu Geld gemacht und mit diesem Geld meine ganze Besatzung acht Tage lang zur Erholung in Ragusa untergebracht. Meine Leute hatten hier in einem sehr feinen Fremdenhotel gewohnt. Das war für die meisten etwas Neues gewesen. Tagelang schwelgten sie später in Erinnerungen an die schönen Betten, den Lift und sonstigen Luxus des Hotellebens. Verglichen mit der engen Röhre des U-Bootes war ihnen das Hotel als das Nonplusultra von Bequemlichkeit vorgekommen. Die Damen von Ragusa hatten meine Leute zu Kaffees eingeladen, es hatte Musik und Tanz gegeben. Die glutäugigen Dalmatinerinnen gefielen ihnen noch besser als das Hotel. Aber ohne Frage hatten auch meine Leute Eindruck hinterlassen, sie waren alle tiptop angezogen, sahen frisch und braungebrannt aus und verstanden es, sich ganz wie feine Herren höflich und zuvorkommend zu benehmen, wie es sich für Gäste eines so feinen Hotels geziemt. Doch nun waren die Tage von Aranjuez vorüber, der Krieg wartete auf uns . . .

Also auf nach Madeira. Bis Gibraltar hatten wir das eine und andere Fahrzeug versenkt ohne besondere Erlebnisse. Schwer war es, nach Westen die Straße von Gibraltar zu passieren, weil ein starker Meeres-

strom ins Mittelmeer hineinlief. Wir konnten nicht getaucht hindurchkommen. Meine Batterie hätte nicht gelangt, stundenlang mit hoher Fahrt gegen diesen Strom anzulaufen. Wenn ich eineinhalb Stunden mit hoher Fahrt lief, so war sie ziemlich leer. Lief ich dagegen langsam, so hielt die Batterie wohl zwanzig bis dreißig Stunden vor, ich kam aber nicht gegen den Strom an. Über Wasser ging es bei Tage auch nicht, die Straße ist nur acht Seemeilen breit, wir wären gesehen worden. Es war daher nötig, den Schutz der Nacht, den Mantel der Dunkelheit zu benutzen.

Mit hoher Fahrt lief ich bei stürmischem Wetter nachts in die Straße ein. Die ganze Straße war diesmal stark bewacht, wir stießen immer wieder auf kleine Bewachungsfahrzeuge, denen ich in einem Bogen, sie umfahrend, auswich. Manchen Bewachern kam ich dabei so nahe, daß ich noch heute der Ansicht bin, daß sie uns gesehen hatten.

Warum sie nicht angriffen? Ich glaube, sie wollten sich in ihrer Nachtruhe nicht stören lassen! Sie wußten auch wohl genau, daß jeder Angriff ein scharfes Gefecht bedeutete, bei dem es um Sein oder Nichtsein ging. Das Schlimmste aber, was uns erwartete, war die große Lichtsperrre: Unten am Felsen von Gibraltar hatten die Engländer Scheinwerfer aufgestellt, die einen taghellen Strahl über die ganze Enge warfen und sogar drüben auf der afrikanischen Seite einen großen weißen Fleck auf den Felsen von Zeuta zeichneten.

Wie hier durchkommen?

Ich ließ dem Maschinisten sagen, die Maschinen müßten jetzt alles hergeben. Elektrisch zusetzen!

Wir konnten dann sechzehn Seemeilen in der

Stunde laufen. Als wir in den Schein gelangten, war es allerdings verblüffend hell, und es blendete, wenn man in den Scheinwerfer sah. Man hätte bei diesem Licht bequem eine Zeitung lesen können. Alle Leute waren auf Tauchstationen, alle gespannt und aufmerksam. Es ging aber gut, der Schein ließ langsam nach, er folgte nicht, man hatte uns also nicht entdeckt. Ich atmete auf, als sich die Straße erweiterte. Hier war keine Bewachung mehr, wir waren im Atlantic.

Mein Plan bestand darin, vor der Straße von Gibraltar einen Dampfer zu greifen, diesen zu zwingen, uns nach Madeira zu schleppen. Ich wartete daher vor der Straße den Tag ab und hatte Glück: Ein Norweger lief mir entgegen. Er hatte Koks für Livorno geladen. Das paßte großartig! Von meinen Leuten gab ich keinen an Bord, weil ich Angst hatte, auch nur einen von diesen Prachtkerlen zu verlieren. Ich gab dem Steuermann des Dampfers eine Tabelle mit Signalen, die ich vorbereitet hatte. Es stand auf dieser Tabelle alles zu lesen, was er zu tun hatte, wenn ich das betreffende Signal gab. Den Kapitän des Dampfers, er hieß Gotthas, bat ich, mit mir als Passagier erster Klasse auf das U-Boot zu steigen, er machte mir einen etwas verwegenen Eindruck, und mir schien es besser, ihn bei mir zu behalten. Der Dampfer gab seine Schleppleine herüber, nahm Kurs auf Madeira und schleppte los. Es funktionierte brillant, genau so, wie ich es mir ausgedacht hatte.

Aber kaum waren wir eine halbe Stunde unterwegs, da kam ein großer Dampfer in Sicht, hatte genau Kurs auf unseren Schleppzug. Ich gab jetzt ein Signal, das ich für einen solchen Fall vorgesehen hatte, warf

die Schleppleine los und tauchte. Mein Dampfer ging auf langsame Fahrt, ich fuhr unter Wasser neben ihm. Inzwischen kam der große Dampfer, der mich zu diesem Manöver veranlaßt hatte, heran. Es war ein vielleicht achtzehntausend Tonnen großer Amerikaner, ganz neu, mit ausfallendem Bug. Ein schöner Braten! Er mochte wohl Passagiere und Stückgüter für Italien geladen haben, war sicher voller Kriegsmaterial, mit dem die Amerikaner unsere Feinde so gut versorgten und ein feines Geschäft dabei machten.

Was sollte ich tun? Amerika war noch neutral. Hätte ich den Dampfer angehalten, so würde er sicherlich ein Funksignal an Gibraltar geben. Es bestand auch die Möglichkeit, daß er mir mit seiner hohen Geschwindigkeit ausgerissen wäre. Auf alle Fälle wäre den Engländern gemeldet worden, daß ich in Begleitung eines Dampfers Richtung Madeira lief, meine Aufgabe wäre dadurch verraten gewesen. Wenn ich aber auch diese Möglichkeiten außer acht ließ, so hatte ich doch auch Bedenken, diesen großen Amerikaner, selbst wenn mir Konterbande das Recht dazu gegeben hätte, zu versenken: Damals war Amerika schlecht auf uns zu sprechen, Wilson hatte schon viele Warnungsnoten gesandt, in denen er verlangte, den U-Boot-Krieg ganz einzustellen. Die Versenkung dieses Dampferriesen konnte leicht Grund zum Abbruch der Beziehungen und Krieg bedeuten. Diese große Verantwortung wollte ich nicht übernehmen. Alle diese Erwägungen zusammengefaßt, ließen es daher ratsam erscheinen, den Dampfer in Ruhe zu lassen. Meine Offiziere waren gar nicht mit meinem Verhalten einverstanden, ich selber wurde auch in meiner Ansicht

recht wankelmütig, als ich mir durch die Vergrößerungseinrichtung meines Sehrohres diesen prachtvollen Dampfer besah. Als er passiert hatte und aus Sicht kam, tauchte ich auf und ließ mich von Solwang weiterschleppen.

Auch jetzt sollte das Vergnügen nicht lange dauern. Eine ganze englische Torpedobootsflottille kam heran. Es waren zehn Boote. Ich mußte also wieder loswerfen, wieder tauchen. Die Engländer passierten gleichfalls auf fünfhundert Meter, ohne daß ihnen irgend etwas aufgefallen wäre.

Als die Torpedoboote aus Sicht waren, gab es endgültig Ruhe, wir kamen langsam aus dem Haupttreck der Dampfer heraus und dampften nun zwei Tage bei schönem Wetter Richtung Madeira.

Ich beschäftigte mich etwas mit dem norwegischen Kapitän. Gotthas war, wie eigentlich alle Kapitäne der ganzen Welt, ein angenehmer, gemüthlicher Herr. Er aß gerne gut, auch schmeckten ihm unser Wein und unser Whisky. Wenn er nicht an Deck war, saß er im Offiziersraum und hörte auf unserem Grammophon die neuesten deutschen Schlager, meistens Kriegslieder, die oft wirklich gut waren und auch dazu geeignet, den Kampfesmut und die Freude am Krieg aufrechtzuerhalten.

Als wir noch eine Tagereise von Madeira ab waren, gab es schlecht Wetter. Es war der Monat Dezember, der uns selbst in dieser südlichen Gegend kalten Wind mit Hagel und Schnee brachte. Schwerer Seegang kam direkt von vorne.

Abends hatte ich schon große Bedenken, ob die Schleppleine halten würde! Als ich nachts um zehn

Uhr für einige Zeit durchfroren und naß in die Kajüte ging und mich ein wenig hinlegte, kam die Meldung vom Wachoffizier: „Ich glaube, daß der Dampfer weg ist!“

Ich eilte nun gleich auf die Brücke, blickte in die schwarze Nacht, ließ eine See nach der anderen und viel Regen über mich laufen. Natürlich hatte der Wachoffizier richtig vermutet, der Dampfer hatte das schlechte Wetter und die Machtlosigkeit unseres kleinen Bootes gegenüber der schweren See ausgenutzt, um sich zu drücken. Es war auch völlig aussichtslos, ihn zwischen den gewaltigen Wasserbergen zu suchen.

Kapitän Gotthas lachte sehr: „Schau, schau, meinem Steuermann hätte ich soviel Schneid gar nicht zgetraut! Ich hätte es jedenfalls genau so gemacht.“

Etwas sehr Unangenehmes brachte die Flucht des Dampfers mit sich: Gelang es ihm, eher in Gibraltar zu sein als wir in Madeira, so würde unser Plan verraten. Die Engländer könnten durch Kabel Madeira warnen. Ich mußte daher trotz Sturm versuchen, voranzukommen, ich hatte mir ausgerechnet, daß ich bei einiger Geschwindigkeit weit eher dort war als der Norweger in Gibraltar.

Am nächsten Vormittag wurde das Wetter besser. Trotzdem gingen die Seen über das U-Boot. Auf der Brücke hatten sich deshalb alle festgebunden.

Ich war gerade in dem Maschinenraum, hatte mich völlig nackt ausgezogen, um eine andere, inzwischen an den Maschinen getrocknete Garnitur anzulegen, da erscholl wie ein Schreckenschrei, den Krach der Maschinen übertönend, der Ruf „Mann über Bord!“

Jeder einzelne im ganzen Boot wiederholt diesen Ruf, damit jeder orientiert ist und auf seinen Posten eilt. Ich gab in der Maschine den Befehl „äußerste Kraft zurück“ und eilte, nackt wie ich war, auf die Brücke.

Der Wachoffizier meldet: „Es ist Hiller!“

Mein alter treuer Bursche, den ich vor wenigen Tagen zum Unteroffizier gemacht hatte. Mir stand fast das Herz still: Hiller konnte nicht schwimmen, das wußte ich. Er war zwischen den Wellenbergen verschwunden. Inzwischen peitschte die Maschine, rummelnd zurückgehend, das Meer. Das Boot nahm rückwärts Fahrt auf, ich stoppte, um nicht zu weit und an Hiller vorbeizulaufen. Kaum hatte ich gestoppt, da sah man schon untergehend den braunen Ölmantel. Mehrere Leute eilten mit einem Haken nach achtern, und hurra, es gelang, sie zogen Hiller an Bord. Er hatte noch um die Hüften eine fingerstarke Leine, sie war abgerissen. Der große Karabinerhaken, mit dem sich Hiller am Turm eingehakt hatte, hing am Turm. Die Kraft einer See hatte genügt, ihn abzureißen.

Lange mußten wir Wiederbelebungsversuche machen, viel Wasser pumpten wir so aus dem guten Hiller heraus, bis er schließlich sein Seemannsauge öffnete und mich sehr erstaunt ansah.

„Ich dachte, ich wäre abgesoffen“, waren seine ersten Worte.

Ich war sehr froh, ihn wiederzuhaben und bestellte beim Koch ein Festessen, zu dem Hiller eingeladen wurde.

Kapitän Gotthas hatte mein Manöver durch das Seehrohr in der Zentrale beobachtet. Er lobte mich und sagte, ich hätte ein ausgezeichnetes Manöver gemacht.

Jeder Seemann freut sich, das ist selbstverständlich, wenn man dem grausamen Meere seine Beute ent-rissen hat!

Näher, näher kamen wir Funchal ...

Ich entsann mich der Stadt noch ganz genau ... ich hatte sie als Seekadett angelaufen ...

Es war irgend etwas damals passiert auf dieser Fahrt ...

Was war's doch gleich?

Ich lag in meiner Kajüte, rauchte und dachte nach. Und langsam, ganz langsam fielen meine Gedanken aus dem Gehirnzettelkasten ... ordneten sich ... ein Mädel war dabei ...

Und daß es etwas sehr Schönes war, das ich erlebt hatte, wußte ich auch schon. Und etwas sehr Gefährliches.

Und plötzlich mußte ich lächeln und aufstehen und — soweit es die beschränkte Räumlichkeit erlaubte, meine Arme dehnen.

Und weil wir gerade ruhige Fahrt haben, will ich euch die Geschichte erzählen: Es war nicht eigentlich in Funchal, sondern nach Funchal — in La Luce. Das heißt, so hieß der Hafen, von dem man mit einer ur-alten Tram nach Las Palmas fuhr. Und Las Palmas war der Schauplatz der kleinen Kadetten-Herzens-tragödie ... ich wurde mit einem Brief an Land ge-schickt, den ich im Deutschen Konsulat abzugeben hatte. Von La Luce führt, wie gesagt, eine alte Tram-bahn nach der Stadt Las Palmas hinein. In dieser saß ich mit meinem Brief und wartete auf die Abfahrt, als eine junge Spanierin zusammen mit ihrer kleinen Schwester einstieg und sich mir gegenüber setzte. Als

die beiden mich in meiner eleganten Kadettenuniform dort sitzen sahen, guckten sie mich mit großen braunen Augen an.

Ich war aber ein bißchen gerüstet für solche Fälle, zog aus der Tasche ein kleines spanisches Lexikon und begann eine Unterhaltung, indem ich vorher jedes Wort aufschlug. Das funktionierte recht gut, und als wir am Ziel waren, wußte ich, daß meine neue Freundin Maria hieß; wir waren schon recht vertraut und hatten uns für den Nachmittag verabredet. In Las Palmas war mitten in der Stadt eine Promenade unter hohen Palmen; hier spielte jeden Nachmittag eine Kapelle, während die elegante Welt auf und ab promenierte, dort sollten wir uns wiedersehen. Zu meiner großen Freude fand ich tatsächlich Maria. Sie brachte noch einen Jüngling mit, ihren Bruder, der ein bißchen Englisch sprach und so die Unterhaltung erheblich erleichterte.

Wir blieben nicht lange auf der Promenade, ich mußte mit nach La Luce und wurde in ihrem Elternhause zum Essen eingeladen. Offenbar war der Vater Marias ein sehr angesehener Kaufmann. Sie bewohnten ein großes Haus, hinter dem ein gepflegter Garten war mit einem Springbrunnen. Die ganze Familie war lebhaft und lustig, es wurde viel gelacht.

Beim Abschied mußte ich versprechen, am nächsten Tage wiederzukommen und auch noch einige Freunde mitzubringen. Unter den Kadetten gab es einige, die auch der spanischen Sprache mächtig waren. Natürlich kamen sie gern mit. Maria hatte für Freundinnen gesorgt, es wurde tüchtig getanzt. Die Eltern von Maria waren sehr gastfrei, ich konnte bald ein- und ausgehen,

als ob ich zu Hause wäre. Wir kamen täglich zusammen.

Zu Ehren des deutschen Kriegsschiffes fand in Las Palmas ein großer Ball statt. Auch Maria war da, und jetzt wurde mir eigentlich erst richtig klar, wie schön sie war. Sie war bei diesem Ball die Schönheitskönigin. Ihre Figur fehlerfrei, wie gedrechselt.

Im Gegensatz zu den anderen Mädchen hatte sie sich nicht, wie dort üblich, blaß gepudert. Ihr Gesicht hatte lebhaftere Farben. Dem deutschen Konsul war es wohl aufgefallen, daß wir beide soviel miteinander tanzten. Er sagte mir, Maria gelte als das schönste Mädchen von der ganzen Insel, und sie gehöre zu den wenigen alten spanischen Familien, die sich hier reinblütig erhielten und sich nicht irgendwie mit farbigem Blut gemischt hätten.

Als ich Maria nach diesem Fest nach Hause brachte, erhielt ich einen Kuß, ich brannte lichterloh!

Ich wollte unbedingt Maria etwas schenken. Leider hatte ich aber in Las Palmas, wo ein großes Spielkasino mit Roulettbetrieb das schönste Gebäude ist, so ziemlich meine Ersparnisse verloren. Doch einmal wollte ich's noch versuchen. Ich kam nachmittags in das Kasino und traf am Spieltisch nur meinen Kommandanten, der sich wohl dies Gebäude einmal ansehen wollte, denn er war alles andere als eine Spielratte. Ich war vorsichtig, belegte mit fünfundzwanzig Peseten dreißig Zahlen, so daß also sechs Zahlen frei waren und ich jedesmal, wenn nicht eine dieser sechs Zahlen schlug, fünf Peseten gewann. Ich spielte also nach dem Prinzip: großer Einsatz und kleine Gewinnchancen, aber ziemlich sicher.

Mein Kommandant kannte wohl diese Methode, die ich mir nach meinen anfänglichen Verlusten ausgedacht hatte, nicht. Er verlor dauernd, und weil ich gewann, versuchte er das gleiche wie ich, aber mit etwas größerem Einsatz.

Ich traute nun aber dem Frieden nicht mehr und zog meinen Einsatz zurück.

Er verlor und sagte: „Natürlich eine dumme Idee, dieses System!“

Darauf ich: „Herr Kapitän, jetzt schlägt die Elf.“

Und ich setzte zwei Duro, das sind zehn Peseten, auf die Elf.

Der Kommandant: „Verrückt!“

Die Kugel rollte, die Elf schlug.

Der Kommandant hieb mit der Faust auf den Tisch, packte mich an einem Ohr und sagte: „Sie haben ja unverschämten Dusel.“

Ich strich in Siegerstimmung dreihundertsechzig Peseten ein. Die Tage vorher hatte ich vielleicht achtzig Peseten verloren, so daß ich jetzt mit einem großen Plus herausgekommen war. Aber ich hielt mir Wort, eilte zum nächsten Juwelier und kaufte für Maria für meinen ganzen Gewinn einen Halsschmuck, der aus Gold und Perlen bestand. Ich glaube, sie hielt mich fortan für einen Millionär.

Unsere Las Palmas-Zeit neigte sich dem Ende zu. Am nächsten Tage sollten wir einen gemeinsamen Ausflug machen, von dem ich mich unmöglich drücken konnte. Maria beschwor mich, sie zu besuchen, und mich selber trieb ein dumpfer Trieb zu den verwegentesten Plänen.

„Gut“, sagte ich, „ich werde kommen, aber vor zwölf Uhr nachts ist es unmöglich.“

In den spanischen Ländern ist nun den jungen Damen die Freiheit viel mehr beschnitten als bei uns. Marias Eltern waren zwar großzügiger als die meisten anderen, aber dennoch, nachts um zwölf Uhr auszugehen, das war völlig ausgeschlossen!

Doch die Liebe ist bekanntlich erfinderisch: „Du kennst“, sagte sie, „mein Zimmer und meinen Balkon, ich werde eine Wäscheleine herunterlassen, und unsere Gartentür bleibt heut nacht offen.“

Am nächsten Tage der Ausflug; wir ritten auf Eseln in glühender Hitze, den ganzen Tag über, erst bei Dunkelheit kehrten wir zurück und fuhren mit unseren großen Booten, die durch eine Barkasse geschleppt wurden, an Bord. Vorher hatte ich in der Nähe der Landungsbrücke ein kleines Paket mit einem Anzug aus Drilllichtuch, wie wir ihn an Bord tragen mußten, versteckt. Das war gar nicht weiter aufgefallen. An Bord wurden bald nach unserer Ankunft die Hängematten ausgegeben; wir schliefen fast alle in unserer Messe, die im hinteren Teil des Schiffes lag. Jede Stunde wird an Bord geglast, das heißt, es wird mit dem Klöppel gegen eine Glocke geschlagen, um die Uhrzeit zu kennzeichnen. Während meine Kameraden wohl nach diesem strapaziösen Tag sofort einschliefen, lag ich sehr wach in meiner Hängematte, dachte an Maria und meinen Plan. Die Zeit kam mir endlos lang vor, bis sechs Glas ertönten, das war elf Uhr.

Jetzt stieg ich aus meiner Hängematte heraus, überzeugte mich, daß alle anderen fest schliefen, streifte

mein Nachthemd ab und ging an die nächste große Geschützpforte. Hier hatte ich ein Tau zurechtgelegt. Ich ließ es ins Wasser und rutschte ganz leise in die Tiefe. Als ich schwamm, konnte ich nicht vermeiden, daß alles Wasser um mich stark leuchtete, ja mein ganzer Körper schien von kleinen leuchtenden Körperchen umgeben. Hielt mich aber ganz nahe am Schiff und hatte Glück: Ich wurde von keinem Posten gesehen, da wohl auch keiner solche Möglichkeiten vermutete. Das Heck der „Moltke“ zeigte nach der Küste, auch das war für mich vorteilhaft, so brauchte ich nicht an dem ganzen Schiff entlang zu schwimmen. In der Ferne sah ich deutlich die Lichter von La Luce und holte kräftig aus, als ich eine Strecke vom Schiff entfernt war. Unterwegs dachte ich wohl ein bißchen an die großen Haifische, die sich nur zu oft auf dieser Reede umhertrieben, aber es kam gottlob keiner, und nach einer halben Stunde hatte ich die Küste erreicht.

Ich stieg aus dem Wasser und fand auch sehr schnell mein Paket, kleidete mich an und schlich im Schatten der Häuser entlang bis zu der kleinen, mir nur zu gut bekannten Gartenpforte.

So ein bißchen kam ich mir wie ein Dieb vor, besonders als ich in den Garten eindrang und an der dünnen Leine bis zum Balkon emporklomm.

Maria war mindestens in gleicher Aufregung wie ich und atmete auf, als ich nun doch vor ihr stand. Sie wollte mich absolut bei sich behalten und meinte, ich könne ganz gut morgens mit dem ersten Boot zurückfahren. Was die Eltern bei einer eventuellen Entdeckung sagen würden, schien ihr völlig gleichgültig

zu sein. Bei mir siegte schließlich doch der Verstand: Nach rasch verrieselten Stunden, die ja doch irgend etwas wie wirkliches, kleines Glück waren, gab's bei uns beiden Tränen beim Abschied . . .

So leise, wie ich gekommen war, verschwand ich wieder und kehrte auf gleichem Wege an Bord zurück. Als ich dann halb naß und kalt in meine Hängematte kroch, dankte ich meinem Schöpfer für dies schöne Erlebnis und fiel in einen totenähnlichen Schlaf, aus dem ich beim allgemeinen Wecken kaum zu reißen war. Las Palmas gehört zu den Kanarischen Inseln und soll die Heimat unserer kleinen, gelben Haussänger, der Kanarienvögel, sein. Auf mehreren Ausflügen in das Innere der Insel hatte ich vergeblich nach den wilden Kanarienvögeln ausgesehen und keinen entdecken können, trotzdem ich von meiner Plöner Zeit her einen Blick für alles hatte, was Tierwelt hieß. In Las Palmas spielt aber der Kanarienvogel trotzdem eine große Rolle, da ein großer Handel mit den kleinen Sängern getrieben wird. Auch ich hatte einen mitbekommen, zugleich mit einem sehr niedlichen Bauer. Ein Geschenk von Maria. Das Tier war für einen Kanarienvogel lächerlich klein, außerdem wollte es nicht singen. Ich glaubte zunächst, es hätte Heimweh, schließlich stellte ich aber fest, daß es ein Weibchen war, das nicht singen kann. Ich besorgte ihm dann später eine bessere Enehälfte und ließ mir von einem Züchter Ratschläge für die Zucht erteilen. Die kleine Maria, so taufte ich meinen Vogel, war eine brillante Mutter und hat vielen Kanariengenerationen das Leben geschenkt. Ich habe das Tier wohl sechs Jahre gehabt, und zwei seiner Ururur- oder noch

mehr Urenkel zwitschern noch heute in meinem Zimmer.

Maria schrieb ich zunächst zahllose Briefe. Dann wurden es weniger — — sie blieben hüben und drüben ganz aus.

Nun hatte ich schon viele Jahre nichts mehr von ihr gehört, sicherlich hatte sie geheiratet ...

XIV

Mitten im Hafen von Funchal

Ein Sonntagmorgen, der mir den Pour le mérite einbrachte – Audienz bei „Rasputin“ – Und zu guter Letzt meine Verlobung

Sonntag morgen um vier Uhr erreichten wir Funchal, die Hauptstadt Madeiras.

Ein großer Dampfer lag vor der Einfahrt, wartete offenbar auf einen Lotsen. Ich blieb in angemessener Entfernung gleichfalls liegen, tauchte, als es hell wurde. Ein Lotsenboot kam aus dem Hafen heraus, brachte dem Dampfer einen Lotsen, dann fuhr der Dampfer direkt durch eine Lücke der Minensperre in den Hafen. Ich folgte genau im Kielwasser. Zwar konnte ich nicht wissen, ob wirklich Minen lagen, ich mußte es aber annehmen. Als ich näher herankam, sah ich mir ein wenig die Landschaft an. Ich kannte sie ja aus der Zeit, da ich 1902 als Kadett hier vergnügte Stunden verlebte und konnte mich gut an sie erinnern: Links von mir der hohe steile Felsen mit einem Fort auf seiner Kuppe, die Stadt Funchal an steilem Bergabhänge, vom Meere bis zum Gipfel Häuser in Gärten gebettet, viel Grün, ein entzückendes Bild.

Sehr enttäuscht war ich dafür über das, was ich im Hafen sah: Ich hatte mit einem englischen Geschwader gerechnet und mir im Geiste ausgemalt, wie ich acht Kreuzer torpedierte, auf den Grund legte und

endlich eine Leistung aufwies, die selbst Weddigen in den Schatten stellen würde!

Im Hafen lagen aber bloß ein großer amerikanischer Sechsmaster, dem ich nichts tun durfte, er war neutral, dahinter ein kleiner französischer Kreuzer, die „Surprise“, neben diesem der große Dampfer, den ich vor der Einfahrt gesehen hatte. Er hatte sechstausend Tonnen und hieß „Datia“. Davor lag das „Känguruh“, ein Schiff, das für den Transport von U-Booten diente und diese in seinem Bauch aufnehmen konnte. Diese vier Schiffe lagen so, daß sie, wenn ich sie miteinander verbunden hätte, genau die Ecken eines Vierecks bildeten.

Bevor ich aber herankam, geriet ich in eine Gruppe zahlreicher kleiner Boote, die sich vor dem Hafen verankert hatten, um Fische zu fangen. Sie störten mich. Ich hatte auch Sorge, daß eines am U-Boot mit der Ankerleine haken und mitgenommen würde.

Ich mußte mein Sehrohr etwas mehr ausfahren, um den Überblick zu bewahren und um mich hier hindurchzumanövrieren. Dabei passierte ich eines der Boote vielleicht auf zwei Meter. Unmittelbar vor mir blickte ich in das Gesicht eines braunen Portugiesen. Im gleichen Augenblick sah dieser das Sehrohr. Er ließ vor Schreck seinen Unterkiefer fallen und machte ein Gesicht, wie ich es nicht beschreiben und nie vergessen kann. Dann schrie er und alarmierte seine vielen Kollegen. Diese warfen ihre Ankerleinen los, ergriffen die Ruder und ruderten, was sie konnten, dem Hafen zu.

Für mich wurde es Zeit zu handeln, wenn ich nicht noch im letzten Augenblick verraten werden wollte.

Ich erhöhte die Geschwindigkeit und hielt kurz hinter das Heck des Amerikaners. Dieser verdeckte mir gerade die „Surprise“. Alle Torpedos wurden klar gemacht.

Am Heck des Amerikaners angelangt, konnte ich die „Surprise“ gut übersehen. Sie war etwa fünfhundert Meter ab. An ihrer Seite lagen Kohlenprähme. Sie war fleißig beschäftigt, die schwarzen Diamanten überzunehmen.

Ich zielte, mit dem ganzen Boot genau auf ihre Mitte haltend, und drückte dann auf einen kleinen Kontakt. Das Boot schüttelte sich, der Torpedo war 'raus.

Jetzt drehte ich auf die „Datia“ und wollte ihr gleichzeitig schräg von vorn einen Bugschuß verzapfen, doch der Winkel wurde zu spitz und auch die Entfernung zu nahe, um sich zu korrigieren. Ich drehte daher weiter und machte ganz kehrt.

Nun zeigte mein Heck genau auf die Mitte der „Datia“. Während dieser Drehung um hundertachtzig Grad gab es eine große Detonation, die Musik für meine Ohren war: Die „Surprise“ war genau in der Mitte getroffen, scheinbar in ihre Munitionskammer, denn die ganze „Surprise“ samt Kohlenprähme flog in die Luft und ging in der Detonation unter.

Der Anblick war so überwältigend, daß ich fast die „Datia“ vergaß.

Ich drückte wieder auf den Kontakt, wieder ein Schütteln.

Meine Lage zum „Kängeruh“ war beim zweiten Schuß derartig, daß ich gezwungen war, nochmals eine Wendung um hundertachtzig Grad zu machen. Auch der „Datia“-Torpedo traf.

Während dieser Dampfer sank, eilte seine Besatzung an das Heckgeschütz und begann nach meinem Sehrohr zu schießen.

Doch das half alles nichts, mein Bug zeigte jetzt gerade auf die Mitte des „Kängeruh“, ich schoß daher den dritten Torpedo. Die Besatzung des „Kängeruh“ hatte das Unheil kommen sehen, sie flüchtete und war schon mit den Rettungsbooten im Wasser, als mein Torpedo genau in die Mitte des „Kängeruh“ einschlug.

Das Schiff versank wie die anderen beiden sehr schnell.

Wendlandt kam nach diesen drei Schüssen in den Kommandoturm gestiegen und fragte lachend, ob die Schiffe auch wirklich groß genug wären und ob das nun noch so weiterginge. Natürlich hat bei einem Angriff nur der Kommandant ein Auge am Sehrohr, er ist der einzige, der etwas sieht. Alle anderen warten von vorne bis hinten im Boot, aufmerksam die Befehle des Kommandanten ausführend, auf irgendeinen Bericht, was draußen los sei. Natürlich muß man auch als Kommandant bei jedem Angriff seine Gedanken sehr konzentrieren und hat meist erst hinterher Zeit, die begreifliche Neugier der Besatzung zu befriedigen. Leider gab es jetzt keine Objekte mehr, so daß ich die Fragen aus der Zentrale beantworten konnte.

Inzwischen begannen aber sämtliche Forts der Portugiesen, die rings um die ganze Stadt auf den Höhen verteilt liegen, blindlings ins Wasser zu schießen. Auch die „Datia“ war nur so tief gesunken, daß gerade das Podest mit der Kanone herausragte, sie schoß auch weiter. Ich hatte aber im Hafen nichts weiter

zu suchen, ging daher auf dem gleichen Wege, auf dem ich hereingekommen war, wieder hinaus. Draußen tauchte ich auf und war jetzt etwa siebentausend Meter von der Stadt entfernt.

Alle Geschütze der Forts begannen wieder zu schießen, doch die Portugiesen hatten nur alte Geschütze. Ein einziges konnte beinahe bis zu „U 38“ hinlangen, alle anderen lagen sehr kurz.

„U 38“ hatte in Pola statt der zwei 8,8-cm-Kanonen eine 10,5-cm-Kanone erhalten. Diese stand vorn. Ich ließ jetzt Munition heranholen. Dann erwiderte ich das Feuer der Forts und schoß abwechselnd Granaten und Schrapnells, indem ich die Zünder so einstellen ließ, daß sie kurz über den Forts explodierten. Ein Hagel kleiner Sprengkugeln ergoß sich dann vernichtend in einem Kegel über das ganze Fort.

Ich schoß jedoch nur wenige Schüsse, da stellten sämtliche Forts ihr Feuer ein. Ich ließ nun mein Geschütz auch schweigen.

Doch im gleichen Augenblick erfolgte hoch oben auf dem Fort zur linken Hand eine große Explosion. Man sah große Felsstücke den Felsen herab ins Meer rollen.

Damit war das Gefecht siegreich für „U 38“ überstanden.

Ich rief jetzt meine Offiziere zusammen. Wir überlegten, ob unser Sieg irgendwie auszunutzen sei. Zum mindesten wollten wir vom Inselkommandanten ein Boot voll Bananen und sonstigem frischen Proviant haben. Doch wie sollten wir die Verbindung aufnehmen? Meine sechsunddreißig Mann konnte ich nicht teilen und irgendwie an Land setzen. Fuhr ich aber mit dem Boot näher heran und legte womöglich an, so kam

ich in den Bereich der Geschütze. Sicherlich hätten sie das Feuer wieder eröffnet und „U 38“ womöglich zertrümmert. Wir versuchten, Verbindung mit der Funkstation aufzunehmen, doch Madeira reagierte nicht. Schließlich fragte ich den neutralen Kapitän Gotthas, ob er bereit sei, mit unserem Dingi an Land zu rudern, um einen Brief an den Gouverneur abzugeben. Gotthas hatte aber hierzu gar keine Lust. Er meinte, die Portugiesen würden alles totschiessen, was vom U-Boot käme, und ihm nicht glauben, daß er neutral sei.

Da nun irgendein militärischer Vorteil durch solche Verbindung mit dem Land keinesfalls zu erreichen war, gab ich diesen Versuch schließlich auf, sah meine Aufgabe als erfüllt an und dampfte wieder in Richtung auf Gibraltar.

An der westlichen Ecke der Insel Madeira liegt ein hoher Leuchtturm. Wir passierten ihn ziemlich nahe. Der Leuchtturmwächter glaubte wohl, es ginge jetzt auch ihm an den Kragen. Er setzte eine ganz gewaltige portugiesische Fahne.

Tief senkte er sie grüßend, als wir passierten.

Kapitän Gotthas hatte Glück, wir trafen vor Gibraltar einen Norweger mit dem Ziel Bergen. Bergen war seine Heimatstadt. Gotthas rechnete sich aus, daß er Weihnachten zu Hause sein konnte. Ich brachte ihn dort an Bord, er verließ uns dankend. Wir waren gute Freunde geworden. Ich sagte ihm noch: „Machen Sie uns in Ihren Zeitungen nicht zu schlecht!“ Gotthas war ein wortkarger Mann, er hat von allem, was er bei uns erlebte, zu Hause nicht viel berichtet. Nur eine ganz kurze Notiz hat man in norwegischen Zeitungen über sein Erlebnis gefunden.

Alle U-Boote hatten inzwischen Order erhalten, von den versenkten Dampfern die englischen Kapitäne mitzubringen. Auf dieser Reise hatten sich eine ganze Anzahl bei mir versammelt. Ich nahm allerdings nur die Kapitäne mit, die sich zähe verteidigt hatten oder mirforsch vorkamen. Die Schlappen ließ ich laufen, damit sie weitere Dampfer den U-Booten in die Hände fallen ließen.

Ich ließ den Kapitänen hinter unseren Maschinen eine kleine Messe einrichten und versuchte, ihnen das Leben so angenehm wie möglich zu gestalten. Dafür unterhielt ich mich mit ihnen auf englisch und frischte so meine Sprachkenntnisse ein wenig auf. Ohne Frage wurde jeder neue Kapitän mit einer gewissen Schadenfreude von seinen Kameraden begrüßt. Gerührt lagen sie sich dann in den Armen: „Hallo, Jonny, old friend.“ Sie kannten sich ja alle und trösteten einander gegenseitig.

Sehr interessierten sie sich für die Lebensmittel, die von den verschiedenen Dampfern kamen, denn neben ihrem Tisch war die Kombüse, und es versteht sich, daß mein Koch ein weiches Herz für die englischen Kapitäne hatte, auch wollte er sich in seiner Kochkunst, auf die er stolz war, nicht blamieren. Die Engländer hatten auch mehr Zeit als wir, sie frühstückten, tranken und aßen fortgesetzt.

Eines Nachts torpedierte ich einen Dampfer. Der Kapitän hatte in seiner Koje gelegen und gerade süß geträumt.

Nur mit einem Nachthemd war er bekleidet, als er an Bord kam. Er zitterte und glaubte wohl, er würde jetzt erschossen. Doch als er das fette Lachen seiner

Kollegen sah, da hat er sich sehr schnell beruhigt. Ich sagte ihm, er solle ganz genau aufschreiben, was er alles an Wäsche, Sommer-, Wintermantel, Zahnbürste, Anzüge brauchte, alles ganz genau. Er gab mir am nächsten Morgen ungläubig blickend eine Liste. Dann haben die Kapitäne eine Stunde lang das Dröhnen der Kanone und die Aufschläge feindlicher Granaten gehört. Bei allen kriegerischen Ereignissen mußten sie natürlich unten bleiben und haben sicherlich mit ihren Gedanken und Wünschen mich und unser U-Boot begleitet, denn was würde aus ihnen, wenn es „U 38“ schlecht ginge, sie wären auch verloren, das wußten sie. Mittags war der Dampfer bereits versenkt und ausgepackt. Wie staunte der englische Kapitän, als ein Unteroffizier mit seinem Zettel zu ihm kam und lachend sagte, er hätte schon alles besorgt. Er zählte ihm die Sachen nach der Liste auf, ein französischer Dampfer hatte erhalten müssen.

Auch die anderen Kapitäne hatten jetzt noch kleine Wünsche, die wir zu erfüllen suchten.

Als wir an die Otrantosperre 'rankamen, hatten die englischen Kapitäne viel größere Sorgen als ich, ja sie gaben mir sogar viele gute Ratschläge. Doch ich tröstete sie, es würde schon gut gehen, und wir kamen auch diesmal merkwürdig glatt hindurch.

In der Bocche wurde dann von den Kapitänen Abschied genommen. Sie kamen von hier in unser Gefangenlager nach Ruhleben. Mein Koch hat jedem einen großen Beutel mit Proviant gepackt, denn leider, in Ruhleben, das wußten wir, war Schmalhans Küchenmeister.

Die Kapitäne hatten mir alle ihre Uhr, Geld und

sonstige Wertsachen anvertraut, ich gab sie ihnen jetzt zurück, habe aber später zu meinem Bedauern gehört, daß man ihnen im Gefangenlager diese Kleinigkeiten abgenommen hat.

Nach dem Kriege habe ich übrigens hin und wieder von dem einen oder anderen Kapitän einen Gruß erhalten. Ich mochte sie gerne leiden, wir waren gute Freunde geworden.

Ich hatte auf dieser Reise außer in Funchal noch sechsunddreißigtausend Tonnen vernichtet. Im ganzen zeigte meine Versenkungsliste jetzt gegen hundert Fahrzeuge mit zirka dreihunderttausend Registertonnen.

Ich erhielt telegraphisch durch Seine Majestät den Kaiser den *Pour le mérite*, unseren höchsten Kriegsorden. Ich bekam ihn als Elfter in der Marine, dabei die verschiedenen Admirale mitgerechnet, die naturgemäß eher einen Orden bekamen als wir „Frontschweine“ (so nannte man spaßeshalber die Frontkämpfer, weil sie meistens so dreckig waren wie eben die beliebten Dickhäuter). Ich freute mich sehr über diese Auszeichnung, sie ist der größte Wunsch und das höchste Ziel eines jeden Offiziers. Friedrich der Große hat den *Pour le mérite* etwa im Jahre 1750 gestiftet.

Genau so freute ich mich aber über eine Auszeichnung meiner Vaterstadt Sonderburg. Sie machte mich zum Ehrenbürger, eine Auszeichnung, an die ich nicht gedacht hatte, zumal Sonderburg bisher nur einen einzigen Ehrenbürger hatte. Es war der über neunzigjährige General von Schulenburg, der letzte Festungskommandant von Sonderburg, bevor die Festung in den achtziger Jahren geschleift wurde.

Ich wurde wieder nach Berlin befohlen, um hier feierlich den Orden in Empfang zu nehmen. Seine Majestät der Kaiser wollte ihn mir persönlich überreichen. Der Kaiser hielt sich aber gerade in Schlesien beim Fürsten Pleß auf, ich hatte wenig Zeit und noch einen anderen Wunsch. Ich bat deshalb, von einer Meldung beim Kaiser Abstand zu nehmen. So wurde mir vom Admiral von Müller, dem Chef des Marinekabinetts, dem intimsten Berater des Kaisers, der Orden überreicht.

Dieser Admiral von Müller war nicht recht beliebt bei uns. Wir nannten ihn nicht anders als „Rasputin“, da er es zuwege brachte, den Kaiser in einer kaum glaublichen Weise zu beeinflussen. Auch war er für unsere Begriffe für einen Soldaten viel zu weich. Ihm sicherlich — so meinten wir alle — war es zu verdanken, daß die schöne deutsche Flotte nicht eingesetzt, sondern „für den Frieden aufgespart“ wurde.

Ich schilderte meinen Überfall auf Funchal und erzählte, daß ich bloß ein paar Granaten auf die Forts verpulvert hätte.

Der Admiral sah mich ernst an: „Sehr brav, sehr richtig gehandelt. Wie kommen die braven Inselbewohner dazu, etwas von diesem furchtbaren Krieg zu verspüren? Sehr weise von Ihnen, Herr Kapitänleutnant ... schonen, wo immer geschont werden kann ...!“

Hatten meine Kameraden recht, wenn sie ihn als schlapp bezeichneten?

Oder hatte das Morden diesen Mann zum Philosophen werden lassen?

Es war schon etwas daran, mit dem *Pour le mérite*

am Halse durch die Straßen Berlins zu gehen . . . Es war beinahe mehr daran, mit ihm nach Koblenz zu fahren, zu einem Mädchen, dem man mit allen Mitteln gefallen wollte, auch mit dem *Pour le mérite* . . .

Ich hatte mich telegraphisch angesagt und wurde schon erwartet.

Wir waren doch längst eins darüber . . . es war doch bloß das letzte Wort, das ich sagte, als ich — in irgendeiner Form, Gott weiß wie, fragte, ob sie . . . nun ja: es war die uralte, ein wenig abgebrauchte, ein wenig verkitschte und doch immer wieder wunderschöne Frage . . .

Kurz, sie sagte „ja“, und wir waren verlobt, das etwa wollte ich in meinem Buche an dieser Stelle registrieren.

XV

Wasserbomben

*Der Abwehrkampf gegen die U-Boote wird schärfer –
Von Gold, Offiziersehre und armen Kriegsgefangenen*

Als ich eines Tages den Befehl erhielt, zu den Senussis zu fahren, um Geld dorthin zu bringen, war ich sofort dazu bereit.

Aber es war so wie mit dem vielbeschäftigten jungen Mann, der telephonisch angerufen wird, eine Frauenstimme hört und sagt: „Grüß Gott, Schatz . . . wer ist am Apparat?“

Ich hatte schon irgendwann, irgendwie etwas von den Senussis gehört, wußte indes wirklich nicht genau, wo diese Leute wohnten.

Nun, sie wohnten in Nordafrika, waren ein aufständischer Stamm, das heißt Herr Mannesmann (ganz recht: einer der Inhaber der bekannten Mannesmannröhrenwerke) organisierte hier mit türkischen Offizieren zusammen einen Aufstand gegen die Briten.

Ich war also im Bilde, erhielt einen deutschen Generalkonsul an Bord, einen türkischen Major, Djemal Pascha, ein paar türkische Soldaten, Munition, Gewehre und Handgranaten und das Wichtigste: einige Kisten voll Gold!

Auf dieser Fahrt geschah nichts Besonderes.

Mit einer einzigen Ausnahme.

Als nämlich das Land schon in Sicht war und man

am Strande Lagerfeuer zum Himmel rauchen sah, kam Wendlandt ganz aufgeregt auf die Brücke.

„Was ist denn los?“ fragte ich.

Wendlandt war außer sich: „Herr Kapitänleutnant, drunten sitzen die Türken, der Major mit den Soldaten, brechen die Goldkisten auf und verteilen das Gold unter sich.“

Ich bat Wendlandt, Djemal zu mir heraufzuschicken. Nach einiger Zeit kam er auch, sichtlich verletzt.

„Sie wünschen?“ fragte er forsch.

„Was treiben Sie mit dem Geld da unten?“

„Das ist meine Sache, Herr Kapitänleutnant, für das Geld bin ich verantwortlich und nicht Sie ..“

„Ich habe Sie nicht gefragt, wer für das Geld verantwortlich ist oder nicht, sondern habe Sie gefragt, was Sie mit dem Geld da unten machen ... wozu haben Sie die Kisten aufgerissen und das Geld unter die Leute verteilt?“

Djemal war nun doch etwas betroffen, sagte aber schroff: „Ich bin, wie ich Ihnen nun doch klarmachen muß, für das Geld verantwortlich und müßte es ersetzen, wenn eine der Kisten aus ihrer Nußschale von Rettungsboot ins Meer fiel ... darum verteile ich das Geld unter meine Leute, dann ist im Falle eines Mißgeschickes sicherlich nicht alles verloren.“

Ich sah mir Djemal an: „Hören Sie, ich werde schon dafür sorgen, daß die Kisten ohne jede Gefahr an Land kommen, Sie brauchen sich darum also nicht zu kümmern ...“

Da fuhr er plötzlich auf, sah mich scharf an: „Was soll das Ganze übrigens heißen? Wie ...“

Ich antwortete nicht.

Djemal schrie: „Wollen Sie etwa wagen zu behaupten, daß wir das Geld unterschlagen wollen?“

Ich blieb stumm. Djemal aber fauchte: „Wenn Sie etwa das meinen sollten, dann müßte ich Sie aufmerksam machen, daß ich Offizier bin wie Sie, dann müßten Sie mir mit der Waffe in der Hand Rede und Antwort stehen, wie dies unter Offizieren und Ehrenmännern üblich ist . . .“

Ich sah mir den Aufgeregten an und sagte ganz ruhig: „Djemal, Sie haben wohl dort unten, wo Sie schlafen, schon die schweren Eisengewichte gesehen, nicht wahr? Ja? Wenn Sie hier im Boot nicht alle Befehle des Kommandanten aufs Wort ausführen, binde ich Ihnen eines dieser Gewichte an das Bein, und Sie fliegen über Bord! — —

So, und jetzt gehen Sie hinunter und geben das ganze Gold wieder hübsch in die Kisten.“

Brummend, ohne mich anzusehen, stieg er hinab.

Wie mir Wendlandt meldete, packten die Türken das Geld wieder in die Kiste.

Als wir ankamen und unser „Dingi“ an Land fuhr, sprang ein Neger in Uniform in das Boot und fragte in fließendstem Deutsch: „Wer ist hier der Kommandant?“

Er meldete sich dann bei mir und erklärte mit unerhörtem berlinerischen Redeaufwand die Kriegslage, die fabelhaft sei. Ich war nicht imstande, die Namen der vielen Orte, die sie erobert hatten, zu behalten, um so mehr, als mir diese Namen nicht geläufig waren und mir nichts sagten.

Auch ein Weißer war da, ein braungebrannter Mann

mit scharfem interessanten Gesicht unter weißem Tropenhelm: Herr Mannesmann . . .

Von diesem erhielt ich die Bestätigung, daß tatsächlich die Senussis große Erfolge aufzuweisen hätten. Erfolge, die allerdings nicht lange anhalten sollten . . . die Briten rüsteten eine Strafexpedition aus, und die aufständischen Scheichs mußten fliehen . . .

★

Die Reaktion auf unseren verschärften U-Boot-Krieg blieb nicht aus: Die Briten gingen mit besseren Abwehrmitteln vor. In den türkischen Gewässern, die ich befehlsmäßig aufzusuchen hatte, sollte ich zum erstenmal mit einer scheußlichen Waffe Bekanntschaft machen, einer Waffe, der wohl sicherlich hundert deutsche U-Boote zum Opfer fielen: mit den Wasserbomben. Sie wurden von den Torpedobooten einfach ins Wasser geworfen und konnten so eingestellt werden, daß sie zehn, zwanzig, dreißig Meter unter der Oberfläche explodierten.

Die Wirkung einer solchen Wasserbombe war eine entsetzliche. Explodierte eine solche Bombe einige Meter von einem U-Boot, so war dasselbe unrettbar verloren. Aber selbst auf größere Distanzen wurde das Boot schwer erschüttert, im Innern des Bootes gab es dadurch oft unangenehme Pannen . . .

Ich schlief in meiner Kojе, da weckte mich Wendlandt ganz sachte.

Ich fuhr auf: „Was ist?“

„Drei Dampfer“, sagte er . . .

Wir sahen uns die näher kommenden Fahrzeuge durchs Glas genauer an: Es waren ausgesprochene

Tankdampfer. Sie schienen jedenfalls sehr harmlos zu sein. Da konnte man getrost einen Angriff über Wasser riskieren.

Heller sprach sofort von viel Kaviar und sonstigen russischen Delikatessen, die wir in großen Mengen erobern würden: Im Geiste sahen wir uns schon, wie wir zum Frühstück den Kaviar — mh — mit Eßlöffeln schaufelten.

Mit hoher Fahrt ging ich unter die Küste, um zu verhindern, daß die Schiffe, wie es bei den Russen üblich war, diese mit voller Maschinenkraft zu gewinnen vermochten. Ein leichter, dunstartiger Nebel schwamm über dem Meere: nein, die Dampfer konnten „U 38“ nicht sehen, wenn die Küste den Hintergrund bildete.

Näher und näher kamen die Dampfer. Die Entfernung betrug jetzt vielleicht noch zweitausend Meter: Herrliche Schußentfernung . . .

Allzu herrliche Schußdistanz: Sind die Dampfer bewaffnet, können sie mich ohne weiteres in Grund schießen.

Ich gab Feuerbefehl . . .

Da geschah etwas Unerwartetes: Die Dampfer, alle drei, drehen plötzlich um neunzig Grad, laufen direkt auf uns zu . . .

Was soll das? Hohe Fahrt?

Und plötzlich faucht es durch die Luft, wimmert heran, kracht, birst. Drei Meter neben dem Turm kriecht eine Granate, die Sprengstücke surren mir am Kopf vorbei . . .

Wir sehen die Dampfer vor lauter Wassersäulen nicht . . .

Tauchen, tauchen, tauchen ... es geht um Sekunden!

Wie Rasende stürzen meine Leute von Deck ...

Siooooouuuuu ... premmm ... premmm, premmm, schlägt es dreifach ein, Himmel!

Plötzlich ein furchtbarer Schlag, der ganze Kommandoturm zittert ...

Das war klar: Der Kommandoturm hatte einen Treffer bekommen.

Ich taste mich ab ... bin heil, bloß ein wenig wie betrunken ...

Ich sehe blitzschnell durch den Turm: Viele Nietentropfen ... Loch haben wir keines ...

Achtzig Zentimeter Wasser hatten die Wirkung der Granate immerhin abgeschwächt. Eine Minute brauchte ich zum Untertauchen ... es ist also buchstäblich um Bruchteile von Augenblicken gegangen ...

Ich hätte mich vor Ärger ohrfeigen mögen: Nur, weil ich die Russen so unterschätzte, war ich zu leichtsinnig gewesen oder, ehrlicher gesagt, zu faul, um einen richtigen Torpedoangriff zu machen. Zu ändern ging es nun nicht mehr. Die Dampfer waren zudem schwerer bewaffnet als wir und konnten viel weiter schießen als „U 38“, auf einen so ungleichen Kampf durfte ich mich natürlich nicht einlassen.

Am gleichen Tage jagte ich noch einen kleineren Dampfer. Er suchte sein Heil in der Flucht nach der Küste. Leider war dieser dort eine große Untiefe vorgelagert. Ich gab also die Verfolgung auf und beschränkte mich darauf, ihn von weitem zu demolieren, bis er festsaß.

Wir fuhren im Schwarzen Meer längs der Küste. Im Periskop zog eine herrliche Gegend vorüber, „die als eine der schönsten der Welt gilt“. Die reichen Russen haben hier ihre wundervollen Villen. Prächtige Schlösser blenden weiß aus dem satten Grün der üppigen Vegetation. Bis an das Wasser reichen die schönsten Gärten. Hinter den Ansiedlungen an den Hängen der Berge dehnen sich unendliche Urwälder aus, aus denen schneeweiß die grotesken und zackigen Gipfel der Bergriesen des Kaukasus emporragen. Gletscher verschwinden in dem dunklen Grün der Wälder. So herrlich war draußen die Natur, und dabei mußten wir armen Teufel hier unten eine scheußliche ölgeschwängerte Luft einatmen. Wenn man dabei noch eine Hoffnung hätte, bald aus diesem Gefängnis rauszukommen.

Den ganzen Tag über kam nichts in Sicht, ich verzweifelte schon: Unsere Kalkulation, daß der Verkehr längs der Küste vor sich ginge, stimmte offenbar nicht. In der Abenddämmerung ließ ich darum „U 38“ ins offene Meer steuern. Außer Sicht der Küste tauchten wir dann auf, um unsere Batterie wieder zu laden und unsere Lungen voll Luft zu pumpen. Die meisten meiner Leute rissen gleich ihre schweißfeuchten Kleider vom Leibe und sprangen ins Meer.

Am nächsten Morgen, bei Sonnenaufgang, stand „U 38“ wieder an der Küste unter Wasser. Es war acht Uhr, ich frühstückte gerade ein bescheidenes Brötchen (ohne Kaviar!), als die Meldung kam, ein Konvoi sei in Sicht.

Konvoi? Sogar die Russen fuhren also in Konvois, obwohl in dieser Gegend noch nie ein U-Boot gesehen worden war? Der Aktionsradius eines kleinen Bootes

konnte von Konstantinopel ja niemals bis hierher reichen. Das war vorsichtig!

Als der Konvoi näher kam, zählte ich drei Dampfer, ein Kanonenboot und einen Zerstörer.

Das Kanonenboot war ein ganz alter Typ, der Zerstörer dagegen modern.

Mehr als einen Dampfer gleichzeitig zu torpedieren, war hier ausgeschlossen, da die Fahrzeuge in zu großen Abständen fuhren. Der Dampfer in der Mitte war der größte und dickste: Auf ihn richtete ich meinen Anlauf.

Der Angriff war gar nicht leicht, da hier das Meer wieder einmal glatt wie ein Ententeich, ohne die geringste Dünung dalag. Dennoch gelang es mir, ungesehen auf gute Schußdistanz zu kommen.

Ich kommandierte schließlich: „Torpedo los!“

Gleichzeitig ging ich auf dreißig Meter, denn die Kriegsschiffsbegleitung warf zweifellos Bomben.

Mein Kurs war beim Angriff senkrecht auf die Küste gerichtet. Jetzt kommandierte ich: „Ruder“, um wieder nach draußen zu drehen.

Es klappte alles tadellos . . .

Bloß ein ganz kleiner Ruck, der das Boot schüttelte.

Was war das? Der Stoß kam von unten. Kein Zweifel! Wir saßen auf Grund!

Der Manometer zeigte nur elf Meter Tiefe.

„Beide Maschinen halbe Fahrt zurück!“

Die Maschinen arbeiten, wir kommen los.

Rasch kommandiere ich: „Alle Mann achteraus!“

Beim Rückwärtsgang kommt nämlich das Heck hoch. Das ist eine böse Sache angesichts der feindlichen Schiffe.

„Jawohl, bin schon dabei“, sagt aus der Zentrale der Maschinist zurück.

Ich höre den Sand unter uns knirschen: wir bewegen uns! Wir bewegen uns!

Das Manometer zeigt aber noch immer flaches Wasser, wir haben sogar nur noch zehn Meter Wassertiefe!

Endlich fährt das Sehrohr heraus. Ich werfe rasch einen Blick hindurch. Oho, das ist ja interessant da draußen: Der Dampfer liegt bereits ganz unter Wasser! Nur seine Masten und der Schornstein ragen heraus ... Das Torpedoboot und das Kanonenboot liegen an der Unfallstelle, die Besatzung zu retten.

„U 38“ fährt jetzt zwar rückwärts, aber ist querschlagen, fährt parallel der Küste, kommt deshalb nicht auf tiefes Wasser.

„Mit beiden Maschinen äußerste Kraft voraus, hart Ruder!“

Wir müssen ins tiefe Wasser kommen! Da fühle ich jähes Erschrecken: Wieder habe ich einen Fehler gemacht. Ich bin zu scharf ins Zeug gegangen, hätte doch höchstens halbe Fahrt laufen dürfen! Zudem hatte Kögler für den Rückwärtsgang alles Trimmwasser nach achtern gepumpt. Es war nichts mehr zu machen, der Bug von „U 38“ durchbrach die Oberfläche!!!

Ich knirschte vor Wut: Jetzt half uns kein Teufel mehr. Kaum daß wir dem Ersaufen entgangen waren, mußte uns das passieren ...

Dreihundert Meter vor dem Feinde mit dem Bug in der Luft!

Jetzt ging die Hölle erst richtig los!

„Stopp!“ kommandiere ich ...

Der Torpedo mußte drüben bei den Russen schon heraus sein ...

„Alle Mann voraus — — — Wasser voraus pumpen“, befehle ich ...

Waren das nicht schon die ersten Schüsse?

Langsam neigte sich der Bug ...

Fast schon unter Wasser!...

Die Russen schossen nicht?

Unter Wasser — gerettet!

Als ich die Bewegung nach unten aufgenommen hatte, ließ ich die Maschinen wieder laufen, und zwar äußerste Kraft. Zwei Minuten später war „U 38“ auf zwanzig Meter Wassertiefe, war jetzt wirklich gerettet. Die Leute freuten sich und tanzten, ich selbst aber war mit mir recht unzufrieden, meine Nerven hatten versagt. Wie mir so etwas passieren konnte!

Unser Koch kam gerade vorbei. Ganz gegen meine Gewohnheit befahl ich: „Koch, einen Kognak!“

Er brachte die Flasche und gleich ein Wasserglas. Ich nahm einen großen Schluck. Donnerwetter ja, das war Medizin! Während ich noch einen Augenblick in meiner Koje liegenblieb, strömten neue Lebensgeister, kehrte frischer Mut zurück. Alle Depressionen und fauligen Gedanken verschwanden, wichen erneutem Tatendrang.

Ich stieg wieder in den Kommandoturm, befahl auf Sehrohrtiefe zu gehen. Wir waren jetzt eine ganze Ecke vom Land entfernt. Ich brauchte keine Gegenwirkung zu befürchten, konnte in Ruhe durchs Sehrohr die Lage betrachten: Torpedoboot und Kanonenboot waren noch auf dem Kampfschauplatz. Wie toll-

Ich sehe durch das kleine Seitenfenster am Turm: Ein riesiger Schatten streift heran ... das Torpedoboot ...!!!

Näher ... über uns — — keine vier Meter, genau über uns, brauste der Kiel des Torpedobootes.

Ich faßte mit den Händen nach dem Kopf ...

Erhielt einen furchterlichen Schlag, flog aus dem Turm durch das Zentralluk in die Zentrale, am Schrohrschacht blieb ich liegen ... fast verlor ich das Bewußtsein ... im letzten Dämmer schwamm die Gewißheit: Wasserbombe ...

Mit Schmerzen am ganzen Leib richte ich mich auf, höre eine zweite, furchtbare Detonation — — aber weit: Unser Torpedo hat getroffen!

Die Leute, die ich nach hinten geschickt hatte, schoben sich wieder zurück. Im Maschinenraum war großes Gedränge. Da höre ich die mächtige Stimme des Maschinisten Helmedach: „Ihr Schweine, schert euch auf eure Stationen, wenn hier versoffen wird, versäuft jeder.“

Oberleutnant Heller war inzwischen in den verlassenen Kommandoturm geklettert. Rief von oben: „Achtung, das Torpedoboot!“ Im selben Augenblick wieder eine furchtbare Detonation, pfui — — aber kein Wassereinbruch!

Der Mantel des Bootes war intakt ...

Der Maschinist steht im Luk des Schotts, das in den Maschinenraum führt, und schreit immer noch: „Schert euch auf die Stationen.“ Ich rufe ihm zu: „Maschinist, die Maschinen stehen, sehen Sie mal nach, ob noch etwas zu machen ist.“

Da schreit Heller von oben: „Achtung! Das Torpedoboot!“

Das war das Ende ...

Dreimal würde er doch nicht danebentreffen.

Wir hielten uns die Köpfe, schöpften tief Atem.

Im nächsten Augenblick eine Detonation, daß wir an die Wände flogen, Kabel rissen sich los, hingen wie Lianen herab.

Es mußte direkt neben der Zentrale eingeschlagen haben ...

Jetzt gab's Wassereinbruch, sicherlich! Jetzt war's Schluß ...

Hier also mußten wir versaufen?!

In das erste Erwachen nach dem entsetzlichen Schlag sprang das Bewußtsein: Alle Maschinen stehen!

Wir warten apathisch, keines Wortes fähig ...

Dann plötzlich die Erinnerung: Wie? ... Wir lagen doch bloß elf Meter — — da war schon noch zum Herauskommen ... verdammt, handeln mußte man, bloß schnell!

Plötzlich höre ich die Stimme des Maschinisten — glaube sie zu hören, denn was er sagt, ist doch Unsinn! Er ruft: „Maschinen laufen wieder!“

Was, wie? Unsinn ... doch, sie laufen wieder ... gerettet?

„Wollen Herr Kapitänleutnant nicht mal 'raussehen?“

Wer sagte das? Wendlandt, der treue ... ganz recht, mußte 'raussehen.

Vielleicht, nicht wahr ...?

Teufel, das Sehrohr rührte sich nicht!

„Maschinist, Sehrohr untersuchen!“ rufe ich.

gewordene Hunde liefen sie, sich in Zickzackkursen hin und her windend, um die zwei letzten Dampfer herum. Diese waren in ihrer Angst auf die Küste aufgelaufen, und zwar so hoch, daß die Leute vom Bug aus direkt an Land steigen konnten. Das sah ja sehr schön und beruhigend aus. — Auf diese Weise hatte ich trotz meines jammervollen Manövers mit einem Torpedoschuß drei Dampfer bekommen!

Aber vorwärts! „Torpedo auf Weitschuß einstellen!“ (Unsere Torpedos waren im allgemeinen auf Kurzschuß eingestellt und liefen dabei mit achtunddreißig Seemeilen Geschwindigkeit zirka zweitausendfünfhundert Meter weit. Auf Weitschuß eingestellt, liefen sie dagegen nur achtzehn Seemeilen, aber zirka acht- bis zehntausend Meter!) Ich konnte jetzt weit genug von der Küste ableiben und trotzdem den Dampfern schräg von hinten einen tödlichen Schuß versetzen.

Ich ließ einen Versuchsschuß los und wartete. Der Schuß ging fehl, trotzdem war die Wirkung eine vorzügliche: Torpedoboot wie Kanonenboot bemerkten die Laufbahn des Torpedos und dachten vielleicht: Jetzt geht es uns an den Kragen! Sie machten jedenfalls kehrt, warfen Kohlen auf, so daß ihre Schornsteine schwarze Wolken spien, und verschwanden mit hoher Geschwindigkeit vom Schauplatz.

Ich wartete noch ab, bis beide außer Sicht waren und tauchte dann auf. Dorthin, wo wir die drei Wasserbomben über uns hatten ergehen lassen müssen, richtete ich „U 38“ und begann mit meinem 10,5-cm-Geschütz die beiden Dampfer zu demolieren.

Doch ein Unglück kommt selten allein: Zuerst fiel mir ein Mann über Bord! Er hatte sich bei der Be-

dienung des Geschützes nicht genügend vorgesehen und wurde durch den Rückstoß desselben ins Wasser geworfen. Im selben Augenblick schrie einer: „Sehrohr in Sicht!“

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“ Auch ich hatte in dem ruhigen Wasser einen Streifen bemerkt.

Während „U 38“ losbrauste, besah ich mir das feindliche Sehrohr durchs Glas. Dann warf ich einen Blick auf meinen Matrosen. Er schwamm ganz munter. Was mochte sich der Junge wohl denken, als wir mit hoher Fahrt davonliefen? Ich drehte und nahm zunächst Kurs auf das Sehrohr. Als wir näher kamen, mußte ich so lachen, daß mich meine Leute wohl für betrunken hielten. Aber es war wirklich lächerlich: Das „Sehrohr“ war ein Pferd, ein armer Gaul, der seinen Kopf hoch aus dem Wasser reckte, ein Schiffbrüchiger des torpedierten Dampfers!

Eine Minute später hatten wir unseren Mann wieder geangelt. Er war guter Dinge, der Rückstoß des Geschützes hatte, wie die Ärzte sagen, „keinen edlen Teil verletzt“.

Aber wenn ich glaubte, es sei der Abenteuer genug, irrte ich: Kaum hatten wir den Mann an Bord, sang es über unseren Köpfen fein — zart: — ssSSSsss —, gleichzeitig knallten Gewehrketten gegen das Boot. Meine Leute, nur das Geschützfeuer gewohnt, beachteten die Kugeln gar nicht! Ich mußte erst tüchtig schnauzen, ehe sie sich hinterm Kommandoturm deckten. Das Gewehrfeuer kam aus den Büschen des steilen Ufers. Scheinbar hatte sich die Mannschaft aus den beiden auf Dreck sitzenden Dampfern dort verkrochen.

Ich drehte zunächst doch ein wenig weiter ab, ließ ein paar Granaten ins Gebüsch feuern und brachte so das Feuer schnell zum Schweigen. Jetzt nahm ich die beiden auf Dreck sitzenden Dampfer unter Feuer, um sie möglichst zu zerstören.

Plötzlich zischte eine Flamme himmelhoch — schön in ihrer Wildheit: Masut! Im Schwarzen Meer kennt man keine Kohlen, alles fährt mit Masut. Der mittlere Teil der Dampfer begann zu glühen — — rot — — weiß — — ein gewaltiges Bild! Ich war beruhigt: Die Maschinen waren wohl kaum noch brauchbar! . . .

Das Gefecht hatte morgens begonnen. Jetzt war es nachmittags vier Uhr! Die Zeit war uns wahrlich rasch vergangen. Volle achtzehn Minuten hatten wir unter Wasser auf Dreck gegessen.

Langsam trudelten wir jetzt über Wasser die herrliche Küste entlang nach Osten. Wir hatten uns genug bemerkbar gemacht, das getauchte Fahren war daher nicht mehr nötig. Bald kamen wir in eine Gegend, wo an Land offenbar fleißig eine Straße gebaut wurde. Mehrere Segler lagen mit Zement und anderen Baumaterialien am Ufer. Ich versenkte sie durch einige Granatschüsse! Dabei kamen wir nahe an die Küste und beobachteten, wie Leute aus den Arbeiterkolonnen davonliefen. Nicht landwärts — auf die Küste zu!

Die Leute winkten uns zu . . . schrien . . .

„Wendlandt, sehen Sie sich mal die Leute an . . .!“

Kein Zweifel, trotz der Lumpen war noch etwas von Sternen und Aufschlägen zu erkennen. Es handelte sich um österreichische Kriegsgefangene, sicherlich!

Wir riefen ihnen zu: „Ins Wasser, vorwärts . . . ins Wasser . . .“



Die Bocche di Cattaro



Torpedo-Übungsschießen in der Bocche di Cattaro.
Übernahme eines Torpedos



Fahrt durch die Dardanellen mit Blick auf die uralten Forts



Russischer Dampfer „Alex Wentzel“, mit 3500 Tonnen Kohlen nach Malta, wird beim Kap de Fer (afrikanische Küste) versenkt

Die Leute riefen zurück, rannten ins Meer ...

Da sprengten berittene Russen nach, Kosaken, schwingen die Peitschen, ließen die Nagaika auf den Rücken und Schädeln der Armen tanzen ...

Einer war schon tief im Meere ... aber es war seicht hier, er ragte noch mit dem halben Leib heraus ...

Wenn er sich auf den Boden gelegt hätte, getaucht ...

Ein Kosak sprengte ins Wasser, dem Manne nach.

Wohl ließ ich ein paar Granaten hoch über die Straße fauchen, nicht um jemanden zu verletzen, sondern um die Kosaken zu schrecken.

Aber sie wußten sich unter den Kriegsgefangenen sicher und ließen sich nicht stören ...

Schließlich mußte ich weiterfahren ...

Wie vielen Armen habe ich damit eine Hoffnung geraubt?

XVI

Der U-Boot-Krieg wird schwieriger

Mein Urteil über die deutsche Marine und die Skagerrak- schlacht — Meine Hochzeit

Ich näherte mich Gakri, dem famossten, dem fashionabelsten Seebad Rußlands.

Hier hatte ich einmal — nicht bei dieser Fahrt, sondern früher — ein „Abenteuer“.

Mit Damen.

Ich fuhr längs der Küste, natürlich unter Wasser, und zwar auf Sehrohtiefe. Sah mir die anspruchsvollen Villen an, den Badestrand ... und bemerkte plötzlich eine Gruppe von jungen Damen und Herren — offenbar famosen Schwimmern — in der nächsten Nähe meines Sehrohres.

Weiß Gott, wofür sie meinen „Spargel“ gehalten hatten, vielleicht — ich war ja vorsichtig — hatten sie ihn auch gar nicht recht bemerkt.

Eine goldblonde, schöne Person schwamm auf mein Sehrohr zu, ein braungebrannter Mann ihr nach. Ich sah in der Vergrößerung genau die Gesichtszüge dieser Menschen, die beide sehr schön waren.

Boshaft, wie ich manchesmal bin, steckte ich das Sehrohr weiter heraus und wendete es nach allen Seiten ...

Ich werde das entsetzte Gesicht der schönen jungen Dame nie vergessen. Der Herr wußte sofort, worum es

sich handelte, rief seinen Begleitern und Begleiterinnen etwas zu, und entsetzt schwammen sie, so rasch sie konnten, davon . . .

Sicherlich mußte die Schöne am Abend dieses furchtbare Abenteuer, das ihr zweifellos famos stand, hundertmal erzählen . . .

Es war ein herrlicher, milder Abend, ganz in violette und rosa Töne getaucht.

Niemand badete mehr . . .

Wir konnten also auch schon Feierabend machen.

Da . . . ein Dampfer! Ans Werk also! Ich hatte die Neigung der Russen, auf die nahe Küste aufzusetzen, schon kennengelernt. Das mußte ich unbedingt verhindern. Mit hoher Fahrt ging ich deshalb mit „U 38“ über Wasser zwischen Dampfer und Küste, um von vornherein diesen Weg zu verlegen. Trotzdem suchte er sein Heil in der Flucht nach der Küste, sobald er mich entdeckt hatte. Es war schon zu spät: unbarmherzig feuerten meine Geschütze zunächst als Warnung.

Diese Warnung genügte: der Dampfer zog es vor zu stoppen.

Wir fuhren 'ran. Da feuerte mit einem Male eine ganze Batterie — — vom Land her! Ich war völlig überrascht. Damit hatte ich nun wirklich nicht gerechnet, denn Gakri war doch Bad und keine Festung?! Wir erwiderten das Feuer sofort und beeilten uns, das Boot so zu steuern, daß es vor den gestoppten Dampfer zu liegen kam und die Batterie Gefahr lief, ihre eigenen Landsleute zu treffen.

Mein Manöver gelang, die Batterie schwieg! Was sollte ich nun bloß mit dem Dampfer machen, er war voller Truppen!

Einer meiner Leute sprach russisch. Er rief herüber: „Brüderchen, wir müssen euren Dampfer versenken. Ihr müßt ein bißchen an Land schwimmen, die Küste ist ja nur zweihundert Meter weit.“

Die Soldaten rührten sich aber nicht. Dabei hatte jeder ein Gewehr in der Hand. Ein Feuerüberfall auf uns aus fünfzig Meter Entfernung wäre nicht zum Lachen gewesen!

Ich befahl: „Löcher in die Wasserlinie!“

Meine Leute feuerten los. Die Russen glaubten, ich ziele direkt auf sie. Es war fast rührend anzusehen, wie primitiv sie sich zu schützen suchten. Einer hielt ein Holzbrett vor das Gesicht, die meisten aber warfen sich hin und verkrochen sich hinter ihrem Tornister. Als wir einige Löcher in die Wasserlinie gerissen hatten, ließ ich das Feuer einstellen.

Meine Leute hatten Mitleid mit den Soldaten. Unser Dolmetscher rief hinüber: „Jungens, setzt doch die Boote aus, gleich geht der Dampfer unter, marsch, alle Nichtschwimmer ins Boot! Werft eure Gewehre hin, Brüderchen, mit Gewehren versauft ihr, auch die Tornister, Kameraden! Zieht rasch eure Kleider aus, ihr müßt schwimmen.“

Aber alles war vergebens. Meine Leute wurden schließlich ganz aufgeregt, weil diese Landratten sich so ungeschickt benahmen, wo doch der Strand ganz nahe war.

Schließlich fuhren wir los, helfen konnten wir nicht. Zudem wollte ich meinen Leuten den Anblick ertrinkender Menschen ersparen. Schließlich bestand auch noch die Möglichkeit, Boote vom Land aus zu senden. Verschwanden wir, bestand keine Gefahr mehr für

eine Rettungsaktion. Solange aber die „bösen Hunnen“ draußen lauerten, wagte sich ja doch niemand hinaus.

Für die nächsten Tage war der Verkehr wie abgeschnitten. Trotzdem fuhren wir noch fünf bis sechs Tage von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang unter Wasser. Nur in den Nächten ging's hinaus in die freie See, um Luft zu schnappen und die Batterie zu laden. Nervös machte dies Leben, verdammt nervös: Wir waren gewohnt, Tonnage zu versenken, Beute zu machen! Jetzt schwammen wir zwecklos umher, atmeten tagelang die faule Luft, sahen keine Sonne ... Schnell wurden meine Seeleute blaß. Und mürrisch schimpften sie auf die krätzigigen Russen, die Türken, auf Gott und die ganze Welt. Sehr verärgert meldete ich mich bei der Rückkehr beim Admiral Souchon.

Konstantinopel war von einem Gluthauch erfüllt ... Meine Stimmung unter Null. Als ich vor dem Admiral stand, kam mir der Gedanke, nach Berlin zu fahren, hauptsächlich um der Hitze und den Wanzen zu entgehen.

Ich bat den Admiral: „Exzellenz, ich möchte gerne nach Berlin, um mit dem Admiralstab zu sprechen.“

Souchon lächelte sarkastisch und meinte: „Valentiner, mit dem Admiralstab haben Sie gar nichts zu tun, Sie unterstehen nur mir, wenn Sie aber auf Urlaub wollen, bitte.“

Schon war ich entlassen. Ich erkundigte mich nach dem nächsten Balkanzug. Er fuhr in einer Stunde. Schnell stellte ich mir eine Urlaubskarte aus, ein Auto brachte mich zum Bahnhof. Ehe ich recht zur Besinnung kam, saß ich im Zug.

Und dann wieder Deutschland!

Ich hatte ein seltsames Erlebnis. Ich betrat den Boden eines Landes, das in diesen Tagen von einem einzigen Ereignis erfüllt war, ganz und gar erfüllt: der Schlacht vor dem Skagerrak.

Man redete nur von dieser Schlacht und von nichts sonst. Im Zug, in den Familien, unter Soldaten und den noch existierenden Zivilisten, unter Frauen wie Männern, am Stammtisch wie in den Büros: Skagerrak.

Der Name des Admirals Scheer war in aller Munde. Man war überzeugt, daß er demnächst einen zweiten vernichtenden Schlag mit unserer Flotte gegen England führen würde . . .

Man sprach jetzt mit einem Male mit außerordentlicher Achtung von unserer Flotte, man feierte die Schlacht als unseren Sieg.

Mit Berechtigung oder nicht?

Zweifellos mit Berechtigung, denn dies entsprach den Ansichten unserer Gegner, die Engländer empfanden diese Schlacht als Niederlage! Die englische Presse machte der Admiralität die schwersten Vorwürfe. Die englische öffentliche Meinung war absolut nicht mit der Leistung der Flotte in dieser Schlacht zufrieden. Wie sah nun ich als kriegserfahrener Marineoffizier und U-Boot-Kommandant die Sache? Die englische Flotte war der unseren an Zahl der Schiffe stark überlegen. Ihre Linienschiffe und Kreuzer entwickelten eine höhere Geschwindigkeit, ihre Geschütze besaßen ein größeres Kaliber, sie konnten also weiter schießen und schneller fahren. Diese Vorteile kamen aber bei den größtenteils unsich- tigen Witterungsverhältnissen der Nordsee selten zur

Auswirkung. Die Vorzüge unserer Schiffe waren daher nach meiner Meinung weitaus ausschlaggebender: Die Schotteneinteilung war eine derartige, daß unsere Schiffe fast unsinkbar waren. Die Panzerung stärker und besser. Die technische Ausstattung gleichfalls hervorragender als bei den Engländern. Unsere Schiffe konnten fast doppelt so schnell feuern, weil die Geschütztürme elektrisch geschwenkt wurden und so weiter, während die Engländer hydraulisch arbeiteten! Dazu war unsere Ausbildung für Nachtgefechte die zweifellos viel intensivere.

Sehr verschieden war allerdings die unter uns jüngeren Offizieren herrschende Meinung über die Verwendung unserer Flotte von der der Admiralität.

Wir waren überzeugt, daß unsere Flotte sofort in den ersten Tagen hätte eingesetzt werden müssen!

Es kam unserer Meinung nach in erster Linie darauf an, kurze Gefechtsdistanz zu erreichen, schon um die eben angedeutete britische Artillerieüberlegenheit (infolge der größeren Tragweite der Geschütze) illusorisch zu machen.

Dazu gehörte natürlich Schneid. Unglaubliche Schneid! Vielleicht aber gehörte noch etwas anderes dazu: der Leichtsinn, das Draufgängertum der Jugend!

Eine moderne Seeschlacht mit feuernden Breitseiten und zischenden Torpedos und daherjagenden Torpedobootflottillen, lauernden U-Booten, bombenwerfenden Wasserflugzeugen ist eine so unbeschreibliche Hölle, daß die Überlegung, die Vernunft manches Mal im Wege war.

Es gehören junge Kommandanten in die Schlacht: Lord Nelson war einundvierzig Jahre alt, als er fiel, der berühmte norwegische Admiral Tor-denskjold sechsunddreißig, der Österrei-cher Tegetthoff gar erst dreißig Jahre, als er die Schlacht von Lissa gewann!

Ich glaube, man versteht mich jetzt. Der Armeeo-berkommandant einer Landarmee leitet, soweit er in einem Bewegungskrieg bis in die vordersten Linien, ja (der Weltkrieg hat traurige Beispiele gegeben) auch bloß bis zu den Divisionen zu reichen vermag, die Schlacht von seinem weit rückwärts gelegenen Haupt-quartier. Dieses ist irgendein idyllisches Bad, ein lie-bes Nestchen, umsungen von Lerchen. Der Komman-dant der Karstfront, jenes Infernos aus Granaten und Stein, General Boroevic, lehnte es ausdrücklich ab, überhaupt einmal in die vordersten Stellungen zu gehen: „Ich wäre dann nicht mehr imstande, die Brutalität eines Befehles zum Aushar-ren, zum Sturm aufzubringen!“

Darin liegt der Unterschied: Der Flottenkomman-dant macht die Schlacht in der vordersten Linie mit! Ihm pfeifen die Granaten, ihm fliegen die Spreng-stücke selbst um die Ohren, er sieht mit eigenen Augen, was so ein Angriffsbefehl an Blut und Gut kostet, er weiß, welch entsetzliche Stunden des Grauens und der Hölle folgen müssen, er weiß, daß die Schlachtschiffe, die Millionen Volksvermögen reprä-sentieren, in einer Stunde auf dem Meeresboden lie-gen können, daß mit jedem Kreuzer Hunderte braver Deutscher zugrunde gehen . . .

Ich sage nicht, daß ich unbedingt recht damit habe,

wenn ich die Tatsache, daß wir von alten Admiralen geführt wurden, als die einzige Ursache der schlechten oder vielmehr Nichtverwendung unserer Flotte hinstelle, jedenfalls ist das aber meine persönliche Meinung.

Als Entschuldigungsgrund wurde stets der „höhere“ Befehl, die „Flotte zu schonen“, gebraucht. Ein jüngerer unternehmungslustiger und schneidiger Offizier hätte aber unter allen Umständen seinen Kampfwillen durchgesetzt.

Ich habe oft gedacht: warum hat man nicht einen so hervorragend begabten und schneidigen Offizier wie Weddigen zum Flottenführer gemacht, nachdem er wiederholt gezeigt hatte, daß er nicht nur scharf 'ranging, sondern auch Glück hatte?

Der gleiche Fehler, das Kommando Greisen anzuvertrauen, wird meiner Meinung nach allerdings bei fast allen anderen Flotten der Welt gemacht. Es war und ist grundfalsch, daß man Offiziere, die sich hervortun, nicht außertourlich avancieren läßt, sondern sie nach ihrem Alter in der Rangliste weiterbefördert. Diese Methode ist für Friedenszeiten angebracht, um Intrigen zu vermeiden, der Kameradschaft wegen, die leicht darunter leidet. Im Kriege jedoch ist deutlich zu erkennen, wer der Tüchtigere ist. Ihn muß man bevorzugen und weiterkommen lassen. Nur auf diese Weise wird in einem Offizierkorps in einem lange andauernden Krieg der Ehrgeiz wachgehalten. Das Rezept ist übrigens alt: es stammt von Napoleon Bonaparte ...

Gerade um diese Zeit blieben unsere U-Boot-Erfolge plötzlich aus. Es war mit einemmal wie abgerissen.

Wir begannen sehr bescheiden zu werden, und wenn einmal einer ein Schiff mit zweitausend Tonnen torpedierte, wurde das schon ein Erfolg genannt.

Wie kam das? Klar: Die Entente hatte durch die vielen Verluste gelernt und sich zahlreiche Abwehrmittel geschaffen, mit denen sie die U-Boote tatsächlich erfolgreich bekämpfen konnte. Außer den schon erwähnten Wasserbomben standen ihr noch andere technische Hilfsmittel zur Verfügung. So besaß sie Abhorchapparate, die das geringste Maschinengeräusch meldeten und gegen die man sich nicht schützen konnte — da ein U-Boot unter Wasser immer Fahrt machen muß und nicht stoppen kann —, Netze mit Feuerwerkskörpern und dergleichen mehr ...

Trotzdem fehlte es nicht an U-Boot-Kommandanten, die unaufhaltsam torpedierend, feuernd und versenkend durch die Meere fuhren ...

Leider aber hieß es immer sehr bald: „U soundsoviel seit Soundsovielttem überfällig.“ Sie kehrten nicht mehr von ihrer Reise zurück ...

Meinem tapferen und so unternehmungslustigen Wendlandt erging es ähnlich: Er unternahm mit seinem neuen Boot mehrere glänzende Reisen, dann hieß es, die Franzosen hätten ihn „geschnappt“.

Ich war froh, daß er wenigstens mit dem Leben davongekommen war. Wendlandt war äußerst schneidig in einen kleinen griechischen Hafen eingedrungen und hatte dort einem französischen Kreuzer einen Torpedo in den Bauch gejagt. Torpedoboote und andere Bewachung entdeckten und verfolgten ihn, andauernd Wasserbomben werfend.

Als Wendlandt einigermaßen Ruhe bekam, besah er

sich von weitem durch das Sehrohr den Kreuzer, der jetzt mit leichter Schlagseite im Hafen lag. Da fürchtete er, daß der Kreuzer nicht genug abbekommen hätte und nicht sinken würde. Trotz der großen Bewachung ging Wendlandt nochmals 'ran und feuerte einen zweiten Torpedo, der dem Kreuzer zwar den Rest gab, dessen Blasenlaufbahn aber sein Boot von neuem verriet. Er kam plötzlich in einen Platzregen von Wasserbomben. Sein Boot wurde zwar nicht getroffen, aber es sprang leck. Die Pumpen arbeiteten, was das Zeug hielt, konnten es jedoch leider nicht schaffen. Um nicht unterzugehen, mußte Wendlandt auftauchen. Natürlich fiel die ganze Gesellschaft über ihn her. Ein kurzer scharfer Artilleriekampf: Das U-Boot wurde getroffen und sank. Wendlandt selbst wurde verwundet mit seinen Leuten aus dem Wasser gefischt.

„U 38“ unternahm in dieser Zeit (Anfang 1917) eine ganze Reihe von Reisen, von denen nichts Besonderes zu berichten ist. Ich hatte stets Erfolg. Aber es waren doch nur kleine Sachen. Ich zog es vor, sicher zu arbeiten, als riskante und tollkühne Dinge zu wagen. Dennoch näherte ich mich mit meiner Versenkungsziffer langsam wieder der Spitze und rückte an die dritte Stelle.

Während dieser Reisen mußte ich feststellen, daß mein Ingenieur, der sonst tüchtige Herr Kögler, verbraucht war. Er war mit seinen Nerven fertig und völlig teilnahmslos. Ein Glück, daß mein Maschinist Helmedach in der Lage war, ihn voll und ganz zu ersetzen.

Ich mußte also Kögler abgeben. Ich ahnte freilich

nicht, daß ich damit den Anstoß zu einer jener Tragödien gab, wie sie in Deutschland und wohl auch bei unseren Verbündeten und Feinden damals leider alltäglich waren.

Es wimmelte von Drückebergern. Die Ärzte wurden also scharf.

Aber man kann den Ärzten den Vorwurf nicht ersparen, daß sie sich nicht immer der Mühe unterzogen haben, die Fälle zu studieren. Es war eben höchst einfach und dabei den Vorgesetzten gegenüber dankbar, jeden armen Teufel, der sich mit einer Nervensache meldete, als „Drückeberger“ zu behandeln und ihn in den Graben, in unserem Fall auf ein U-Boot, zurückzuschicken. Das Pech will es, daß diese Kranken meist körperlich blühend aussehen...

Auch Kögler wurde vom Arzt ganz unverhohlen als Drückeberger bezeichnet und behandelt. Ich war mit Kögler auf dem U-Boot und wußte, wie es stand. Ich sprach mit dem Arzt, es hätte fast einen bösen Auftritt gegeben, trotzdem der Arzt ein guter Freund von mir war...

Schließlich wurde der arme Kögler doch in ein Sanatorium geschickt.

Dort starb der „Drückeberger“ in völliger geistiger Umnachtung in wenigen Wochen! Gottlob waren derartige Diagnosen eine seltene Ausnahme. Im allgemeinen gelten unsere Ärzte als die besten der Welt.

Ich war schon recht lange verlobt. Wenigstens für meine Begriffe. Wollte natürlich auch heiraten. Gleich wenn der Krieg zu Ende sein würde...

Aber ich sah bald, daß mir der Termin da vielleicht doch zu lange werden würde. Kein Sonnenstrahl am Horizont ...

Die Frontleute scherzten gerne: „Ich werde ja doch noch als weißhaariger General auf Urlaub kommen ...

Ein Scherz ... aber dabei kletterte man die militärische Stufenleiter empor, und die Jahre verrannen beängstigend rasch ...

So heiratete ich eben doch noch im Krieg ...

Zur Hochzeit hatte meine Braut ihre nächsten Verwandten nach Koblenz eingeladen, von meiner Familie waren nur meine Eltern und Geschwister da. Mein Vater traute uns selbst. Mit bewegten Worten gedachte er in seiner Trauredede meiner Kameraden und Freunde, Claus Hansen, Weddigen, Wegener und all der anderen, die auf U-Booten tapfer für ihr Vaterland gekämpft hatten und gefallen waren.

Ich hatte bloß noch einige Tage Urlaub und wollte meiner Frau etwas von der Marine in Kiel und vor allem meine Heimatstadt Sonderburg zeigen.

Diesmal wurde die Trennung schwer: Als ich im Zuge saß, um wieder zu meinem U-Boot nach Österreich zu fahren, bewegten mich viele weiche und sehnsuchtsvolle Gedanken.

In Pola wurde ich wieder von Admiral Haus eingeladen. Der Admiral ließ sich von meinen Fahrten erzählen und fragte plötzlich: „Was macht denn eigentlich die ‚Göben‘?“

Ohne mich zu besinnen, antwortete ich: „Die ‚Göben‘? Liegt im Hafen, Exzellenz ... verlernt das Kämpfen vollständig, und wenn sie sich einmal aus dem Hafen traut, bekommt sie sofort von den Russen

eines auf den Deckel, weil die russische Flotte viel kriegsgewohnter ist ...“

Der Admiral schien sehr betroffen, und ich bedauerte meine Rede: Ich hatte wirklich keine Anspielung auf die österreichische Flotte machen wollen, die mit ihren riesigen Dreadnoughts seit Kriegsbeginn untätig in Pola lag ...

Haus starb übrigens einige Monate nach dieser Unterredung. Er war nach Deutschland gefahren, den Kaiser zu besuchen und hatte sich dabei erkältet ...

XVII

Enver Pascha auf meinem Boot

*Wir streifen die Minentaue . . . ! — Auf dem Schlachtfelde
von Gallipoli*

Ich lag in Konstantinopel und sollte wiederum ins Mittelmeer fahren, da ich durch meine Senussiexpedition und durch die Abenteuer im Schwarzen Meer Zeit versäumt hatte und in puncto Tonnage etwas ins Hintertreffen geraten war.

Am Tage vor meinem Auslaufen erlebte ich eine Überraschung: Enver Pascha meldete sich zum Besuch auf meinem U-Boot an.

Ich freute mich ehrlich: Enver Pascha war für uns alle der Repräsentant der modernen Türkei — war die Seele des Kampfes — war mehr: der eigentliche Sultan . . .

Der Sultan selbst war ein kleiner, unscheinbarer, säbelbeiniger Greis, der schon ganz kindisch geworden war und von Enver Pascha am Arm geführt wurde wie ein kleiner Bub.

Das jämmerliche Auftreten des Sultans war übrigens keine eigentliche Alterserscheinung, sondern die Folge eines teuflischen Aktes seines Vorgängers: Man hatte den Armen ein Leben lang gefangengehalten. Nicht in einem Kerker, sondern in weit schlimmerer Umgebung: im Harem . . .

Wir hatten schon öfters türkische Potentaten an

Bord, sogar ein Nachkomme Mohammeds war darunter, der in der Türkei in Verbannung lebte, denn Mekka war von Engländern und Arabern besetzt worden. Alle diese Gäste hatte ich stets nach türkischer Sitte zu einer Tasse Mokka und zu Zigaretten eingeladen. Manche tranken übrigens auch ganz gerne mit mir eine Flasche Champagner, wenn er auch nach den Gesetzen des Korans für sie als Mohammedaner verboten war. In diesem Falle erkundigte ich mich sicherheitshalber aber doch, ob ich General Enver in ähnlicher Weise empfangen könnte. Mir wurde jedoch bedeutet, daß das gänzlich ausgeschlossen sei: Enver mußte genau wie etwa ein preußischer General empfangen werden.

Ich ließ also meine Offiziere wie meine Leute ihre Galauniformen anziehen, ich selbst trug Dienstanzug mit allen Orden. Ich ließ an Deck des „U 38“ antreten, sobald Enver und der Kommandant der türkischen Flotte, Admiral Souchon, sich näherten.

Souchon war deutscher Admiral. Er hatte bei Kriegsbeginn unseren Panzerkreuzer „Göben“ von Italien, wo er zufällig lag, in die Türkei gebracht und war dabei den englischen und französischen Geschwadern, welche die „Göben“ abfangen sollten, glücklich entkommen.

Enver drückte mir die Hand, schritt dann die Front ab und musterte jeden einzelnen. Dann trat er vor die Front und hielt in ganz gutem Deutsch etwa folgende Rede: „Ich danke euch für alles, was ihr für die Türkei geleistet habt. Ihr hattet die Transporte der Russen zu vernichten, um die russische Offensive im Kaukasus, die sich gegen Konstantinopel richtete, zu schwächen. Eure Aufgabe habt ihr erfüllt. Es gibt ein

altes türkisches Sprichwort: „Nur der Tapfere gewinnt die Schlachten!“ Ich beglückwünsche euch und euern Kommandanten, denn dieses Sprichwort trifft auf euch zu. Für eure weiteren Fahrten begleiten euch meine Wünsche.“

Dann verteilte Enver an meine Besatzung türkische Orden.

Schließlich trat ich auf Enver zu: „Ich danke Euer Exzellenz für die große Ehre, die Sie ‚U 38‘ erwiesen, und für die Auszeichnungen, die Sie der Besatzung und mir verliehen haben. Ich wünsche und hoffe, daß Euer Exzellenz der Türkei und uns noch recht lange erhalten bleiben.“

Darauf sagte Enver still: „Der liebe Gott wird weiterhelfen.“

Am nächsten Morgen liefen wir aus.

Leicht war es nicht, aus den Dardanellen herauszukommen, sie waren mit Minen zu sehr gespickt. Ich dachte an die Hineinfahrt vor einem halben Jahr:

Ganz vorsichtig tasteten wir uns damals vor, auf jedes Geräusch horchend.

Wir hatten es schon einmal erlebt und erlebten es damals wieder: daß plötzlich etwas am Boote scheuerte. Ein unheimliches, böses Kratzen und Reiben . . .

Oh, ich kannte diesen Ton, der durch Mark und Bein ging, es wäre gar nicht notwendig gewesen, daß sich der Maschinist neben mir aufpflanzte und mit teuflischem Grinsen sagte: „Herr Kapitänleutnant, hören Sie die Minenseile . . .?“

Es war, als ob wir durch Pulver führen . . . unser

Boot rieb sich ... an dem Tod ... scheuerte an Hunderten Kilogramm Ekrasit...!

Diesmal wollte ich mir die Küstenformation nun doch erst einmal genau ansehen, ehe ich weiterfuhr.

Ich fuhr also mit meinem Steuermann auf einem türkischen Torpedoboot nach Gallipoli. Hier standen für uns beide Pferde bereit. Wir ritten allein über das riesige Schlachtfeld. Der Eindruck war ein erschütternder. Es war, als hätten die Engländer erst gestern die Gräben verlassen.

Überall noch Leichen, schwarzglänzend, wie mit Lack überstrichen ...

An einer Leiche sah ich einen langen, blonden Schopf ... irgendein Schotte, der hier auf türkischer Erde dorrt ...

Das Reiten war anstrengend. Nicht allein deshalb, weil ich schon weiß Gott wie lange auf keinem Gaul gesessen hatte. Nein: anstrengend für die Augen.

Man mußte mit der größten Aufmerksamkeit den Boden mit den Blicken nach den Handgranaten absuchen, die umherlagen und die verschiedensten Gestalten hatten ... da gab es auch welche, die sahen aus wie die harmlosesten Taschenlampenbatterien ... traf sie ein Pferdehuf, war von Roß und Reiter nichts mehr übrig.

Er muß entsetzlich gewesen sein, der Kampf hier, wir sahen Gräben, die waren ein einziges Chaos von Stacheldrahtrudimenten, Schutzschilden, Geschützrohren, Leichenteilen, Uniformfetzen, vom Pikrin grün gefärbt, Balken, Maschinengewehrläufen, Eßkummen, von blutiger, zerfetzter Erde ...

Riesige, flache Granattrichter gruppierten sich, grif-

fen ineinander, irgendeine Batteriestellung mußte hier gewesen sein, wie um Hilfe rufend, hob ein Geschütz sein Rohr zum Himmel . . .

Dann fanden wir die neuen Stellungen und deutsche Offiziere darinnen, Mariner. Wir wurden mit großem Hallo empfangen, verbrachten die ganze Nacht in einem geräumigen, ganz wohnlichen Unterstand . . .

Am nächsten Abend schiffte ich mich auf „U 38“ ein, das mein Wachoffizier durchs Marmarameer geführt hatte.

Ich wollte den Weg unter den Minen hindurch unbedingt vermeiden und beschloß, ganz nahe an der Küste zu fahren. Wir machten „U 38“ sehr schwer, indem wir Wasser in die Tanks ließen, um es beim Auf-Grundkommen leicht wieder freizubekommen. Dann lotete ich mich bei Nacht die Küste entlang auf einer Tiefe zwischen drei und vier Meter. (Es wurde behauptet, daß die Engländer ihre Minen bis auf eine Tiefe von vier Meter herangelegt hätten!) So fuhr ich mehrere Stunden vorsichtig tastend ganz nahe der steilen Küste, ohne daß wir etwas von Minen finden konnten. Dann drehte ich auf die offene See zu: Wir waren draußen!

Schießend und versenkend ging es durch das ganze Mittelmeer in den Golf von Lion, den ich mir als eigentliches Operationsgebiet ausersehen hatte. In der Nähe der tunesischen Küste sichteten wir ein französisches Luftschiff, das weiß und funkelnd über den tiefblauen Himmel zog und offenbar auf einer U-Boot-Aufklärungsfahrt begriffen war.

Wir verfolgten das schöne Bild, bis es uns zu deutlich wurde und wir lieber tauchten. Ich hatte aber

keine rechte Lust, mit ihm anzubinden und mir Bomben aufs Boot werfen zu lassen, sondern tauchte rechtzeitig, um nicht gesehen zu werden. Ich wunderte mich übrigens über die modernen Kriegsmittel, mit denen Frankreich hier an der afrikanischen Küste arbeitete.

Am gleichen Abend stieß ich auf ein englisches Lazarettsschiff, das zusammen mit einem Kohlendampfer in Richtung auf Suez lief. Den Kohlendampfer torpedierte ich, tauchte dann auf und forderte vom Lazarettsschiff die Papiere.

Der Chefarzt und der Kapitän kamen auch bald in einem Ruderboot heran. Ich sah die Papiere durch: Es waren tatsächlich Kranke an Bord!

Ich sah dem Kapitän in die Augen: „Die Engländer haben 1914 im August im Kreuzergefecht bei Helgoland unseren Lazarett dampfer ‚Ophelia‘ gekapert und mitgenommen. Sie sind wohl damit einverstanden, wenn ich jetzt als Entgelt dafür diesen Lazarett dampfer versenke?“

Der Kapitän sagte nur: „Don't do that, Captain.“

Aber die Hand zitterte ihm doch dabei.

Ich sammelte feurige Kohlen auf dem Haupte der Engländer und ließ den Dampfer schließlich laufen.

Ich hatte gerade meine Verhandlung beendet und wollte dem Rettungsboot abwinken, da rief Heller: „Torpedoboote!“

Die Dämmerung lag schon über dem Meere, die Boote hatten sich von der dunklen afrikanischen Küste kaum abgehoben. Jetzt hieß es Schnelltauchen, alle Leute stürzten, wie immer in solchen Fällen, wie vom

Teufel besessen in die Luken, ließen sich einfach hinterfallen.

Ich beobachtete durchs Sehrohr das große, noch immer neben uns liegende Rettungsboot. Entsetzt starrten die Engländer auf das tauchende Boot, es war nicht schwer, ihre Gedanken zu erraten: Verdammt, was haben die Hunde jetzt wohl mit uns vor!

Ich glaube nämlich, daß die Leute den Grund unserer Eile, die Torpedoboote, gar nicht erkannt hatten. Sie glaubten sicherlich, wir hätten mit ihnen ganz Böses vor.

Als aber nichts weiter geschah, ergriffen sie fest ihre Riemen, ruderten rasch zurück zu ihrem Dampfer. Inzwischen jagten die französischen Torpedoboote dorthin, wo sie uns zuletzt gesehen hatten. „U 38“ war ihnen etwas entgegengefahren. Ich blieb auf Sehrohrtiefe, auch als sie näher kamen. Ich wollte nämlich gerne beobachten, was nun geschehen würde, und ließ für den Fall einer feindlichen Handlung einen Torpedo bereitmachen.

Tatsächlich begann der Lazarett dampfer plötzlich mit seiner Topplaterne zu morsen. Ich ließ sofort das zweite Periskop herausfahren und meinen Funken-Gasten die Lichtsignale ablesen. Ich war überzeugt, daß unser U-Boot avisiert würde. Aber ich sollte mich täuschen. Das Signal hieß: „Lazarett schiff (folgte der Name) auf der Reise von Southampton—Alexandrien.“

Ich habe nicht geschossen, glaube aber, daß kaum irgend jemand auf dem Lazarett dampfer wußte, daß wir vierhundert Meter entfernt völlig bereit zum Schuß lagen und eine feindliche Handlung sofort geahndet hätten.

Als Kuriosum möchte ich erzählen, wie ich einen kleinen Segler versenkte, der Karbid oder ähnliche Stoffe geladen hatte. Der Segler ging völlig unter, kam dann nach einiger Zeit wieder hoch. Spuk? Ach wo: Das ins Karbid gedrungene Wasser hatte Gas entwickelt, das wiederum das in den Segler eingedrungene Wasser durch die Schußlöcher herausdrückte. So erhielt der Segler genügend Auftrieb und tauchte auf. Ich schoß jetzt nochmals: Da zischte das Gas in hoher Flamme auf, bis der Segler zum zweitenmal und endgültig versank.

Im Golf von Lion fand ich starke Bewachung und versenkte nicht so viel wie ich gehofft hatte. Es ging überhaupt nicht mehr so leicht wie zu Beginn des Krieges, die Entente zwang die U-Boote zur größten Vorsicht. Immerhin brachte die Reise noch sechsundvierzigtausend Tonnen.

An der spanischen Küste, dort, wo diese eine ganz lange Bucht bildet, fuhren viele Dampfer außerhalb der Neutralitätszone, um Zeit zu sparen. Innerhalb der Dreiseemeilengrenze durfte ich wegen der spanischen Neutralität nichts unternehmen. Andererseits war es natürlich mühsam und zeitraubend für die Dampfer, dauernd innerhalb dieser schmalen Dreiseemeilenzone zu bleiben und jede Bucht auszufahren.

„U 38“ hatte sich ziemlich tief in die Bucht hineingelegt, um die Dampfer vom Lande abzuschneiden und nach außen zu jagen. Ich lag noch gar nicht lange, als ein großer Dampfer erschien. Soweit ich mich erinnere, ein Engländer. Er war ohne Ladung, sein Rumpf ragte weit aus dem Wasser heraus. Als ich meinen Warnungsschuß abfeuerte, versuchte der

Dampfer erst schräg an unserem Bug vorbei in die neutrale Zone durchzuwischen, drehte dann aber doch nach See zu und lief, was seine Maschinen hergaben. Dabei feuerte er aus einem leichten Geschütz. Wir erzielten bald einen Treffer hoch an seinem vorderen Mast. Scheinbar machte dieser Treffer doch großen Eindruck: er stoppte sofort und setzte panikartig seine Rettungsboote aus. Als wir 'rankamen, waren schon alle Boote zu Wasser und ruderten schnell auf die Küste zu. Da in dieser Gegend massenhaft französische Bewacher postiert waren, hielt ich Eile für geboten und gab dem Dampfer mit Torpedo einen Fangschuß. Der Dampfer sank innerhalb weniger Minuten.

Wir wollten schon weiterfahren, als ich im Glase an der Untergangsstelle einen Menschen sehe, der sich an ein Brett anklammert. Auf einem anderen Brett balancierte ein Pudel. In dem hohen Seegang schaukelte das Brett auf den Wellen: Dennoch stand das Tier tadellos, die See vermochte es nicht abzuschütteln, so sehr sie sich bemühte.

Ich fuhr an den Menschen heran. Welch Jammer: Es war ein Greis, mindestens siebzig Jahre war er alt. Der Kleidung nach ein Heizer. Als er an Bord gezogen wurde, klapperten ihm die Zähne, und die große Glatze war ganz blau vor Kälte. Ich fuhr mit großer Fahrt zum nächsten Rettungsboot, das schon ziemlich weit weg war. Irgend jemand hatte dem alten Herrn eine Flasche Schnaps gegeben. Er setzte sie sofort an den Mund und trank, ohne abzusetzen. Er wäre an Alkoholvergiftung gestorben, wenn man ihm die halb-leere Flasche nicht entrissen hätte.

Wir fuhren an das Rettungsboot heran. Es war

ziemlich belastet, die Leute weigerten sich energisch, den Alten mitzunehmen.

Da wir den Alten doch nicht mitnehmen konnten, befahl ich dem Rettungsboot, heranzukommen. Da warf eine See das Boot gegen „U 38“. Rasch wurde der Greis von meinen Leuten hineinbefördert. Kaum war er im Boot, schäumte eine neue See an das Rettungsboot, traf es so unglücklich, daß es unter unseren sogenannten Minenabweiser kam. Die nächste See schlug schon ins Boot, daß es sich bis zum Rande mit Wasser füllte.

Ich sehe mit Entsetzen . . .

„Schnelltauchen“, brüllt da der Wachoffizier, „Torpedoboote!“

Alles stürzt unter Deck. Neben mir schreit jemand: „Das kommt von der verdammten Gutmütigkeit.“

Ich denke traurig an das Schicksal des Rettungsbootes. Die verdammte Gutmütigkeit: Vielleicht müssen jetzt dreißig Menschen ihr Leben lassen, weil ich einen alten Trunkenbold nicht versaufen lassen wollte.

Mehrere französische Dampfer werden ohne große Schwierigkeiten unser Opfer. Unsere Freude gilt jedoch zunächst dem wundervollen Proviant, mit dem die Franzosen versehen sind: Prima Konserven mit Gemüse, Pilzen, Fleisch und ähnlichen feinen Dingen. Ich erinnere mich heute noch an eine große Kiste mit Dosen, in denen Tintenfische in Öl schwammen. „Calamare in sua tinta“ stand darauf. Keiner mochte diese eigenartig mundende Konserve. Nur mir schmeckte das Zeug ganz ausgezeichnet: ich habe nach und nach die ganze Kiste allein vertilgt und bis zum Schluß des

Krieges „Calamare in sua tinta“ gegessen, wenn ich mir etwas Besonderes gönnen wollte.

Wir hatten überhaupt kulinarische Abenteuer: auf einem Dampfer war das Mittagessen gerade fertig, als wir ankamen. In einem großen Topf brutzelten Kaninchen mit vielen Gemüsen zusammengekocht. Meine Leute wollten erst nichts von Kaninchenbraten wissen, merkten dann aber doch, daß es eine gute Sache war, sintemalen Franzosen sie zubereitet hatten.

Auf allen Schiffen im Mittelmeer gab es Hühner und viel Wein. Oft konnte jeder Mann sein Huhn im Topfe haben!

Wieder ein Dampfer gemeldet: ein Grieche.

Wie ich an ihn herangehe und einen Warnungsschuß gebe, sind auch schon die französischen Bewacher da und beginnen gleichfalls zu schießen. Ihre Granaten reichen aber nicht bis zu „U 38“, sondern die Aufschläge liegen gleichfalls nahe dem griechischen Dampfer. Feuer von beiden Seiten wird dem Griechen zuviel: Er stoppt.

„U 38“ kam nun herangejagt. An unserem hoch ausgefahrenen Sehrohr hing das Signal: „Verlassen Sie das Schiff.“

Griechenland war wohl damals noch neutral. Ich durfte jedenfalls nicht ohne weiteres torpedieren. Aber je näher wir dem Griechen kommen, desto unangenehmer wird das Feuer der französischen Bewacher. Schließlich bleibt uns nichts übrig als Schnelltauchen! Ich hatte mir den Verlauf der Dinge so gedacht, daß die Griechen den Dampfer sofort verlassen würden. Ich wollte dann dem verlassenen Dampfer einen Torpedo geben . . .

Es kam indes anders.

Plötzlich sehe ich den Griechen wenden und ausreißen. Mit höchster Fahrt!

Er hat meine Anordnungen nicht befolgt, ich kann also schießen.

Lasse ein Torpedo auf ihn los.

Schräg von hinten läuft das Torpedo dem Griechen nach ... erreicht ihn ... jetzt muß die Detonation erfolgen.

Sie erfolgt nicht: Das Torpedo war danebengegangen.

Dann erfolgt doch eine Detonation. Nein, viele, Dutzende: Die Bewacher sind da und bewerfen uns mit Wasserbomben.

Drei Minuten lang ist es, als erhielte das Boot von außen furchtbare Schläge, das Krachen erfüllt unsere ganze Zentrale.

In dieser Gegend stießen wir immer wieder auf Wrackteile: Überbleibsel versenkter Dampfer. Boote, Bretter, Stangen, Töpfe, Rettungsbojen, Schwimmwesten und vieles andere schwamm auf dem Wasser. Besonders auffällig war es aber, daß in allen Ecken und Enden des Mittelmeeres Weinfässer herumkugelten. Immer wieder haben wir ein Fäßchen aufgefischt, wenn es gerade von handlicher Größe war. Leider mußten wir aber stets konstatieren, daß der Wein ungenießbar geworden war, weil er zuviel Salzwasser angezogen hatte. Das Mittelmeer schwamm, verzeiht das gewagte Bild, während des Krieges wörtlich in Wein ...

XVIII

„U 38“ im Netz

*Während der Schlacht von Valona in ein Netz geraten —
Horthys Offensive rettet uns — Vier Stunden lang in einem
Hagel von Wasserbomben!*

Vom Liegeplatz der österreichischen Torpedobootsflottillen löst sich eine Rotte von Booten, die uns bis zum Einbruch der Dämmerung die ersten fünfzehn bis zwanzig Meilen zur U-Boots-Sicherung das Geleit geben sollen und nun mit hoher Fahrt auslaufen, um uns draußen zu erwarten.

Bim—bim, Bim—bim! — Vier Glas. — Sechs Uhr.
„Klar zum Manöver!“

Wenige ruhige Befehle folgen, langsam schlagen die Schrauben an und, übergossen von den Strahlen der sich senkenden Sonne, zieht unser Boot leise, schemenhaft seine Bahn.

„Front nach Steuerbord!“ — Lang-kurz mit der Batteriepfeife — und in Antwort ein langes letztes Winken und Grüßen der Zurückbleibenden.

Die Leute stehen in aufgelösten Gruppen an Deck, Lachen hört man, die Stimmung ist gut. Wie oft hat man nun schon mit dem Boot die Punta d'Ostro, die letzte Klippe der Ausfahrt, passiert! Wenige hundert Meter vor uns liegen die beiden österreichischen Torpedoboote, denen wir zunächst mit südöstlichen Kursen folgen.

„Oberdeck räumen, Decksluken schließen! — Auf Tauchstationen!“

Wenige Augenblicke später gehen die Meldungen in der Zentrale ein, daß die Stationen besetzt sind.

„Tauchklappen öffnen! Meldung an die Zentrale!“

Wie dort die Kontrollampen aufflammen, geht die Meldung auf den Turm weiter.

„Wegtreten. — Abendbrot empfangen.“

Auch ich verspürte langsam Hunger und überließ Schretzmeier als Wachhabenden die Führung. Nach einigen kleinen Kletterpartien war ich im Bugraum, unserem feudalen Messesalon, wo neben heute noch friedlich schlummernden Gefechtstorpedos ein einladender Tisch wartete.

Nach dem Essen noch für ein halbes Stündchen an Deck: Ein schöner, ruhiger Abend liegt über der See und läßt bald nur noch die kleinen Hecklichter der seitlich von uns herausgesetzten Torpedoboote erkennen.

„Steuerbord Diesel qualmt!“ Aber schon erscheint der Kopf des leitenden Ingenieurs im Turmluk und gibt für diese sonst zeitlich weniger angebrachte Störung seine erläuternde Erklärung.

„Wir wollen die Boote jetzt entlassen: Lassen Sie mit Klapplaterne Morsespruch 'rüberggeben: Dankend entlassen.“ —

Mit aufquirlend phosphorizierendem Kielwasser sehen wir die Boote im ausholenden Bogen nach Norden abziehen.

Jetzt sind wir allein.

„Wurmbach, acht Uhr zwanzig gehen wir dann auf Kurs Süd einhalb Ost, den wir vorerst durchhalten.

Ich lege mich noch für zwei Stunden. Wahrschauen Sie mich, bitte, um zehn Uhr, wenn sonst nichts vorfällt.“

Tiefe Ruhe im Boot. Gleichmäßig arbeiten die Diesels, die Freiwachen schlafen; ein Träumender wälzt sich unruhig in seiner Koje. Wo mag der gute Junge mit seinen Gedanken sein? Das Logbuch liegt auf meinem kleinen Schreibtisch. Neue Lagen weißen Papiers sind in den vergriffenen, alten Einbanddeckel gezogen. Was werden uns die nächsten Wochen bringen? Schon heute kannst du viel erzählen, alte Schwarte: Nordsee, Atlantik, Mittelmeer, Schwarzes Meer.

„Herr Kapitänleutnant, zehn Uhr. Der Wachoffizier läßt melden: Klare Sicht, ruhiges Wetter.“

„Gut, ich komme gleich 'rauf.“

Schnell noch eine Tasse Kaffee, die den letzten Schlaf vertreibt, Schal und wollenes Jackett, und ich bin oben. Um zehn Uhr dreißig zieht verschärfter Ausguck auf, je zwei Mann an den Seiten, nach achtern einer. Ruhig suchen die Augen den Horizont ab, gelegentlich durch ein gutes Prismenglas unterstützt. Das Licht im Kommandoturm ist nach oben abgeblendet. Mit „alle Fahrt“ und vierzehn Seemeilen muß das brave Boot hergeben, was es kann. Bei Hellwerden müssen wir durch sein. Langsam ziehen die Stunden dahin. Gädeke, mein neuer Gefährte, übernimmt die Wache von Wurmbach, den ich oben zu bleiben bitte.

„Steuerbord dreißig Grad ein Fahrzeug!“

„Backbord zehn!“ — —

Scharf richten sich alle Gläser des rechten Ausgucks

in die angezeigte Richtung. Richtig im Abdrehen erscheint recht achteraus ein Zerstörer.

„Der Kerl schläft aber fein. Komm auf, Kurs recht so! Frage: Uhrzeit?“

„Ein Uhr fünfzig!“

„Aha, also ein auf der Höhe von Brindisi patrouillierender Italiener.“ Oder haben die etwa jetzt auch schon Engländer oder Amerikaner hier in die nördliche Bewachung gestellt?

Es schien mir ein großes Fahrzeug zu sein. Genug, der steht hinter uns, aber der Vorhang des Schweigens lichtet sich, man fühlt's, die Spannung ist aufs Äußerste gestiegen. Wir drehen auf alten Kurs, durch müssen wir und dürfen keine Minute verschenken.

„Backbord dreihundert Grad: Achtung! Anscheinend ein Licht! — Da wieder!“

„Steuerbord zehn!“

„Herr Kapitänleutnant, das ist der zweite Zerstörer der Nordbewachungslinie auf Westkurs“, meint Wurmbach; „die scheinen sich eben selbst gesichtet zu haben.“

„Na ja, dann wollen wir uns bei gegebener Gelegenheit bei ihm bedanken“, schließe ich die Unterhaltung.

Durch den zwangsläufig vorgenommenen Kurswechsel sind wir wieder auf unseren alten Kurs versetzt.

„Nach der Maschine sagen: Es muß unbedingt rauchlos gefahren werden.“

Hier ist ein Wort zu viel besser als eins zu wenig.

„Frage: Uhrzeit?“ —

„Drei Uhr fünfzehn.“ —

„Gädeke, ich gehe eben in die Zentrale an die Karte.“

Ein Blick zeigt mir, wo wir stehen; weitere Eintragungen lassen erkennen, was unserer noch warten kann. Ruhig sitzt der Zentralheizer im Luk zum Maschinenraum und liest seinen Schmöcker „Daisy, die Tänzerin“. Recht so, Kinder, denke ich, beschwert euch nicht mit Sorgen, die die von euch verlangten Pflichten beeinflussen könnten. Im entscheidenden Augenblick sind solche Männer an ihrem Platz die besten.

Oben ist es leicht diesig geworden. Finden wir uns damit ab und ziehen den Schluß, daß auch der Gegner uns schwerer sieht, wenn überhaupt; der Angriff ist stets die beste Abwehr, wir sind die handelnden, die anderen? — Ich unterschätze sie nicht, bisher aber schliefen sie hinten. Langsam schleichen die Stunden. Noch immer liegen etwa zwanzig Seemeilen vor uns, ehe man sich in dem Glauben wiegen darf, das wäre einmal wieder geschafft.

„Scheinwerfer backbord achteraus!“

Was ist denn da los? Leuchtkugeln und Raketen!

Wen haben die denn da am Wickel?

Weit hinter uns unter Land ist die Ruhe der Nacht zerrissen, vereinzelt fallen Schüsse, dazwischen der ferne Donner schwerer Detonationen, unruhig wischen die Scheinwerfer über die Oberfläche — Leuchtkugeln platzen —, Erkennungssignale zucken, dann wieder tiefes Schweigen.

„Herr Kapitänleutnant, ich hörte noch heute nachmittag auf ‚Erzherzog Karl‘, daß für morgen früh von

einem österreichischen U-Boot Sicherungsgeleit angefordert worden sei.“

„Donnerwetter ja, also darum, Gädeke!“

Immer diesiger, immer kälter, immer drohender dieser Morgen.

Man sieht jetzt keine tausend Meter mehr . . . es ist, als ob eine furchtbare Drohung stäke in dieser Nebelwand . . .

„Recht voraus ein Licht!“ —

„Steuerbord zehn!“

Zwei, drei, vier Lichter.

„Hart steuerbord!“

Bewachungslinie voraus.

Verflucht, die Kerls müssen uns gehört haben, blitzt es in mein Bewußtsein.

„Alarm!“

Wild rasseln die Alarmglocken durchs Boot. Wenige Sekunden später ist der Turm geräumt, Turmluk geschlossen.

„Schotten dicht! Schnell auf fünfzig Meter gehen!“

Nur zu langsam nimmt das alte Boot Vorlastigkeit; fast zwei Minuten sind verflossen, und noch immer hängt es auf sieben Meter. Endlich — Sekunden werden in solchen Augenblicken zu Stunden — kommt Leben in das Manometer. Acht Meter, neun Meter, zehn Meter — doch da stoppt es.

„Verflucht, mehr Untertrieb ins Boot!“

Ruhig höre ich die klaren Befehle der Tiefensteuerung aus der Zentrale.

Da . . .

Eine Detonation, daß ich an die Wand

taumle, mir nach dem Kopf greife . . . —
— — Wasserbombe! — — — Ich starre in entsetzliche Finsternis: Das Licht ist ausgegangen . . .

Ein stechender Schmerz im Kopf reißt mich wieder hoch.

„Notbeleuchtung anstellen!! Was liegt an?“

„West dreiviertel Nord.“ —

„Recht so.“

„Boot steuert nicht mehr“, kommt ruhig die Meldung des Rudergängers.

In diesem Augenblicke ein teuflisches Scharren, Kratzen, Stoßen . . .

Es klingt, wie wenn eine Limousine unter einem Baum hindurchfährt, der das Dach mit seinen Ästen zerkratzt . . . bloß hundertfach stärker . . .

Ich erschrecke zu Tode: Habe die entsetzliche Gewißheit — — wir sind im Netz!!!!

Das Boot fällt stark achterlastig, dreißig Grad — eine feine Schweinerei.

Da, das Licht brennt wieder, fließt erlösend aus den Birnen: also in der Maschine wohl alles in Ordnung.

Wieder ein Schlag, daß das ganze Boot erzittert, geradezu vibriert, das Licht wieder flackert . . . wieder eine Wasserbombe.

Da kommt mir eine grauenhafte Erinnerung: Ich weiß, warum sie unseren Standort kennen, weiß, daß sich oben an der Wasserfläche Sprengkörper entzünden, die uns verraten, weiß, daß die Meeresoberfläche von Chlorcalcium flammt . . .

„Alle Mann voraus!“ Die verdammte Lastigkeit,

noch immer zeigt mein Turmmanometer auf zehn Meter, der Bug des Bootes muß ja herausragen.

Wie im Ameisenhaufen exerziert Wurmbach mit den Leuten unten herum. Sechsenddreißig Mann sind jetzt als letzte Reserve meine lebenden Trimmgewichte. Langsam neigt sich die Wasserwaage — Boot kommt, wir schaffen es — zwanzig Grad — — zehn Grad — —

„Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“

Das Blut pulst in den Adern, trommelt gegen die Schläfen.

Da, wieder das Knirschen der Netzrossen. Wer ist der Stärkere? Null Grad, und jetzt vorlastig, zehn Grad, fünfzehn Grad, zwanzig Grad, und ein Blick zum Tiefenmanometer: fünfzehn, zwanzig, dreißig Meter.

„Auf Tauchstationen!“

„Beide Maschinen langsame Fahrt voraus.“

Durch sind wir, aber wer hält das Boot mit acht Tons Untertrieb! Fünfzig Meter und kein Abstoppen. Himmel, Arsch und Wolkenbruch!

„Anblasen!“

An seinen Ventilen verkrampft hängt der Zentralheizer; er ist auf seinem Posten.

Siebzig, achtzig Meter. Herr Gott, kommt das Boot denn nicht zum Stehen? Wie oft hat man schon über die viel zu schlechten Taucheigenschaften der alten Boote geklagt, die zu kleinen Tauchklappen.

„Sicherheitsgewichte klar zum Schlippen!“

Fünfundachtzig, sechsendachtzig, siebenundachtzig Meter. —

„Boot steht“, meldet die Zentrale.

„Na, dat wart auch bei lütten Tid“, höre ich Nische hinter mir und denke selbst, fast neunzig Meter, und das Boot ist nur auf fünfzig Meter Tiefe gedrückt; ein Niet genügt, um . . .

„Boot auf vierzig Meter einsteuern!“

Aber das ist leichter gesagt als getan. Wie ein Gummiball saust es jetzt nach oben. Trotzdem schon in der Erkenntnis seiner Schwächen die ausgeblasenen Tauchtanks auf sechzig Meter wieder geflutet werden, ist das Boot nicht zu halten. Wieder jagen die Leute durch die Räume, um durch plötzlich gegebene Vorlastigkeit und entsprechender Tiefenruderlage bei schnellerem Maschinengang das Boot womöglich auf diese Weise unter Wasser zu pressen.

Zu spät. — Noch immer steigen wir. Was vorhin die zu kleinen Tauchklappen verursachten, jetzt sind es die Schnellentlüftungen.

„Herr Kapitänleutnant, Boot bricht 'raus“, schreit es aus der Zentrale.

Himmeldonnerwetter, und was mag oben los sein? Jeden Augenblick gerammt zu werden und auf diese Weise abzusaufen — nein, dann wenigstens die Leute retten. Vielleicht gewinne ich noch wieder Sekunden, die andere Maßnahmen erlauben. Aus einem Strudel rasender Gedanken fügen sich blitzschnell meine Entschlüsse.

„Auftauchen! Preßluft sechs/sieben!“

„Geschützbedienung an Deck, Kanone klar!“

Turmluk auf! Zischend pfeift der innere Luftüberdruck nach außen, während starke Arme schnell die Vorreiber beiklappen, eine kurze, saugende Empfin-

dung im Trommelfell, dann ist der Ausgleich hergestellt.

Wie geblendet starren fiebernde Augen durch das Dunkel der Nacht. Man muß etwas sehen und sieht doch nichts. Ist es möglich? Man kann es nicht fassen. Nichts, gar nichts in Sicht? Noch vor wenigen Augenblicken die klare Vorstellung dessen, was nur noch kommen kann, und jetzt — — —

Aber da!

„Achtersaus ein Licht“, flüstert jemand neben mir, Schretzmeiers Stimme.

„Wo denn? Haben Sie es, Wurmbach?“

Keine Antwort. — — Dieses Schweigen, Suchen und Rätseln — kostbare Zeit verstreicht.

Da löst sich langsam die am hinteren Relingspodest kauernde Gestalt des Obersteuermanns, das Glas sinkt ihm lässig von den Augen und aus seinen, nur eigenen letzten Beobachtungen folgert er sicher:

„Das muß eins der Hecklichter der Netzdrifter gewesen sein, die mit Südkurs aus Sicht gekommen sind; ich habe das Licht deutlich mehrere Sekunden gesehen, dann wurde es schwächer und verschwand im Dunst.“

Ich habe später mit meinen österreichischen Kameraden in der Bocche über diese Nacht gesprochen. Die Leuchtkegeln und Scheinwerfer, die wir bemerkt hatten, der ferne Donner der Detonationen aus der Richtung von Valona kamen von einem scharfen Vorstoß, den Horthy, der Kommandant des kleinen Kreuzers „Novarra“ und einiger leichter Streitkräfte, gegen die Bewachung unternommen hatte. Horthy entwik-

kelte auch in der Folgezeit einen für die Entente recht unangenehmen Unternehmungsgeist, ja er holte einige Wochen später zu einem entscheidenden Kampfe gegen die Otrantobewachung aus. Es gelang ihm, die Bewacher einzukreisen und unter ihnen furchtbar aufzuräumen. Gegen dreißig Bewacher wurden in der sogenannten Otrantoschlacht vernichtet, desgleichen drei Transportdampfer und ein kleiner Kreuzer. Schließlich mußte sich Horthy vor herbeieilenden überlegenen Streitkräften zurückziehen. Aber er brachte alle Torpedoboote und die drei Kreuzer ohne Verluste in die Bocche zurück. Nur sein Flaggschiff, die kleine Novarra, war lahmgeschossen, sie mußte geschleppt werden. Horthy selbst war verwundet worden.

Die Tüchtigkeit Horthys wurde übrigens allgemein anerkannt. Einige Monate später kam unser Kaiser nach Pola, um auch diesen Kriegsschauplatz kennenzulernen. Er soll es gewesen sein, der es damals durchsetzte, daß Horthy zum Admiral befördert wurde und den Riesensprung vom Kommandanten eines kleinen Kreuzers zum Flottenchef machte. Achtzehn alte österreichische Admiräle „mußten gehen“.

Horthy hat sehr bald mehr Leben in die Flotte gebracht, leider kam sein Wirken aber nicht mehr zur Geltung: der Zusammenbruch kam ihm zuvor.

Heute ist Horthy der Reichsverweser Ungarns!

Um aber noch einmal auf die „Nacht im Netz“ zurückzukommen: ich bin der Ansicht, daß es mir damals nicht gelungen wäre, die Feinde von mir abzuschütteln, wenn nicht die Italiener von der Offensive

Horthys abgelenkt und durch sie nervös geworden wären.

Mit den U-Booten ist es wie mit den Menschen. Allzu große Agilität verbraucht sie rasch. Auch „U 38“ war verbraucht, mußte einmal gründlich „generalrepariert“ werden.

Leider hatte ich diese notwendige Reparatur zu lange aufgeschoben, das wäre mir um ein Haar zur Katastrophe geworden:

Das Jahr 1917 neigte sich dem Ende zu, als ich meine letzte Unternehmung mit dem U-Boot machte. Ich fuhr aus der Otrantostraße heraus, wo ich — Horthys Husarenritte hatten unglaublich nachhaltig gewirkt — nicht die geringste Gegenwirkung fand. Ich bekam einen Bewacher nicht einmal zu sehen!

Zwischen Malta und der Insel Pantelerion standen plötzlich meine Dieselmotoren. Rührten sich nicht mehr. Aus.

Ich war entsetzt, wie eine angeschossene Ente auf dem Meere liegen zu müssen. Ging selbst in den Maschinenraum, wo meine Leute dabei schwitzten, die schadhafte Teile der Maschine auszuwechseln...

Plötzlich wird ein Konvoi gemeldet — — der fehlte mir gerade.

„Können Sie wenigstens eine Maschine in Gang setzen?“ fragte ich.

„Ich will versuchen...“

Näher der Konvoi: Ein großer Dampfer mit zwei kleinen und mehrere Motor- und Torpedoboote — — das konnte ja gut werden...

„Was ist's mit der Maschine?“ fragte ich.

„Vielleicht wird es gehen...“

Ich dachte nicht ans Versenken, ich dachte bloß daran, mit heiler Haut aus diesem Pech herauszukommen.

Aber dann, als die eine Maschine doch lief und der Konvoi gerade auf mich zukam, dann kam doch der Appetit. Ich machte einen kurzen Anlauf, tauchte und torpedierte...

Ich hatte mir den Dicksten unter meinen Feinden ausgesucht ... der Torpedo saß!

Ich ging auf große Tiefe.

Es gab Wasserbomben: Die Explosionen der Wasserbomben wurden zu einem einzigen, langatmigen Donner um mich.

Dann wurde es ein wenig stiller...

Wieder ein paar Wasserbomben, die das Boot schütteln...

Ruhe.

Nichts rührt sich mehr. Ich habe Zeit mit dem Auftauchen.

Endlich will ich es aber doch versuchen, tauche auf.

Komme auf Sehrohtiefe und erschrecke: Eine ganze Kette der raschen Motorboote schießt in höchster Fahrt und mit hochaufschäumenden Bugwellen aus der Richtung von Malta auf uns zu. Ich muß also wohl...

Ein Schlag, der mich an die Wand wirft ... eine Wasserbombe. Direkt neben dem Turm...!

Auf Tiefe gehen!

Wassereinbruch? Ich warte ... nichts geschieht.

Als ich mich von dem Knall, der mir den Atem

benahm, so weit erholt hatte, daß ich meine Gedanken in Ordnung bringen konnte, gingen wir, noch immer gelähmt von Schreck, auf siebzig Meter . . .

Das war gewagt: Der Druckkörper begann schon unter diesem Druck zu knacken . . .

Und nun überlegte ich: Woher, woher zum Teufel konnte diese Wasserbombe kommen? Die Boote waren noch weit, kein Fahrzeug — eine Täuschung war ausgeschlossen! —, kein Fahrzeug war in der Nähe . . .!?

Und doch eine schwere Bombe!

Ich war ganz mutlos und klein geworden . . .

Plötzlich verstand ich: Ein Flieger mußte die Bombe geworfen haben!

Sawohl, das war's. Sehen konnte ich ihn nicht. Nach oben konnte ich mit dem Sehrohr nicht sehen (erst später wurden sie so weit verbessert, daß auch das möglich war!).

Der Druckkörper knackte, es war kein Vergnügen . . .

Der Flieger hätte mich übrigens nicht so weit gestört, daß ich seinetwegen auf siebzig Meter heruntergegangen wäre. Ein Flieger kann das U-Boot nur sehen, wenn es auf Sehrohtiefe schwimmt. Nein, die Motorboote machten mir Sorgen. Ich wußte nämlich, daß die Entente seit einiger Zeit solche Boote mit Horchapparaten, einer amerikanischen Erfindung, ausrüstete. Diese Suchboote schleppen irgendeinen Apparat nach sich, der tief unten im Wasser hängt und imstande ist, durch ein Kabel die leisesten Geräusche zu übertragen. Was ich schon früher ausführte: man kann unter Wasser nicht stoppen, man muß dauernd fahren und das Fahren macht Lärm!

Ich versuchte jetzt zunächst, alle irgendwelche Geräusche verursachenden Apparate abzustellen. Die Ventilation, die für die Luftreinigung sehr nötig ist, wurde abgestellt: Wir wollten lieber mal etwas Kohlenensäure atmen. Der Kreiselkompaß wurde ausgeschaltet. Wir steuerten inzwischen nach unserem mangelhaft arbeitenden Magnetkompaß. Die Maschine durfte nur so langsam laufen, daß man das Boot gerade halten konnte.

Jetzt mußten die Boote meiner Schätzung nach über mir sein.

Sie waren es: Der erste Schlag dröhnte, daß das ganze Boot zitterte. Sie hatten mich trotz allem gefunden!

Premmm, erfolgte die nächste Detonation, die dritte, vierte, fünfte...

Wehrlos, völlig wehrlos tasteten wir durch das Wasser...

Jetzt war die Detonation weiter...

Immer wieder erdröhnten neue Schläge...

Jetzt war's still geworden. Ich rechnete mir vor: Wenn ich jetzt eine Stunde keine Bombe erhielt, würde ich auftauchen.

Im gleichen Augenblick traf ein neuer Schlag! Diesmal besonders nah...

Vier Stunden wurden wir bombardiert, vier Stunden!

Wenn wenigstens hoher Seegang gewesen wäre. Bei diesem versagten, das wußte ich, die Abhorchapparate vollkommen...

.... ffffff FFF PPPP RREMMMMM, wieder eine Bombe!

Im Maschinenraum schwitzten meine Leute. Sie wechselten die Zylinderdeckel aus, die zersprungen waren, eine schwere und harte Arbeit in der giftigen Luft.

Meine Batterie war ziemlich leer. Ich dachte an „U 3“! Damals im Finnischen Meerbusen war es mir ähnlich ergangen.

Ich rechnete wieder und wieder und stellte fest, daß ich nachts um elf Uhr unbedingt auftauchen mußte.

Trotz aller Vorsicht und der großen Tiefe, in der „U 38“ fuhr, konnte ich die Bewachung nicht abschütteln. Immer wieder, bis in die Nacht, Bomben. Um neun Uhr ging der Mond unter, dann würde es wenigstens dunkel sein. Es ging nicht mehr anders: Punkt zehn Uhr tauchte ich auf. Stoppte dabei auch die Maschine. Ich ließ dem U-Boot nur wenig Auftrieb geben, gerade das Deck und der Kommandoturm blickten aus dem Wasser. Die Geschützbedienung lief an die Kanone, wir wollten unser Leben teuer verkaufen. Die Luft war dunkel und diesig, dennoch erkannten wir entsetzt in nächster Nähe ein Boot.

„Herrgott“, sagt der Wachoffizier . . .

„Pssst“, mache ich, „wir sind so nahe, daß man jedes Wort hören muß!“

Wurbach springt selbst an die Kanone, richtet ein.

Ich lasse weitersagen: „Nur schießen, wenn er schießt oder auf uns zuläuft.“

Sorgfältig richtet Wurbach das Geschütz ein. Lautlos wird der Verschuß geschlossen.

Ich höre mein Herz wie einen Dampfhammer gehen. Jetzt ging es auf Leben und Tod . . .

Meine Augen waren überanstrengt: Ich sah das Boot

nur mehr als dünne Silhouette ... oder hatte es sich entfernt?

„Er geht“, haucht jemand. Ich hatte mich also nicht geirrt!

Langsam, unendlich langsam wird die teuflische Silhouette vom Nebel verdünnt, endlich ganz verschluckt...

— — — gerettet — — wieder einmal gerettet ... für eine Viertelstunde, eine Stunde, eine Nacht — — — eine Woche ... was liegt daran: gerettet!

Wir haben später darüber oft gesprochen: Hatte er uns gesehen, der Brite?

Hielt er es für besser, uns nicht zu sehen?

Lauerte er ebenso wie wir und wartete ebenso ab?

Hielt er uns für einen Engländer, da wir so mitten in seiner Linie lagen?

— — — — —

Zwei Stunden blieben wir so liegen, dann ließ ich die eine Maschine, von der wir die Hälfte der Zylinder in Ordnung gebracht hatten, anspringen. Gottlob, sie lief. Ich fuhr senkrecht auf die afrikanische Küste, um aus jedem Verkehr herauszukommen. Gegen Morgen stoppten wir und luden erst einmal die Batterie auf, dann ging es in großem Bogen um Malta herum zurück in die Bocche.

Wir fuhren nachts zwischen den Dalmatiner Inseln, in einem absolut friedlichen Gebiet, wo man keinerlei feindliche Gegenwirkung vermuten konnte. Ich saß gerade an meinem Schreibtisch, als die Alarmglocken schrill durch das Boot erklangen!?

Was sollte dies Signal jetzt? „Gefahrssignal! und

Schnelltauchen.“ Was war bloß passiert, dachte ich, stürzte nach hinten.

Ein Mann wird schwerverwundet an mir vorbeigetragen. Die Leute rufen: „Wir haben einen Treffer bekommen!“

Der Wachoffizier kommt mit bestürztem Gesicht aus dem Turm in die Zentrale.

„Wir haben hinten einen Treffer bekommen“, meldet er.

Ich frage: „Hält das Boot denn überhaupt wasserdicht, können wir tauchen?“

Dabei waren wir schon unten auf zwanzig Meter, alles hielt dicht. Der Verwundete liegt auf einer Koje, windet sich in Schmerzen. Ein Bein ist gebrochen, beide Beine zeigen schwere Brandwunden. Er ist fast besinnungslos und kann nicht sprechen. Ich lasse über seine Wunden Olivenöl gießen und überlege, was eigentlich geschehen sein konnte. Der Mann hatte oben an Deck als Posten bei dem geöffneten Maschinenluk gestanden. (Ich hatte nachts stets an geöffneten Luken Posten stehen, damit diese bei Gefahr als erste sofort geschlossen würden.) Seine Wunden rührten nicht von Granaten her, sahen aus wie richtige Brandwunden: der Mann mußte sich irgendwie verbrannt haben. Ich beschloß sofort aufzutauchen.

Auf dem Achterdeck beim hinteren Luk konnte man nichts Besonderes sehen. Wir hatten aber hier neben dem Geschütz etwas Munition für die erste Bereitschaft liegen. Diese Munition hatte sich von selbst entzündet. Ein Fall, der in unserer Marine wohl ziemlich vereinzelt dasteht! Es waren neun bis zehn Einheitspatronen abgebrannt und wohl auch teil-

weise explodiert. Sie lagerten allerdings auf dem Druckkörper direkt über den Dieselmotoren. Mag sein, daß an dieser Stelle immerhin eine Hitze von vierzig Grad Celsius entwickelt wurde.

Der Unglückliche litt unsäglich. Er war gerade in der Bocche neu an Bord gekommen, ein junger Bursche, der früher in der Armee gekämpft und die Schlacht von Tannenberg mitgemacht hatte. Abenteuerlust hatte ihn zur U-Waffe getrieben.

Ich fuhr sofort in den nächsten österreichischen Hafen, Sebenico, und ließ den Mann in ein Lazarett bringen. Später erfuhr ich, daß er sich schnell erholt hatte.

Es war meine letzte Reise mit „U 38“. Mit der Generalreparatur (wie man heute automobilistisch sagen würde) des U-Bootes schließt auch eines meiner bewegtesten Lebenskapitel. Es folgte ein anderer Abschnitt, ich kann nicht gerade sagen ein besserer.

Von meinen Kameraden nahm ich nur wenig mit mir. Es waren auch nicht mehr viel von meiner „alten Garde“ übrig: Einer nach dem anderen war ersetzt worden, mußte helfen, neue Boote in Dienst zu stellen, neue Leute abzurichten. Ich wagte es kaum mehr, mich nach dem einzelnen zu erkundigen. Wußte, daß ich hören würde, dieser sei mit dem und dem U-Boot in Flandern, jener oben in der Nordsee geblieben: Wir hatten besonders im Norden erschreckend viel U-Boote verloren.

Es ist interessant, daß sich im allgemeinen die U-Kommandanten aus der Friedenszeit lange hielten. Ihre Ausbildung war eben gründlicher gewesen als die Kriegsausbildung. Doch die meisten dieser noch übrig-

gebliebenen Friedenskommandanten hatten es mehr oder weniger „mit den Nerven bekommen“. Sie ließen sich in Landstellungen kommandieren oder wurden kommandiert. Es war ja auch eine absolute Notwendigkeit, daß unsere Flottillen- und Halbflottillenchefs nicht wie früher irgendwelche Offiziere waren, die niemals U-Kommandanten gewesen, sondern daß wir in diese Stellungen richtige Fachleute bekamen, die in der Lage waren, unsere Unternehmungen zu „besprechen“, d. h. zu beurteilen.

Auch Oberleutnant zur See Heller, der seit der Indienststellung von „U 38“ an Bord war, hatte genau so wie Wendlandt gewechselt und kommandierte seit einigen Monaten selbst ein U-Boot. Er unternahm von Konstantinopel aus Fahrten in das Schwarze Meer. Bis ich auch über ihn hörte, er sei verschollen: Eine russische Mine hatte sein Boot zerrissen. Sein Tod schmerzte mich sehr, denn ich hatte ihn aufrichtig liebgewonnen. Er war ein großer, schlanker, hellblonder Jüngling. Mit Wendlandt verband ihn aufrichtige Freundschaft. Trotzdem Heller im Dienstalter älter als Wendlandt war, erkannte er bezeichnenderweise dessen Überlegenheit in allen praktischen Dingen und insbesondere in allem, was den Handelskrieg betraf, restlos an und fühlte sich auch nicht zurückgesetzt, wenn ich nicht ihn, sondern Wendlandt kommen ließ, um mit ihm verschiedenerlei zu besprechen. Dennoch konnte ich ihn mit gutem Gewissen zum Kommandanten vorschlagen: Einer Mine zum Opfer fallen konnte jeder von uns.

XIX

Auf einem „U-Kreuzer“

Wie mich der Admiralstab hineinlegte: Ein Riesen-U-Boot mit winziger Geschwindigkeit – Ein Blutbad sondergleichen und ein tapferer Neger-Unteroffizier

Ich fuhr nach Berlin zum Admiralstab.

Dort empfing man mich auffallend freundlich, flocht dann nebenher ein, daß die Reparatur von „U 38“ mindestens zwei bis drei Monate in Anspruch nehmen würde...

„Möchten Sie nicht einmal einen U-Boot-Kreuzer übernehmen? „U 157“ etwa?“

Ich wollte mir die Sache einmal näher überdenken.

„U 157“ hatte ursprünglich die Bestimmung, als Handels-U-Boot zu fahren und war auch entsprechend gebaut worden. Deutschland half sich bekanntlich gegen die Blockade der Entente, der die USA. damals noch nicht beigetreten waren, dadurch, daß es riesige U-Boote baute, die den Verkehr mit Amerika aufrecht erhielten. Die Fahrten des ersten solchen Handels-U-Bootes, der „Deutschland“, erregten damals in der ganzen Welt außerordentliche Sensation, ihr Kapitän, Herr König, war bald sehr populär geworden.

Mein U-Boot sollte „U-Bayern“ getauft werden und gleichfalls nach Amerika fahren. Die Kriegserklärung der Union machte diesen Plänen ein Ende, die Handels-U-Boote aber wurden zu Krieger-U-Booten umgebaut.

Diesen Umbau möchte ich allerdings etwas schärfer kritisieren. Es ist richtig, daß diese Boote ganze Kolosse waren, sie hatten eine Größe von annähernd zweitausend Tonnen. Sie waren außerordentlich luxuriös ausgestattet, der Kapitän besaß eine herrliche Kajüte und nicht ein kleines Loch, wie ich es auf „U 38“ bewohnte, durch das die Mannschaft laufen mußte, wenn sie nach achtern wollte. Eine Offiziersmesse gab es da, „mit allen Schikanen“, die Mannschaft schlief menschenwürdig...

Die Armierung war fabelhaft: Zunächst zwei Fünfehnzentimeterkanonen. Damit feuerte man sechzehntausend Meter und nahm den Kampf beinahe mit einem kleinen Kreuzer auf. Auch Torpedolancierrohre waren eingebaut. Die Munition, die das Boot miterschleppte, betrug sage und schreibe eintausendacht-hundert Schuß für die Artillerie und zwanzig Torpedos!

Bemannung: acht Offiziere, achtundsiebzig Mann.

Aktionsradius? Fünftausend bis sechstausend Seemeilen.

Das war enorm. Soweit, wird mir jeder zugeben, waren die Daten des Schiffes mehr als verlockend. Ja ideal. Leider kommt hinterher auch der Pferdefuß: Um an Gewicht zu sparen, wurden bloß leichte Maschinen eingebaut. Je zwei Maschinen zu vierhundert PS. Diese konnten — bei günstigem Wetter — zehn Seemeilen in der Stunde entwickeln. Ist schon diese Geschwindigkeit mehr als bescheiden, so betrug sie bei Seegang von vorn nur mehr vier bis sechs Seemeilen, bei Sturm aber konnte man überhaupt nicht gegenanfahen!

Ich aber hatte immer von einem U-Boot geträumt,



Signal „Verlassen Sie das Schiff“. Zwischen „U 38“ und der italienischen Bark „Ortrud“ ein Rettungsboot



Sprengung und Untergang des italienischen Seglers „Nostra Signora“ im Mittelmeer



Der Kommandant von „U 38“ hält ein Mittagsschläfchen



Fahrt durch die Dalmatinischen Inseln

das viel schneller lief wie „U 38“ und doppelt so schnell tauchte. Was hätte ich bei meiner Erfahrung mit einem solchen Boot leisten können!

Es gab solche ideale Boote. Wir brachten es dahin, mit unseren letzten U-Booten in dreißig Sekunden zu tauchen!! Aber diese Boote waren nichts für mich. Für mich Frontschwein. Diese Boote bekamen die Herren, die, auch mit weniger Erfahrung, Gelegenheit hatten, den Admiralstab persönlich zu bearbeiten...

Der Admiralstab redete mir zu wie einem kranken Pferd (das allein hätte mich warnen sollen). Übertrieb geradezu naiv die Geschwindigkeit von „U 157“. Wie, zehn Meilen? Was ich mir habe einreden lassen — mindestens zwölf Seemeilen mache das Boot... (wenn schon!)

Und die beiden Fünfehnzentimetergeschütze, wie? Mit jedem Briten könnte ich's aufnehmen.

Ich lachte über die freundlichen Bemühungen der Leute im Admiralstab. Wenn ich das Boot doch nahm, so war es nicht darum, weil ich auf die Anpreisungen der Herren hereinfliege, sondern deshalb, weil mich der riesige Aktionsradius bestach.

Sechstausend Seemeilen? Da langte ich bis unter den Äquator! Wenn ich einen Dampfer erwischte, der mich schleppte, noch weiter... Kapstadt...

Abenteuer leuchteten in mir auf, ich war wieder einmal zum großen Jungen geworden, der hinaus in die Welt wollte. Ich nahm an.

Jetzt, da alles gut vorüber ist, bereue ich meinen Schritt von damals nicht einmal...

Von „U 38“ hatte ich nur meinen tüchtigen Steuer-

mann, Schretzmeyer, und zwei Leute mitgebracht. Schretzmeyer fuhr jetzt mit mir seit 1911 ununterbrochen zusammen. Ich schätzte seine Persönlichkeit und seine navigatorischen Kenntnisse so hoch ein, daß ich ihn ungern entbehren wollte. Die übrige Besatzung bestand fast durchweg aus neuen Leuten, die früher irgendeinen Zivilberuf gehabt hatten und noch niemals auf einem U-Boot, geschweige denn an der Front gewesen waren.

Als ich mit „U 157“ die ersten Übungen in der Eckernförder Bucht machte, wunderte ich mich sehr, daß mit diesen neuen Leuten alles so gut und einwandfrei funktionierte.

Dieses Wunder dankte ich unserem Mannschaftsdepot, der sogenannten U-Boot-Abteilung, dessen Kommandant Korvettenkapitän Clarenbach war ... einer jener Offiziere, die ich bei der Katastrophe des „U 3“ durch das Lancierrohr hindurch gerettet hatte.

Dieser Clarenbach war der richtige deutsche Organisator. Für jedes einzelne U-Boot suchte er die Leute so aus, daß er jeden an die Stelle setzte, zu der er besonders taugte. Und für diese eine Stelle wurden die Leute in Kiel von Clarenbach gedrillt und zu Spezialisten ausgebildet, daß es augenblicklich klappte, sobald der Mann dann wirklich im U-Boot fuhr. Die Bemannung für vierhundert neue U-Boote, die Deutschland im Kriege baute, hat Clarenbach herangebildet, und dennoch kam es nie vor, daß einer der Leute auf seinem Spezialposten versagt hätte.

Bei den ersten Probefahrten lächelte ich über den Eifer der Herren vom Admiralstab. Natürlich lief das Boot über Wasser langsamer als ein gewöhnlicher

Dampfer, unter Wasser aber war der Koloß plump, nicht wendig, selbstredend noch langsamer als über Wasser.

Hingegen gefielen mir die Geschütze. Die schossen genau sogar sechzehntausendfünfhundert Meter weit und hatten eine ganz kolossale Feuergeschwindigkeit.

Im Winter 1917 fuhr ich denn los. Durch die Ostsee, zwischen den dänischen Inseln hindurch.

Oben bei Shetlands begann das Elend: Es versagte eine der Hauptmaschinen. Wo doch die Maschinen überhaupt der wunde Punkt dieses riesigen U-Bootes und für ein zweitausend Tonnen fassendes Boot einfach lächerlich schwach waren! Die Ölleitung hatte sich irgendwie verstopft, infolge Ölmangel waren alle Lager so ausgelaufen, daß wir entweder zurückfahren mußten oder die Maschine völlig auseinandernehmen und neu montieren. Mein Ingenieur Rust rechnete etwa vierzig Tage für diese Montage, weil sie mit Bordmitteln sehr schwierig auszuführen war. Mir imponierte indes sehr, daß sich mein Ingenieur an diese Aufgabe heranwagte. Meine Besatzung wäre sicherlich lieber umgekehrt, doch der Ingenieur, die Offiziere und ich beschlossen, weiter zu fahren. „U 157“ lief also jetzt mit einer Vierhundert-PS-Maschine: sehr langsam, wir krochen durch den Ozean.

Im Norden Englands lag ich zehn Tage vor schlechtem Wetter, kam nicht eine Handbreit vorwärts. Während dieser Zeit lief ich oft bis zu zwanzig Stunden unter Wasser. Über Wasser luden wir wieder unsere Batterie auf, und mußten beigedreht mit langsamer Fahrt schräg gegen die See angehend liegen. Dabei

trieben wir meist das gleiche Stück, welches wir unter Wasser vorwärts gefahren waren, wieder zurück.

Doch auch dies Wetter ging vorüber; wenn wir auch nicht vorwärts gekommen waren, so hatte doch das Boot das Wetter gut ertragen, es lag ganz brillant in der See, man wurde lange nicht so naß wie auf „U 38“.

Auf dem Wege zu den Azoren begegnete ich in recht bewegter See einem großen amerikanischen Transporter. Ich lief, was meine lahme Maschine hergeben konnte, senkrecht zu seinem Kurse. Als er näher kam, tauchte ich und lief getaucht mit äußerster Kraft diesen Kurs weiter. Leider mußte ich dabei genau gegen die See anlaufen, für das Tiefensteuern das Ungünstigste. Dazu konnten meine Tiefensteuerleute das Boot nicht halten, es kam zu meinem Schrecken verschiedene Male ganz aus dem Wasser heraus. Aber der Amerikaner entdeckte uns nicht zwischen den Wellenbergen. Er hatte übrigens Glück: Ich kam nur bis auf etwa dreitausend Meter heran, die Entfernung war zu weit für einen Torpedoschuß. Traurig blickte ich dem stark arbeitenden Schiffe nach. Sollte ich ihm eine Granate nachsenden? Das wäre zwecklos gewesen: für Artillerie war das Wetter viel zu schlecht, meine Leute wären von den Kanonen einfach weggespült worden.

Bei den Azoren hatte ich noch immer kein Fahrzeug versenkt. „U 157“ sollte hier ganz nahe unter Land versuchen, die Kabel zu zerschneiden, die von hier nach England und überhaupt Europa führten. Ich hatte mich im Admiralstab gegen diese Aufgabe aufgelehnt, weil, nach den Seekarten zu urteilen, der Grund bei den Azoren viel zu felsig erschien. Auch

war ich überzeugt, daß der Anker, welcher die Kabel suchen sollte, hinter Felsen haken und abreißen würde. Im Admiralstab glaubte der maßgebende Offizier, dem diese großen sogenannten U-Kreuzer unterstanden, ich hätte diese Ansichten nur aus Unlust für diese Aufgabe geäußert. Der Betreffende war ein „Neuer“, kannte weder mich, noch war er jemals U-Kommandant gewesen und hatte wenig Ahnung vom U-Boot-Kriege. Ich ließ daher geduldig seine groben Redensarten über mich ergehen, ohne etwas zu erwidern, fand es bloß etwas eigenartig, daß dieser Offizier den Mund gegen einen verdienten Kommandanten so voll nahm, ohne selbst auf irgendeinen Erfolg weisen zu können. Nur seine vier Ärmelstreifen, sein höherer Rang gaben ihm soviel traurigen Mut.

Bei der Insel Horta, fast direkt vor dem Hafen, versuchte ich nachts in ruhigem Wasser bei hellem Mondschein meine Aufgabe zu lösen, wohl verstehend, welche Bedeutung dieser Störung zukam. Aber trotz größter Vorsicht kam es genau so, wie ich erwartet hatte: Die Kabelanker hakten hinter Felsen und rissen ab. Sicherlich dachte jetzt der betreffende Offizier im Admiralstab, ich hätte absichtlich versagt. Anders hätte er nicht noch zwei U-Boote mit der gleichen Aufgabe nach den Azoren gesandt. Natürlich erging es diesen beiden genau so wie mir.

Von den Azoren lief ich über die Kanarischen Inseln auf die afrikanische Küste zu. Unterwegs versenkte ich einige kleinere Fahrzeuge, die ersten auf dieser Reise. An eine der Versenkungen erinnere ich mich wie heute: Ich hielt einen größeren Segler nachts bei Mondschein an, einen nagelneuen Dreimaster unter

portugiesischer Flagge, mit wundervollen Gaffelsegeln aus schneeweißer Baumwolle. Die Besatzung flüchtete beim Herannahen des U-Boots ins Rettungsboot. Meine Leute legten mit dem Boot an, wollten an Deck klettern. Da fauchte sie ein riesiger Hund an, eine Art Bernhardiner, ließ niemanden an Deck, bellte und biß um sich. Meine Leute versuchten mit dem Bootsriemen nach ihm zu schlagen, doch der Köter war schnell und gewandt, wich aus, keiner konnte ihn treffen.

Das Boot mußte wieder zurück, eine Pistole holen. Ich bat um Schonung dieses tapferen Köters, besser, sie brachten ihn mit. Aber es war nicht mit ihm zu reden: er mußte „umgelegt“ werden.

Der Segler hatte Baumwolle und Kupfer geladen, wertvolle Ladung, mit der wir aber für unsere Besatzung, die Lebensmittel gebrauchte, nichts anfangen konnten. Dagegen waren zwei Schweine an Bord, natürlich feine Beute. Aber als ein Mann in der Dunkelheit in den Schweinestall griff, schrie er laut auf: auch die Schweine verteidigten das Schiff, bis man sie niederknallte. Und ich aß mit dem Schweinefleisch ein Stück Anerkennung für die tapferen Tiere mit hinab.

Plötzlich Küste in Sicht: Afrika.

Zugleich wird auch ein Dampfer gesichtet. Er lief die afrikanische Küste entlang nach Süden.

Ich hatte keine Zeit zu versäumen, denn der Dampfer — leider beinahe jeder Dampfer — lief sicherlich schneller als ich, auch wenn ich, wie jetzt, schon mit beiden Maschinen arbeitete...

Die Entfernung betrug sechzehntausenddreihundert Meter, war also außerordentlich groß. Dennoch lagen unsere Schüsse gar nicht übel.

Über sechzehn Kilometer ist schon eine Entfernung, es war also kein Wunder, daß der Dampfer uns gar nicht sah, nicht wußte, woher die Aufschläge überhaupt kamen. Plötzlich sahen wir, wie er einen Segler in seiner Nähe unter Feuer nahm. Offenbar hielt er ihn für eine Art „Seeadler“ à la Graf Luckner.

Aber schließlich bemerkte er uns doch und feuerte auf uns. Ziemlich gut lagen seine Einschläge. Indes entwickelten meine Geschütze eine rasende Feuer- geschwindigkeit. Die machten den drüben sichtlich nervös. Er wußte natürlich nicht, daß meine Maschinen so wenig wert waren, sonst wäre er mir einfach auf und davon gefahren. So aber sahen wir plötzlich eine Rauchwolke anstatt des Dampfers: Er machte „Nebel“.

Das war ganz geschickt, doch schließlich bemerkten wir die Mastspitzen, fanden damit ein Ziel für unsere Geschütze und feuerten weiter.

Da gab er's auf. Wir sahen, wie sich die Mastspitzen rührten, er kam heraus.

Jetzt betrug die Entfernung nur mehr sechstausend Meter: also schon Nahdistanz für Fünfzehnzentimeter- Geschütze: Jeder Schuß mußte treffen.

Aber auch der andere schoß wieder, sein Kaliber schien dasselbe zu sein wie unseres. Und er schoß ausgezeichnet, kurz und weit. Immer enger wurde die Gabel, unter die er uns nahm, immer besser korrigierte er, immer besser schoß er sich auf uns ein.

Die Einschläge, die riesigen aufspritzenden Wassersäulen, stiegen keine hundert Meter mehr vor uns und hinter uns auf. Ich konnte mir ausrechnen, wann der

erste schwere Treffer aus dem „Fünfzehner“ auf dem Kommandoturm einschlug.

Es mußte „was geschehen“, und zwar sofort!

Den Dampfer aufgeben? Ausgeschlossen!

Nicht weil ich bisher noch so gut wie nichts versenkt hatte. Nein: Wir hatten Hunger, jawohl, unser Proviant war schon „rationiert“ worden, genau so wie in Deutschland!

Ich stoppte. Sofort verstummten die Maschinen. So gewann ich Zeit: Der Gegner hatte mit einer bestimmten Geschwindigkeit und Annäherung von „U 157“ gerechnet.

Wirklich glückte dieser alte Trick. Seine Aufschläge lagen eine Zeitlang schlecht. Bald hatte er sich aber wieder an „U 157“ herankorrigiert. Ich ging jetzt mit beiden Maschinen äußerste Kraft zurück und täuschte den Dampfer noch einmal. Wieder lagen seine Aufschläge schlecht.

Dennoch machte mich das Artilleriegefecht sehr nervös, denn die Aufschläge waren schwer, jede der hohen Wassersäulen zischte schon so nahe, daß wir alle vom Sprühregen naß wurden. Ich veränderte wieder die Geschwindigkeit, als unmittelbar neben unserem Bug ein Schuß saß, so daß ein Sprengstück ein Loch in unsere hölzerne Back riß.

Unsere Geschütze trommelten noch immer Schnellfeuer. Unser Schießen lag zwar ganz gut, dennoch hatte ich nur zwei Treffer auf dem Dampfer beobachtet. Alle anderen Schüsse lagen weit oder kurz.

Plötzlich eine furchtbare Detonation
achtern!

Zu Tode erschrocken und auf das Schlimmste ge-

faßt reiße ich mein Zeißglas von den Augen, sehe achterdeck: An Stelle der Geschützbedienung eine zerfleischte, blutige Masse ... Der Geschützführer, ein riesiger Mann mit wehendem Vollbart steht als Einziger am Geschütz. Meldet ruhig und sachlich: „Hinteres Geschütz ist ausgefallen.“

Unwillkürlich denke ich: Junge, das sehe ich.

Während ich einen Augenblick ratlos bin, feuert das vordere Geschütz weiter, vielleicht noch zwei Schuß. Dann geht es mir durch den Kopf: „Herrgott, wir müssen tauchen, sonst sind wir verloren. Der Treffer am Geschütz ist eine furchtbare Warnung.“

Ich befehle laut: „Schnelltauchen“, „Tote und Verwundete vorsichtig ins Boot bringen.“

Das vordere Geschütz stellt Feuer ein, alles läuft durcheinander, das Boot schnellstens klar zum Tauchen zu machen. Tote und Verwundete werden von ihren Kameraden geschleppt. Jammern, tröstende Worte, Ratschläge, Schimpfen, alles durcheinander.

Das Deck ist schon geräumt, da fällt mir auf, daß keine Granaten mehr um unser Boot einschlagen. Ich blicke mit dem Glas zum Dampfer hinüber. Auf dem Dampfer wird gerade eine weiße Flagge hochgezogen.

Ich vergesse unser Unglück, brülle ins Boot: „Nicht tauchen, sofort wieder auf Stationen, Dampfer scheint sich zu ergeben.“

So schnell wie die Leute unter Deck verschwunden waren, kamen sie wieder hervor. Das vordere Geschütz wird wieder klar zum Schießen gemacht, selbst am hinteren Geschütz bastelt der Geschützführer herum,

ich höre, wie er wieder ganz benommen meldet: „Hinteres Geschütz völlig ausgefallen.“

Während wir uns mit langsamer Fahrt dem Dampfer nähern und ich den Dampfer scharf im Glas habe, fragt mich jemand: „Sind Herr Kapitänleutnant verwundet?“

„Wieso?“

Da bemerke ich jetzt erst, daß ich von oben bis unten mit Blut bespritzt bin. Irgendeine feuchte klebrige Masse hängt an meinem Kragen. Es ist aber nichts. Bin wie alle auf der Brücke völlig unverwundet. Es hatte Blut gespritzt im wahrsten Sinne des Wortes.

Als die Entfernung bis zum Dampfer etwa vier-tausend Meter betrug, konnte ich mit dem Glas erkennen, daß zwei vollbesetzte Boote vom Dampfer ablegten und Kurs auf die afrikanische Küste nahmen. Ich konnte auch sehen, daß die Boote sehr voll waren.

Er war also wohl verlassen, der Dampfer.

Mit einem Male stieg das Mißtrauen in mir auf, sehr stark: Ganz recht, etwas plötzlich hatte der Dampfer die weiße Fahne gesetzt!

Ich ließ ein Schnellfeuer auf ihn abgeben — er war doch verlassen, wie? Da konnten ein paar Granaten niemandem weh tun..!

Mit hoher Fahrt, immer schießend, kommen wir näher.

Ich nehme das Glas nicht von den Augen...

Was war das? Der Dampfer war voller Menschen!

Mir tut es entsetzlich leid, daß wir in diesen vollbesetzten Dampfer hineingeschossen haben. Zweifellos

ist der Dampfer ein Truppentransporter. Es wimmelt ja von Menschen, aufgereggt laufen sie hin und her, ein Ameisenhaufen.

Wie „U 157“ etwa auf tausend Meter heran ist, sehe ich, wie eine Gruppe von Menschen nach hinten läuft und das ziemlich hochstehende Geschütz besetzt. Doch noch bevor die Kanone auf dem Dampfer herumgeschwenkt ist, haben meine Leute schon das Feuer eröffnet. Es fällt ein Schuß, der direkt auf das hintere Geschütz gezielt ist. Trifft nicht, aber die Leute fliehen vom Geschütz, die Granate muß unmittelbar über die Köpfe hinweggezischt sein. Wieder eine Panik auf dem Dampfer, einige stürzen ins Meer, die meisten laufen ganz nach vorn. Ich pfeife wieder mit der Batteriepfeife, meine Leute reagieren sofort und hören auf zu schießen.

Jetzt sind wir ganz nahe heran.

An der Reling des Dampfers stehen Negersoldaten, sehen entsetzt auf unser riesiges U-Boot...

Der Dampfer ist durchsiebt, es sieht fürchterlich auf ihm aus, alles ist von den Granaten zerfetzt...

Ich lasse zwei Boote aussetzen. Eines mit Sanitätspersonal für den Dampfer, eines, die riesigen Fische abzufangen, die, von den Granaten betäubt, auf dem Wasser schwimmen (wir brauchen sie notwendig).

Auf fünfzig Meter sind wir heran. Meine Leute sehen neugierig und aufmerksam nach der Reling des Dampfers.

Plötzlich torkelt ein Kerl — offenbar der Geschützführer — auf das Geschütz zu ...

Wir sind fünfzig Meter vom Dampfer entfernt! Das wäre kein Spaß.

Schon sind meine Leute zum vorderen Geschütz gestürzt, richten ein ... es wäre ein schreckliches Gemetzel geworden!

Da reißen die Neger den Geschützfürher von der Kanone weg...

„Ich hatte ihn schon im Visier“, schreit einer meiner Leute, der ein besonders guter Schütze war und sich einen Karabiner aus dem Kommandoturm geholt hatte...

„Lassen Sie man“, rufe ich ihm zu...

Ohne Verständnis gafft er mich an. In seinem Auge blitzt die Mordlust...

Der Doktor ist mit seinen Leuten an Bord geklettert. Wendet sich um, ruft zu uns herüber: „Hier sieht es schrecklich aus! Was soll ich mit all den Verwundeten machen ... wollen Sie nicht mal selbst kommen und das Elend ansehen?“

Inzwischen sah ich, wie die beiden ersten Boote an der flachen Küste landeten. Kaum hatten die Leute einen Fuß an Land gesetzt, waren sie schon von Beduinen umringt, die die Wüste weiß Gott mit Pferden und Gewehren ausgespien hatte. Ich sah, wie die Leute untersucht wurden ... und ausgeraubt, zweifellos.

Ich kletterte ins Boot. Fuhr heran. „Uezebu“ stand in großen Lettern am Bug geschrieben. Achtern züngelte eine zerfetzte französische Flagge...

Am Fallreep empfing mich mit einer gewissen Feierlichkeit, aber auch offener Treuherzigkeit, ein großer schwarzer Sergeant. Die Brust hatte er voller Kriegsauszeichnungen.

Er salutierte stramm, reichte mir dann kameradschaftlich die Hand. Ich nahm sie.

Der Arzt rief mir zu: „Dieser Unteroffizier scheint noch der einzige Vernünftige an Bord zu sein...“

Ich gehe mit dem Sergeanten über Deck: Es war das Furchtbarste, was ich bisher im Kriege erlebt hatte... Die Toten lagen in Fetzen auf Deck herum... aus hohlen Augen blickten mich Menschen an, ich sah zu ihnen herab, es fehlten ihnen die Gliedmaßen...

Fast wäre ich ausgerutscht: Blut... ein Neger vor mir, dessen Bein abgeschossen ist. Er scheint keine Schmerzen zu haben, trotz dieser fürchterlichen Wunde, denn er sitzt auf der Kante des Ladeluks und blickt mich traurig an. Einige Meter von ihm hängt eine Traube Bananen. Ich reiße einige ab, gebe sie ihm.

Der Arzt meint: „Ach Gott, der Mann hat sicherlich keinen Hunger!“

Aber der Neger erhascht die Bananen, reißt die Schale ab, beginnt zu essen.

Ich trat über zwei Tote hinweg, die ihre Hände steif in den Himmel reckten, ins Kartenhaus.

Dort lag, in einer Ecke, der Telegraphist. Einen Granatsplitter in der Lunge. Er sah mich an... bat mit leiser Stimme um eine Zigarette.

Ich gab sie ihm...

Er hatte bis zuletzt um Hilfe telegraphiert. Wir hatten's abgelesen.

Dann konnte er nicht mehr weiter: Sein abgeschlagener Arm lag mit den gelben Wachsfingern noch immer auf dem Taster!

Hinter dem Kartenhaus hat das gleiche Geschöß wie

eine Sense gemäht. Eine Menge Leute wollten sich hier wohl decken. Jetzt lagen sie übereinander, zerrissen und zermalmt.

Neben diesem Haufen ein ganz nackter, kohlrabenschwarzer, schön gewachsener Neger. Nur ein kleiner winziger Splitter in die Schläfe schien sein Leben ausgelöscht zu haben.

Der Sergeant sagt leise auf französisch: „Das ist mein lieber kleiner Bruder, was soll ich unserer armen Mutter sagen?“

Der Arzt schneidet dem Toten eine Muschelschnur vom Handgelenk ab und gibt sie dem Sergeanten.

Doch es war keine Zeit, sich in Betrachtungen zu verlieren, jeden Augenblick konnte der Hilfskreuzer erscheinen:

Wir hatten seine Antwort aufgefangen. „Haltet euch bloß noch eine Stunde“, hatte er gefunkt! Die Stunde war längst vorüber!

Ich gab dem Sergeanten Befehl, das große Floß, das hinten lag, auszusetzen. Er trommelte alle Leute für diese Arbeit zusammen, meine Matrosen halfen dabei. Dann wurde alles, was noch atmete, auf das Floß geschleift.

Eine schwere Arbeit dieser Transport, denn manche hatten arge Verletzungen und mußten vorsichtig getragen werden. Ein Teil der Neger hatte sich völlig besoffen. Diese Leute waren wie wilde Tiere. Ich sehe einen, der wie ein großer böser Bernhardinerhund zähnefletschend im Wasser herumschwimmt und nicht zu bewegen ist, auf dem Floß zu bleiben. Er will absolut irgend etwas gegen unser U-Boot unternehmen. Man sah, daß der Mann einen furchtbaren

Zorn im Leibe hatte, er brüllte wie ein wilder Gorilla. Vielleicht ist er auch wahnsinnig geworden!

Während unsere Boote sechzehn Tonnen Proviant herüberholten, paddelte das Floß langsam dem Ufer zu, wo die Beduinen schon warteten.

Ich sah der traurigen Fahrt zu, bis sie in der Dämmerung verschwand. Ich erkannte zuletzt noch den Sergeanten aufrecht auf dem Floß, ruhig winkte er herüber: Ein braver, tapferer Soldat!

Ich hob in tiefer Achtung vor diesem wahrhaften Soldaten meine Mütze...

Später haben wir in den Zeitungen gelesen, daß die Schiffbrüchigen zwar nicht totgeschlagen, aber doch von den Beduinen völlig ausgeplündert wurden und splitternackt nach einigen Tagen in der spanischen Kolonie Rio Doro ankamen.

Dabei waren die Ärmsten auf der Fahrt zur Erholung von der Westfront begriffen gewesen!!

Es war schon finstere Nacht, als meine Leute noch immer Proviant herausschleppten. „Wir haben das Weinlager gefunden“, hieß es plötzlich, „Champagner ist auch da...“

Mitten in diese Freude die Meldung: „Licht in Sicht!“

Zweifellos der Hilfskreuzer, dachte ich, wirr geworden von all dem Erlebten...

Ich gab Befehl, die Sprengpatronen anzuschlagen und sofort auf das U-Boot zu kommen. Eine Minute später waren die Leute an Bord. Sie eilten auf Tauchstationen, machten Torpedos klar zum Schießen. Während ich auf das Licht zufahre, ertönt auf dem Dampfer dumpf grollend die Explosion der Sprengpatronen.

Ich beabsichtige über Wasser einen Torpedoschuß auf den Hilfskreuzer und dann Schnelltauchen zu machen. Doch als ich näher komme, sehe ich ein großes Segel, das sich gegen den Horizont abhebt. Das Licht kam also von einem Segler und nicht von dem vermeintlichen Hilfskreuzer. Ich ärgerte mich über meine Übereilung. Wir hatten den Segler nicht genügend beachtet und nicht daran gedacht, daß er bei Dunkelheit ein Licht setzen würde. Auch hätte ich mir eigentlich sagen können, daß der Hilfskreuzer abgeblendet fuhr.

Ich ging an den Segler heran. Es war derselbe, den der „Uezebu“ zuerst für einen Gegner gehalten und beschossen hatte. Ein Spanier aus den Kanarischen Inseln. Sein Kapitän hieß Jesu. Er hatte die Sprengpatronen detonieren gehört und war über das Versenken des Dampfers sehr traurig: Er wollte nämlich auch für sich noch „Brauchbares“ vom Dampfer herunterholen, aber der schwache Wind hatte seinen Segler so langsam vorwärts getrieben, daß er zu spät kam.

Es war ein blutiger Tag gewesen — auch unsere Verluste waren erschreckend: Wir hatten drei Tote, zehn Verwundete!

Als wir uns indes den „Volltreffer“ beim zweiten Geschütz ansahen, wußten wir sofort: Es konnte kein Treffer gewesen sein, es handelte sich um einen sogenannten Rohrkrepierer. Für Laien: Die Kartusche war explodiert, bevor der Verschuß ganz geschlossen war. Mit furchtbarer Gewalt wurde der Verschuß herausgeschleudert.

Durch diese Detonation kam auch die neben dem Geschütz bereitgestellte Munition zur Explosion...

Die Verwundungen der Toten waren unbeschreiblich. Ich selber auf dem Kommandoturm in weißer Tropenuniform stehend, war, wie ich schon erzählte, über und über mit Blut bespritzt. Scheinbar hatte zufällig einer der Toten mich vor der Gewalt der Detonation mit seinem Leib geschützt. Von den Lebenden war ein alter Unteroffizier, der unsere Munitionsvorräte verwaltete, am schwersten verwundet. Es hatte ihm seinen Oberarm zerschmettert. Ich kannte ihn schon von der „Moltke“ her, wo er Schiffsjunge war, als ich meine Kadettenreise machte. Er konnte zwar seine Hand noch bewegen. Sie hatte sich in den Hals der offenen Matrosenbluse eingekrallt, als er gleich nach dem Unfall auf den Kommandoturm kletterte, indem er mit dem gesunden Arm zufaßte. Lachend, als wenn nichts passiert wäre, stand er plötzlich neben mir, sah nach dem Franzosen hinüber: „Hoffentlich kriegen wir das Biest, ich muß mich nämlich ein bißchen verbinden lassen“, sagte er. Sein Ärmel war zerfetzt, man sah die blutige Wunde und die blanken Knochen herausragen. Ganz gemächlich kletterte er jetzt die steile, neun Meter hohe Treppe in die Zentrale hinunter.

Ich rief: „Soll nicht lieber jemand helfen?“

Er sagte: „Nein, um Gottes willen, ich kann sehr gut!“

Die anderen Verwundeten waren durchsiebt von winzigen Messingteilen der Patronenhülsen. Für einen Matrosen fürchtete der Doktor das Schlimmste. Der Arzt hatte zunächst den zerschmetterten Arm des Unteroffiziers in Gips gelegt, hoffte ihn so zu retten. Doch am nächsten Tage trat schweres Fieber ein. Da

meldete mir der Doktor, er müsse den Arm amputieren.

„Können Sie das auch, Doktorchen?“ fragte ich betroffen, denn unser Doktor Haedekamp war zwar ein mutiger Filmopérateur, der sogar während der Gefechte drehte, daß ihm keine Granate entging, er war ein lustiger Korpsstudent, aber er hatte eben erst sein letztes Examen gemacht, als der Krieg ausbrach.

Er nahm mir deshalb meine Frage auch gar nicht übel, sondern meinte: „Es wird schon gehen...“

Zum Glück hatte der Arzt sich an Bord des Dampfers ebenfalls geholt, was er gebraucht hatte, und auch Chloroform gefunden.

In der Messe wurde operiert. Der Tisch wurde zum Operationstisch. Und meine Offiziere zu Assistenten.

Ich selbst wohnte dieser Operation nicht bei, aber meine Offiziere waren hinterher alle begeistert: „Was sagen Sie, Herr Kapitänleutnant, unser Doktor kann nicht bloß singen und trinken, er kann sogar operieren... er hat die Sache fabelhaft rasch gemacht...“

Abends stand ich vor der Koje des Unglücklichen. Er sah schlecht aus, fieberte und konnte mich nicht erkennen.

„Ich werde ihm gleich eine Kochsalzlösung ins Blut spritzen, das wird ihn aufrappeln“, meint der Doktor.

Tatsächlich, die Kochsalzlösung wirkte wie ein Wunder: Eine Stunde später konnte der Mann mich wieder erkennen, blickte frei, die Krise schien überwunden. Schon nach zehn Tagen hatte sich der Unteroffizier so erholt, daß er sogar seinen Dienst wieder verrichten konnte.

Eine ernste, traurige Aufgabe erwartete mich am

folgenden Tage. Auf unserem Achterdeck lagen, in Segeltuch sorgfältig eingenäht, unsere drei Toten. Eine große Kriegsflagge bedeckte ihre zerschmetterten Körper. Die gesamte Besatzung hatte ihre beste Uniform angelegt und stand mit gesenkten Köpfen und zuckenden Gesichtern vor den toten Kameraden, die uns ein tückisches Geschick, ein unberechenbarer Zufall entrissen hatte.

Ich hielt, wie der Seemannsbrauch es vorschreibt, eine Rede, die mit dem Vaterunser endete. Dann versenkten wir die drei Kameraden ins Meer. Ganz langsam sanken sie in dem klaren Wasser. Wir konnten den hellen weißen Schimmer zwanzig Meter tief verfolgen.

XX

Wie ich beinahe zu Lettow-Vorbeck gefahren wäre . . .

*Ein verratenes U-Boot-Rendezvous — Unter dem Äquator
Meine Dieselmotoren verdauen kein Palmöl und zerstören
alle Pläne*

Bald darauf kaperte ich einen Norweger. Er stellte sozusagen das Ideal dessen vor, was wir von einem Dampfer verlangten.

Er kam aus Madagaskar, war vollgefüllt mit Lebensmitteln für die französische Armee, brachte uns die erlesensten Fleischkonserven und war außerdem, was für Deutschland nicht unwichtig war, mit dreißig Tonnen Gummi aus Mosambik geladen.

Von Weinen, Schnäpsen und Delikatessen nicht zu reden!

Zunächst nahm ich einmal den Gummi zu mir herüber. Dann soviel Lebensmittel als möglich. Und dann nahm ich mir ihn als Vorspann für meine Pläne: Ich wollte nach dem Süden fahren, er sollte mich schleppen, so konnte ich (dachte ich, es kam dann etwas anders) Brennstoff sparen . . .

Vorher hatte ich allerdings noch ein Rendezvous einzuhalten. Bei der Insel Ferro erwartete mich ein spanischer Segler mit vierzig Tonnen Wolframierz, die ich übernehmen sollte. Außerdem sollte ich an

der gleichen Stelle noch ein zweites deutsches U-Boot treffen.

Inzwischen wäre mir der Norweger natürlich davongelaufen. Ich schickte daher zwanzig meiner Leute mit dem Kapitänleutnant der Reserve, Ölrichs, einem bekannten Herrn der Handelsmarine, an Bord, gab ihm noch eine kleinkalibrige Kanone mit sowie eine funkentelegraphische Einrichtung, so daß wir Verbindung halten konnten. Ölrichs hatte Auftrag, sechzig Meilen südlich Ferro auf mich zu warten.

Der Kapitänleutnant bekam außerdem eine Menge Verhaltensmaßregeln von mir. Er sollte, sagte ich ihm unter anderem, wenn Gefahr im Anzug wäre, die norwegische Flagge weiterführen wie die englischen Fallen.

Ich beeilte mich dann, um rechtzeitig am Rendezvousort zu sein. Man muß sich vor Augen halten, daß ich alle meine Befehle vom Admiralstab funkentelegraphisch erhielt. Das war sicherlich sehr bequem und bewundernswert, aber hatte einen großen Nachteil... die Befehle konnten abgelesen und dechiffriert werden, man mußte stets mit Verrat rechnen...

Ich ging daher mit wenig Begeisterung und viel Vorsicht heran, besah mir die Gegend gründlich durch das Periskop und nahm mir vor, die Insel anzusteuern, als wäre sie voll feindlicher Schiffe...

Die Vorahnung, die ich offenbar hatte, war vollauf begründet: Einen Tag vor meinem Eintreffen fing ich folgende Radiodespesche des Kapitänleutnants Gansser, der das zweite U-Boot befehligte, auf:

„Treffpunkt kompromittiert, vorschlagt neuen Treffpunkt!“

Ich gab, um zwei Fliegen auf einen Schlag zu treffen, als Treffpunkt jene Stelle an, an der mein Norweger auf mich wartete...

Ich hatte aber irgendwie das unangenehme Gefühl, daß mir Gansser nicht eben Beruhigendes zu erzählen haben würde und daß der spanische Segler mit seinem Erz weiß Gott wo sein würde, wahrscheinlich in der Hand der Briten...

Ich hatte auch in diesem Falle richtig vorausgeahnt: Als ich gegen Mittag des nächsten Tages auf meinem Rendezvousort eintraf und das Boot Ganssers aufgetaucht fand, fuhr ich trotz des hohen Seeganges mit unserem „Dingi“ an ihn heran, denn ich wollte ihn unbedingt sprechen.

Gansser, mit dem ich stets gut Freund gewesen, empfing mich mit etwas polternder Freude und legte sogleich los.

Gansser hatte schon drei Tage auf den spanischen Segler gewartet, er wollte nicht kommen. Die Zeit war ihm und den Leuten zu lang, er lag aufgetaucht und angelte, ein Teil der Leute jagte auf der Insel, um das Boot selbst herrschte das bunteste Badeleben.

Am dritten Tage, gerade als seine Leute vom Boot aus die schönsten Kopfsprünge ins Wasser machten, sah Gansser zu seinem Entsetzen die Rückenflosse eines Haifisches!

Und soundsoviel seiner Leute im Wasser!

Rast in die Kajüte, holt sich sein Gewehr, stürzt an Deck...

Die Rückenflosse ist verschwunden...

Ist doch nicht verschwunden ... dort drüben, ganz nahe, ist was ... Gansser legt an ... setzt mit offenem

Munde das Gewehr ab: Die „Rückenflosse“, die er jetzt sieht, ist das Periskop eines englischen U-Bootes!

Das Rendezvous war verraten!

Aber ehe er sich besann, sah er noch Entsetzlicheres: Vier schäumende Torpedolaufbahnen... mit unglaublicher Präzision rasten sie auf das Boot zu...

Die Matrosen, die an Deck sind, erkennen augenblicklich die furchtbare Gefahr, springen über Bord ... im nächsten Augenblick mußten vier entsetzliche Detonationen die Welt erfüllen, das U-Boot auseinanderfetzen!

Auf dreißig Meter sind die Torpedos ... zehn!

Jetzt!

Gansser starrt noch immer abwesend, das alles nicht begreifend, ins Wasser: Der eine Torpedo war vorn vorbeigezischt ... der zweite hinten ... der dritte unter dem U-Boot durchgegangen...

Der vierte schlug mit furchtbarem Knall genau in die Mitte des Bootes. Explodierte nicht! Schlag bloß ein Leck in den Öltank!

Wie rasend war alles, was an Bord war, auf die Stationen gestürzt. Die Artilleristen feuerten irrsinnig auf das U-Boot, das noch immer vorsichtig sein Sehrohr heraussteckte...

„Äußerste Kraft voraus“, befahl Gansser — ein Glück, daß die Ankerkette gerissen war!

Trotz der Torpedos, der Aufregung und des Briten blieb Gansser über Wasser, feuerte wie wahnsinnig, bis die Leute auf der Insel, entsetzt über diese Schießerei und die an den Felswänden explodierenden Tor-

pedos, in ihr Boot stürzten und auf ihr Schiff zuruderten ...

Tatsächlich fischte Gansser erst alle seine Leute auf, ehe er tauchte und davonfuhr ...

Aber der Abenteurer war noch lange nicht genug. Ich hatte vergessen, Gansser von dem gekaperten Norweger zu erzählen. Beinahe hätte er ihn torpediert!

Zum Glück besann sich Ölrichs rechtzeitig und setzte eine riesige Kriegsflagge ...

Um sich einigermaßen zu entschädigen, nahm sich Gansser wenigstens so viel Konserven als möglich an Bord ...

Diese Geschichten erzählte mir Gansser sehr gut aufgelegt und in seiner süddeutschen Mundart, die ich schwer genug verstand. Ich verdankte Gansser eigentlich meine Rettung ... wäre er vernichtet worden, hätte mir der Engländer ruhig aufgelauert und mich versenkt, ehe ich bloß seine Anwesenheit geahnt hätte ...

Nach einigen netten Stunden trennte ich mich von Gansser, der eine andere Aufgabe hatte als ich, und ließ mich von meinem Norweger schleppen.

Bei dieser Schleperei machte ich eine Erfahrung, die ich jedem Seemann empfehlen möchte: Die See war sehr bewegt, die Schleppeinen erwiesen sich als viel zu schwach. Eine Leine nach der anderen brach. Ich ließ also eine kombinierte herstellen aus einer Drahttrosse und einer Manilaleine. Die brach auch.

Da befahl ich, die Ankerkette des Norwegers achten auszubringen. Das war eine Hundearbeit, denn der Norweger besaß hinten kein Dampfspill. Schließlich wurde es aber doch geschafft: Dreißig Tage

schleppte er mich fast zum Äquator hinaus, dreißig Tage in sehr bewegter See — — die Kette hielt tadellos. Ich halte diese Schleppverbindung für die beste.

Schon nach einigen Tagen erreichte unser Schleppzug die Region der Passatwinde. Die Sonne platzte geradezu auf dem Meere, der Himmel war dunkelblau, man sah auch mit dem Glase nicht das dünnste Wattenfädchen einer Wolke.

Die See kam schräg von achtern, brachte unser Boot in leichtwiegende Bewegung.

Es war eigentlich gottvoll hier. Das spürte auch die Mannschaft ... die Mannschaft der letzten Kriegsjahre: Es waren keine jungen flotten Burschen mehr, nicht wahr? Sondern Familienväter, von denen jeder seine paar Tonnen Kummer und Heimweh mit an Bord hatte. Jetzt blühten — das ist vielleicht für einen rauhen Matrosen etwas viel behauptet —, jetzt lebten also die Leute auf meinem Boot auf, einer nach dem anderen stahl sich zu mir und versicherte mir teils ungeschlacht, teils in blumigerer Rede, daß so eine U-Boot-Fahrt etwas Herrliches wäre, nie im Leben hätte er sich das so vorgestellt. Ob wir wohl den ganzen Krieg (der doch schließlich auch einmal ein Ende haben müßte) fahren würden?

Zudem hatte sie mein siegreiches Gefecht mit den Franzosen etwas aufgerüttelt. Soldatische Instinkte erwachten, jetzt waren es richtige Krieger, die ich an Bord hatte, die sich auf jedes Abenteuer freuten ...

Die Fahrt wurde noch exotischer: Delphine hatten unser Boot entdeckt, begleiteten uns zu Hunderten, wurden harpuniert, geschlachtet, verzehrt ... sie sind ausgezeichnet!

Um das Märchen zu vervollständigen, verfolgten und umkreisten uns fliegende Fische. Es war eine Spielerei, diese wie geflügelte Heringe aussehenden Fische zu Hunderten zu fangen. Man brauchte bloß einen Scheinwerfer aufstellen und dahinter ein Segel. Sie fingen sich in dem Segel in ganzen Ballen, flogen ins Licht wie die Motten . . .

Für meine Leute aus dem kalten Norddeutschland aber waren diese Dinge Erlebnisse, die sie als Greise noch ihren Enkelkindern erzählen werden . . .

Es war wirklich eine sonderbare Fahrt in Tausendundeine Nacht: Der tropische Himmel, die tropischen Nächte . . .

Und dabei, versteht das doch: Es waren ja Seeleute . . . daß das Essen vorzüglich, ja geradezu schlemmerhaft war, wirkte doch auch auf die Laune! Zudem war es gar nicht langweilig, das Leben, wir hatten „gesellschaftlichen Verkehr“. Besuchten den Norweger, veranstalteten hier kleine Abende, ja ein paar meiner Offiziere durften immer auf dem Dampfer schlafen, um sich in seinen hohen bequemen Räumen zu „erholen“! Sogar ein Badezimmer hatte der Norweger!

Ich hielt es für richtig und klug, den norwegischen Kapitän seine Gefangenschaft nicht fühlen zu lassen. Stets betonten wir, daß wir Gäste seien auf seinem Schiff und er der Kommandant. Und so verstanden wir uns bald: Mehr, wir schlossen Freundschaft mit dem Kapitän, der langsam aber sicher unsere „Piratsitten“ annahm. Ja er tat, als sei er deutscher Offizier, in seinem Leibe kochte der Angriffsgeist . . .

Als er beim Äquator allein auf mich warten mußte,

kam ein französischer Segler, der mit Kanonen gespickt war. Mein Kapitanleutnant zog es also vor, seine „Tschinbum“, wie die Frontsoldaten kleinkalibrige Kanonen nennen, schweigen zu lassen.

Der Franzose fragte durch Funkspruch den Norweger nach dem Schiffsort. Ölrichs antwortete und fuhr ziemlich nahe an dem Franzosen vorbei, um sich sein Deck anzusehen.

Der Norweger aber stand neben ihm und schäumte: „Sein Sie man nich ängstlich ... wir brauchen Mehl ... rammen Sie das Schwein einfach und fertig...“, und er rieb sich die Hände im Gedanken an diese kleine Schlacht.

Aber Ölrichs blieb hübsch vernünftig: Der Franzose war ein Riesenschiff und der Norweger eine alte Kiste ... nein, nein, da war es besser, man blieb friedlich.

Auf dem Norweger war ein junger Passagier aus der französischen Schweiz. Er sollte die dreißig Tonnen Gummi aus Mosambik in Marseille abgeben und dann gleich seinen Urlaub antreten. Ein ganz netter Mensch, nur ein bißchen ängstlich. Meine Leute hatten diesen Fehler natürlich sehr bald entdeckt, und sie neckten den jungen Mann mit allen möglichen Kindereien. Eines Mittags, als der Schweizer sein Mittagsschläfchen hielt, schlugen sie mit einem schweren Hammer in der Nähe seiner Kammer gegen eine Blechwand. Die Wirkung war verblüffend: Wie ein Wahnsinniger stürzte der junge Schweizer aus der Kajüte:

„Was ist los, was ist los!“

Er hielt die Hammerschläge für Kanonendonner

und glaubte, ein wildes Gefecht sei im Gange. Meine Leute heulten vor Lachen . . . die richtige Rotte Korah.

Der Schweizer verfolgte den Krieg sehr genau. Er erzählte mir viel Neues von General Lettow-Vorbeck, der seit Kriegsbeginn in unserer Kolonie Ostafrika kämpfte. Seine Tapferkeit wurde sogar von seinen Feinden, den gegen ihn kämpfenden Engländern, bewundert.

Der junge Mann hatte mir einen Floh ins Ohr gesetzt: Ich dachte jetzt fortgesetzt nach, wie ich General Lettow-Vorbeck Hilfe bringen konnte.

Leider merkte ich damals gerade, daß die Ölersparnis durch das Schleppen gar nicht so übermäßig groß war. Ich mußte zu oft meine Batterie aufladen, weil der Stromverbrauch durch die vielen elektrischen Einrichtungen des Bootes groß war: Es wurde elektrisch gekocht, der Kreiselkompaß lief ständig, die Ventilatoren und oft noch irgendwelche Pumpen. Jedenfalls: nach Ostafrika schleppen ging nicht, denn hätte ich irgendwo den Schlepper verloren, so wäre ich mit meinem Brennstoffvorrat nicht zurückgekommen, ganz abgesehen davon, daß die Kohlen des Norwegers zur Neige gingen und ich mich nach etwas anderem hätte umsehen müssen.

Tagelang kam keine Rauchwolke in Sicht, das Meer war wie ausgestorben. Wir passierten die Cap Verdischen Inseln und sahen von weitem Porto Grande. Auch hier war keinerlei Leben. Wir schleppten also weiter mit Kurs auf Sierra Leone. Kurz vor diesem Hafen detachierte ich den Norweger mit dem Befehl, in einer Gegend zu warten, wo kein Verkehr herrschte und keine Gefahr für ihn bestand. Ich selbst legte

mich südlich von Sierra Leone in Sicht der afrikanischen Küste auf die Lauer, um die Dampfer abzufangen, die in Richtung Kapstadt—Sierra Leone fuhren. Leider war die Luft hier infolge der großen Hitze und der allgemeinen Feuchtigkeit durch Wasserverdunstung so diesig, daß wir keinen rechten Ausblick hatten und nichts in Sicht bekamen.

Schließlich legte ich mich direkt vor den Hafen von Sierra Leone. Doch nichts kam heraus, Verkehr war nicht zu beobachten.

Ich glaube, es war elf Uhr nachts, ich stand mit meinen Offizieren an Deck. Es war eine stockdunkle Nacht, eine jener, in der man angeblich die Hand nicht vor den Augen sieht...

Aber mit einem Male lösten sich doch schwarze Silhouetten aus dem Dunkel...

Schiffe!

Ein Konvoi!

Wir lagen mitten drin ... mußten dreißig Meter vor, zurück, mußten manövrieren, um nicht gerammt zu werden.

Ich starrte in die Nacht: Auf hundert Meter passierten zwei Hilfskreuzer — — langsam glitten ihre Silhouetten an uns vorbei.

Meine Leute schon an den Fünfzehnzentimeterkanonen...

Kein Mensch sprach ein Wort, aber ich wußte, daß die Leute auf das Feuern brannten...

Langsam zogen die Hilfskreuzer vorbei, während ich überlegte...

Sie würden das Feuer erwidern ... auf fünfzig, beziehungsweise auf hundertfünfzig Meter. Da konnte

auch in dieser Höllennacht jeder Schuß ein Treffer sein . . . wir mußten vernünftig bleiben.

Einen Torpedo wollte ich indes riskieren.

Aber ehe ich fertig war, hatte die Nacht den Konvoi verschluckt . . .

Ich verfolgte aber den Konvoi mit äußerster Kraft, um ihn bei Hellwerden anzugreifen.

Als die afrikanische Sonne am nächsten Morgen strahlend aufstieg, kam tatsächlich voraus eine Rauchwolke in Sicht. Ich merkte jedoch bald, daß der Konvoi verschwunden, und daß dieser Dampfer entweder nicht dazugehörte oder zurückgeblieben war.

Es gab nur eine sehr kurze Schießerei: Die Aufschläge des Dampfers lagen weit weg, wie der Seemann sagt, am Monde. Der Dampfer war ein großer Grieche, der zirka sechstausend Tonnen Palmöl in Fässern geladen hatte. Der Kapitän des Griechen führte den stolzen Namen Themistokles. Während seine ganze Besatzung in zwei Rettungsbooten neben unserem U-Kreuzer wartete, untersuchten wir den Dampfer. Er machte einen recht schmutzigen, verwehrlosten Eindruck. Das, was mich aber interessierte, war seine Ölladung. Und ich beschloß, wenn unsere Maschinen mit diesem Öl arbeiten konnten, meinen ganzen Ölvorrat aufzufüllen und den Dampfer als Reserve mitzunehmen. Ich konnte dann, solange ich Lust hatte, Krieg führen, konnte überraschend in Kapstadt und in Daressalam auftreten, konnte zu Lettow stoßen, eventuell später die indischen Häfen anlaufen und auf diese Weise einen Kreuzerkrieg führen, der die Welt mit Staunen und Entsetzen erfüllte. Ich spann meine Pläne weiter: Sollte meine Artillerie-

munition zu Ende gehen, konnte ich die Geschütze der erbeuteten Dampfer montieren. Torpedos hatte ich genug, die Hauptsache blieb der Brennstoff, und den gab mir der Grieche überreichlich.

Ich nahm sofort zwei Fässer von der Decksladung des Dampfers an Bord und ließ dieselben in den Vorratstank der Diesel einfüllen. Wir waren gerade beim Aufladen unserer Batterie. Eine der beiden Diesel lief, ich konnte die Probe machen. Tatsächlich, das Palmöl schien der Maschine gut zu schmecken, sie lief ruhig weiter. Der Ingenieur meinte, ob ich nichts dagegen hätte, wenn er auch den zweiten Diesel anstellte und mit dem Palmöl laufen ließe.

Ich war natürlich begeistert und freute mich, als bald darauf beide Maschinen wundervoll liefen. Wir überlegten jetzt, wie wir am besten und praktischsten das viele Öl in unsere Tanks füllen könnten und entwarfen einen „Feldzugsplan“ für die nächste Zukunft. Es war mir wichtig, daß die norwegische Besatzung meines Norweger-Dampfers nichts von dem Griechen erfuhr. Ich wollte den Griechen fern von jedem Verkehr halten und ihn nur von Zeit zu Zeit heranziehen, um Öl aufzufüllen, er sollte mein schwimmendes Depot werden.

Mein „Feldzugsplan“ war gerade fertig, als ich aus meinen Träumen geschreckt wurde: die Maschinen standen!

Das Schlimmste ahnend stürzte ich in den Maschinenraum...

Sah das bekümmerte Gesicht meines Ingenieurs und wußte alles: Die Dieselmotoren vertrugen doch kein Palmöl...

Das wäre nicht das Schlimmste gewesen ... es kam ärger.

Die Dieselmotoren waren derart verstopft, daß wir sie auseinandernehmen mußten...

„Wie lange wird das dauern?“ fragte ich den Ingenieur.

Er meinte, das könnte schon zehn Stunden dauern...

Er irrte sich aber: Es dauerte sechsunddreißig Stunden!!!!

Endlich gelang es, unsere Maschinen nacheinander zum Laufen zu bringen. Mein Ingenieur fand bald die Erklärung: In dem Palmöl waren ganz feine Körnchen enthalten, die immer wieder die Düsen der Dieseleinspritznadeln verstopften.

Den griechischen Dampfer brauchten wir übrigens gar nicht zu versenken, er sank ganz von selber: Er war nämlich leck, und der Kapitän hatte den Dampfer nur dadurch gehalten, daß er die Pumpen fortgesetzt laufen ließ. Der Grieche lag schon fast ganz unter Wasser, da entdeckten meine Leute einen großen Affen, der aufgeregt hin und her lief und so kläglich weinte, daß ich ein Boot hinüber schickte. Der Affe kletterte sofort hinein, klammerte sich an einen Matrosen, streckte ihm seinen großen häßlichen Affenkopf entgegen und machte eine Miene, ihm aus Dankbarkeit einen Kuß zu geben. Es war ein kräftiger Pavian, eine Dame, vielleicht einen Meter groß. Wir hatten schon eine ganze Menagerie an Bord: einen Terrier und zwei ganz kleine Affen, Jack und Yette, die von verschiedenen Dampfern stammten. Der Terrier wurde bald „Mubus“ größter Feind. „Mubu“ är-

gerte den Terrier bis aufs Blut. Er war an Schlaueit und Fixigkeit dem Terrier weit überlegen. Der Terrier namens Bambu dagegen hatte den großen Kampfesmut, faßte Mubu aber niemals, weil er doch nicht klettern konnte. Der Affe fraß alles wie ein Mensch, auch genau soviel oder noch mehr. Mich besuchte er meist morgens, sobald die Matrosen ihn losgekettet hatten. Leise schlich er über mein Bett, griff in eine kleine Kiste, in der er Rosinen und sonstiges Backobst wußte. Ich hatte für solche Besuche meinen ledernen Leibriemen liegen, mit dem ich dem Dieb eins versetzte. Trotzdem kam er jeden Morgen wieder...

Sechzig Seemeilen nördlich vom Äquator...

Wir saßen in der Messe, ich spielte mit dem Terrier...

Da platzte der jüngste Leutnant in die Messe: „Nauen ist da!“

„Bravo“, sagte ich leise. Bis Madeira hatte der junge Offizier, der unser Funkoffizier war, mit Nauen wechselseitigen Verkehr aufrechterhalten. Dann konnte uns Nauen nicht mehr hören... Und mit einemmal versagte der Empfang.

Jetzt, sechzig Meilen nördlich vom Äquator, hatte der Leutnant unsere Funkmasten, die wir elektrisch heben und senken konnten, mit sehr langen Stangen noch verlängert. Heute war er fertig geworden...

Nauen war da: Die Heimat sprach.

Atemlos hörten wir nach längerer Zeit wieder den Kriegsbericht.

Donnerwetter, es ging ja fein?

Unsere Lage auf dem Kriegsschauplatz war (Früh-

jahr 1918) nicht schlecht: Rußlands Kraft war gebrochen, es hatte Frieden geschlossen. Deutsche Truppenteile standen tief im Innern dieses Landes, um für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Der General von Mackensen aber hatte ganz Rumänien erobert, so daß ganze Korps von hier nach dem Westen gelegt werden konnten.

Gerade um diese Zeit berichtete Nauen von einer großen deutschen Offensive bei Armentières, die anfangs vorzügliche Fortschritte machte. Es sollten neunzigtausend Engländer gefangengenommen worden sein . . .

Wein her! Wir waren in der richtigen Stimmung.

Es ging also doch dem Ende zu. Dem für Deutschland günstigen Ende! Es knisterte nicht mehr im Gekälk der Entente, es krachte schon, hurra!

Wir hätten jetzt keine Tropensonne mehr gebraucht, der Tag trällerte schon so sein schönstes Lied!

*

Ich hatte die Rückreise angetreten und dampfte langsam in Richtung auf Dakar. In einiger Entfernung von diesem Hafen sollte ich an einem bestimmten Tage meinen Norweger wieder treffen. Ich war rechtzeitig dort und wartete eine Nacht. Nichts.

Plötzlich tauchte ein Lazarett dampfer auf . . .

Hatte Ölrichs sich diesmal als Lazarett dampfer mas-kiert? Wo hatte er denn bloß die vielen elektrischen Glühbirnen hergenommen, die zu dieser Maske gehörten und den Schiffsleib umkränzten?

Als der helle Lichterstreifen aber näherkam, wurde

ich doch mißtrauisch und tauchte. Hell schien der Mond, man konnte im Sehrohr alles gut ausmachen... Es war nicht Ölrichs, es war ein Feind! Ein mächtiges Schiff von etwa zwanzigtausend Tonnen, mit zwei Masten und zwei Schornsteinen. Er passierte mich in einem Abstand von bloß fünfhundert Metern, ich hätte ihm fein einen Torpedo in den Bauch jagen können! Und hatte große Lust dazu, wollte ihn wenigstens anhalten und untersuchen, denn ich konnte mir nicht recht vorstellen, von welchem Kriegsschauplatz so viele Verwundete kämen, um diesen enormen Dampfer auszufüllen. Von Ostafrika? Wo auf deutscher Seite nur etwa dreihundert Weiße und einige Tausend Neger kämpften? Lettow konnte doch unmöglich den Engländern so große Verluste beibringen? Nur mit Rücksicht auf meinen Norweger, der jeden Augenblick erscheinen mußte, unterließ ich diese Untersuchung, zumal es sehr zweifelhaft war, ob der Lazarett dampfer auf einen Warnungsschuß reagieren würde. Vermutlich wäre er ausgerissen, hätte Hilfe herbeigefunkt, und es wäre eine unberechenbare Affäre daraus geworden. Zum Schluß hätte man mir noch Vorwürfe gemacht, daß ich ein Lazarett schiff beschossen hätte!

Am nächsten Morgen war der Norweger zur Stelle. Seine Kohlen waren längst zu Ende. Man hatte mit Erdnüssen gefeuert. Zum Dank für die Dienste, die er mir geleistet hatte, versenkte ich ihn, denn er hatte ja noch die ganze Konterbande in seinem Bauch. Das was ich verbraucht hatte, war nur ein winziger Bruchteil seiner Ladung gewesen.

Der Kapitän des Norweger war dennoch guter

Dinge, er hatte ein schönes Motorboot und nahm damit seine Rettungsboote in Schlepp. Bis Dakar hatte er nur wenige Meilen zu fahren.

Er schied übrigens traurigen Herzens, er wäre am liebsten auf unser U-Boot übergestiegen.

„Können Sie mich nicht auf Ihrem U-Boot brauchen“, sagte er scherzhaft. Aber beinahe etwas wie Neid klang doch in seinen Worten mit...

Er bat nur noch, ihm später ein Photo zu senden, auf dem sein Dampfer mit Funkantenne zu sehen war. Diese Bitte wurde ihm auch erfüllt.

XXI

Mein letztes Gefecht

Mit einem Amerikaner – Nette Stunden an Bord eines spanischen Dampfers – Ein General aus Uruguay und ein Ruffel des Auswärtigen Amtes für mich – Ich habe das Gehen verlernt

Wir sind nördlich Madeira.

Da sehe ich am Horizont einen riesigen Dampfer entlangziehen.

Distanz sechzehntausend Meter. Also in Reichweite unserer „Fünfehner“.

Ich lasse einen Warnungsschuß abgeben, beobachte mit dem Glas den Dampfer.

Was war das: Kein Aufschlag — also war der Dampfer getroffen...

Das war mir mehr als peinlich. Und wurde noch peinlicher: Der Dampfer stoppte sofort. Als ich näher herankam, sah ich die spanische Flagge!

Aber ich sah auch, daß der Dampfer am Heck rauchte ... er schien zu brennen ...

Ich machte meinem Artillerieoffizier die heftigsten Vorwürfe.

Ich ließ das schärfste Glas bringen, beobachtete weiter. Und beruhigte mich bald: Er brannte nicht, der Dampfer, er ließ bloß Dampf ab.

Durch Funkentelegraphie forderte ich den Dampfer auf, seine Papiere zu bringen. Er setzte gleich ein großes Ruderboot aus, das uns entgegenfuhr.

Als das Boot näherkam, las ich „Infanta Isabella de Bourbonne“.

Ich erkannte aber auch die Mannschaft. Das waren fabelhaft angezogene Kavaliere.

Der erste Offizier des Dampfers führte das Boot. Er stellte sich mir vor, begrüßte mich auf das höflichste.

Die Isabella war auf dem Wege nach Spanien, hatte keine Konterbande an Bord. Dafür viele Passagiere. Da nun die Engländer alle neutralen Dampfer untersuchten und jeden auch bloß einigermaßen verdächtigen Passagier von Bord holten, wollte ich die Pässe visitieren lassen: Ich befahl meinem Leutnant Kosbadt, der perfekt spanisch sprach und mit den spanischen Gebräuchen vertraut war, mit Ölrichs und dem Arzt an Bord zu gehen. Ich bat sie, sich so adrett wie möglich zu kleiden.

Inzwischen beruhigte mich der spanische Offizier: Mein Schuß hatte nicht gesessen ... war bloß ein wenig bedrohlich für die Passagiere über Bord gefaucht ...

Die ganze Reling war voll verängstigter Menschen, als das Boot mit unseren Offizieren ankam: So also sahen die deutschen „Seeräuber“ aus ... und was würden sie jetzt machen ... alle umbringen? ...

Der Kapitän, von dem der Arzt später sagte, er sei eine wandelnde Whiskyflasche, begrüßte meine Offiziere sehr höflich und nett und meinte: „Wir speisen gerade, hätten die Herren nicht Lust, das Diner an Bord einzunehmen?“

Ölrichs, als der „Älteste“, nahm an.

Der Salon war voller Neugierde, Angst, Freude

auch über diese Sensation. Man aß jedenfalls wenig damals . . .

Plötzlich erhob sich Kosbadt, der ein ausgezeichnete Redner war, und hielt eine spanische Rede über Krieg und U-Boot und die Isabella und die Damen, die er schließlich mit einer chevaleresken Redewendung hochleben ließ . . .

Die Frauen lachten, freuten sich, machten den hübschen Offizieren Augen, aber der Ernst sollte doch nicht ausbleiben: Bei Untersuchung der Pässe stellte es sich heraus, daß eine Militärkommission aus Uruguay an Bord war, bestehend aus einem General und mehreren Hauptleuten . . .

Uruguay hatte damals schon die Beziehungen mit Deutschland abgebrochen . . .

Wohin die Kommission fahre? Paris, hieß es . . .

Ölrichs fand die Sache wichtig genug, sich mit mir in funkentelegraphische Verbindung zu setzen — ich befahl, den General an Bord des U-Bootes zu bringen.

„Ich lade Exzellenz ein, mit mir als Passagier erster Klasse nach Deutschland zu fahren . . .“

Die Exzellenz, ein alter, weißhaariger Herr, war sehr entsetzt . . . er wollte mit mir direkt verhandeln . . . es mußte ein Ausweg gefunden werden . . .

Und er stieg in ein Boot und kam zu mir herüber.

Neugierig musterten die Offiziere das riesige U-Boot, das erste deutsche U-Boot überhaupt, das sie sahen.

Ich empfing die Offiziere und bat sie, mit mir in die Messe zu kommen. Dort wartete ein kleines Frühstück auf sie.

Der General schien einigermaßen beruhigt. Er explizierte mir des langen und breiten, daß er nicht mitfahren könnte.

„Ich bin ein alter Mann, sehen Sie mich doch an, Herr Kapitän, ich würde eine so beschwerliche Reise in einem U-Boot nicht mehr aushalten.“

„Geben Sie mir Ihr Ehrenwort, nicht nach Paris zu fahren!“

Der General sah überrascht auf: „Bitte.“ Und reichte mir die Hand.

Die Hauptleute, durchaus schöne, gepflegte Menschen, die den besten Eindruck machten, fraßen mit den Blicken geradezu jede Einrichtung des U-Bootes.

„Wer doch mit Ihnen fahren dürfte . . . ich meine als Ihr Offizier!“ platzte einer heraus. Die Exzellenz lächelte: Der alte Soldat schien wohl ganz ähnlich zu empfinden . . .

Wir sagten einander Lebewohl, schüttelten einander die Hände, der General bedankte sich immer wieder für meine Freundlichkeit.

Als meine Leute zurückkamen, brachten sie einen riesigen Korb mit französischem Champagner mit. Für mich. Daran ein paar herzliche Zeilen des Generals.

War die Isabella eine nette Abwechslung in unserem „öligem“ Leben, so war das deutsche Außenamt nicht ebenso entzückt von diesem Zwischenspiel. Ich bekam eine Rüge, weil ich angeblich den Beziehungen zu Uruguay geschadet hätte . . . der General wurde nämlich seines Ehrenwortes entbunden und fuhr doch nach Paris . . .

Dafür schrieben die französischen Blätter Spalten darüber, daß ich betrunken gewesen wäre und die Kommission abgeohrfeigt hätte...

Am gleichen Abend trafen wir noch einen zweiten spanischen Dampfer, die „Montevideo“. Sie hatte Kurs auf New York, ihre Ladung war Konterbande: Ich durfte sie, wenn ich wollte, versenken. Die Ladung bestand nun zwar aus Bekleidungsgegenständen, die im allgemeinen nach den Haager Bestimmungen zu Konterbande gerechnet wurden. Hier aber handelte es sich fast ausschließlich um Damenwäsche und ähnliche Luxusgegenstände. Da nun Spanien zu den wenigen deutschfreundlichen Ländern zählte, konnte ich mich nicht dazu entschließen, diesen großen Dampfer mit seiner harmlosen Ladung zu versenken, auch wenn ich nach den Haager Bestimmungen das Recht dazu hatte.

Meine Offiziere waren mit meiner „milden Auffassung“ keineswegs einverstanden, zumal unsere Versenkungsziffer kaum zwanzigtausend Tonnen betrug. Die achttausend Tonnen der Montevideo hätten uns etwas herausgerissen. Ich bat jedoch den Kapitän, nach Spanien zurückzufahren und sich einen Erlaubnischein der deutschen Vertretung geben zu lassen. Der Kapitän hat dieses Versprechen getreulich erfüllt. Die Spanier haben es Deutschland stets hoch angerechnet, daß ich die Montevideo schonte. Auch unsere Regierung war mit meinem Verhalten ausnahmsweise einmal einverstanden.

Zwei Tage später gerieten wir in einen Artilleriekampf mit einem amerikanischen Transporter, den wir auf große Entfernung sichteten. Der Amerikaner

zeigte uns sofort sein Heck und lief hohe Geschwindigkeit, indem er feuerte, was seine Kanone hergab. Wir selbst erzielten zwar Treffer, konnten ihn aber nicht zum Stoppen bringen. Die Entfernung vergrößerte sich schnell, er war bald aus Sicht.

Später hieß es, daß dieser Amerikaner verschollen sei, sein Ziel jedenfalls nicht erreicht hätte. Vielleicht haben ihm meine Treffer ein Leck geschlagen, dem er später zum Opfer gefallen ist.

Es war mein letztes Gefecht: Im ganzen hatte ich nach meinen Berechnungen zirka hundertfünfzig Schiffe mit vierhundertzwanzigtausend Tonnen versenkt. Während ich 1916 von allen U-Kapitänen die höchste Versenkungsziffer aufzuweisen hatte, geriet ich durch den langen Aufenthalt im Schwarzen Meer, meine Reisen zu den Senussen und durch die letzte lange Reise in ein verkehrsarmes Gebiet ins Hintertreffen. Vor mir waren Arnauld de la Perrière und Forstmann, die fünfhunderttausend bzw. vierhundertfünfzigtausend Tonnen versenkt hatten. (Arnauld war erst im Laufe des Krieges Kommandant geworden. Er ging mit unglaublichem Schneid und großer Energie an alles heran, er hatte aber außerdem Glück; sein Boot wurde nie getroffen, trotzdem fast jede seiner Reisen reich war an kritischen Momenten. Arnauld ist heute noch bei der deutschen Marine, er hat die beste Aussicht, einmal Flottenchef zu werden. Er ist sehr klug und geistreich, jeder bewundert ihn neidlos, weil er alle hoch überragend, von kraftvollem Siegerwillen beherrscht, Übermenschliches im Kriege leistete. Forstmann war ein alter Friedenskommandant, er arbeitete mehr nach meiner Methode.)

Der letzte Teil der Reise verlief ohne sonderliche Erlebnisse. Es gelang uns wieder, unbehelligt durch den Minengürtel und durch die englischen U-Boots-Linien der Nordsee, des Skagerraks und Kattegats hindurchzukommen.

Als ich endlich in Kiel von Bord ging, geschah etwas ganz Merkwürdiges: Ich konnte nicht mehr gehen!

Nicht, daß ich etwa getaumelt wäre, aber ich hatte immerhin das Gefühl eines Rekonvaleszenten: Ich war einfach nicht mehr imstande, größere Strecken zu Fuß zu machen. Ich war wie ein ganz alter Herr, der immer wieder ein wenig stehenbleiben oder auf einer Bank ausruhen mußte...

Es war kein Wunder: einhundertneununddreißig Tage war ich ununterbrochen gefahren — die längste Reise, die je ein U-Boot gemacht!

Über ein drittel Jahr war ich auf dem U-Boot gewesen...

Zehn Jahre war ich bei der Waffe, acht Jahre Kommandant...

Da verlernte man eben das Gehen!

XXII

Noch einmal erstrahlt das kaiserliche Deutschland...

*Wieder in Kiel — Deutschlands riesige U-Boot-Flotte —
Herrliche Hoffnungen — Der Kaiser besucht uns —
Begeisterung und kein Ende*

Das erste, was mich alle Menschen fragten: Ob ich sehr ausgepumpt sei nach einer solchen Rekordreise...

Ich war es nicht. Ich schwöre es. Ich fühlte mich wie der Fisch im Wasser, seit ich aus dem Wasser war und wieder Heimatboden unter meinen etwas steif gewordenen Füßen hatte.

Gleich am Tage nach meiner Ankunft waren meine Eltern aus Sonderburg gekommen. Hatten aufgeatmet, die Teuren: Der Admiralstab hatte ihnen vor einiger Zeit eine bittere Nachricht zukommen lassen: „U 157‘ läßt seit vielen Wochen nichts mehr von sich hören... wir glauben uns verpflichtet zu dieser Mitteilung... usw.“

Meine Eltern waren sehr gedrückt: Es war die zweite Meldung dieses Inhaltes: Auch das U-Boot, auf dem sich mein Bruder befand, war schon als überfällig gemeldet worden.

Jetzt hatten sie wieder Hoffnung. Und ich mit ihnen — — — leider hofften wir vergeblich: Nicht Admiralstab, nicht Kameraden... niemand erfuhr je, was aus diesem Boote geworden war!

Ich war, sagte ich das schon? — Papa geworden, wir hatten uns in Kiel eine kleine reizende Wohnung eingerichtet, ich wollte jetzt doch ein bißchen ein anderes Leben führen als auf dem verölten U-Kreuzer.

Ich war daher sehr froh, als man mir mitteilte, daß ich mit „U 157“ keine zweite Reise zu machen brauchte. Man hatte mich für einen der noch im Bau befindlichen U-Kreuzer vorgemerkt. Dieser neue U-Kreuzer sollte zwei dreitausend PS-Diesel-Maschinen erhalten, mit denen er etwa achtzehn Seemeilen Geschwindigkeit laufen konnte. Auch alle übrigen Erfahrungen, die man im U-Boots-Kriege mit U-Booten gemacht hatte, waren bei diesem Neubau berücksichtigt worden. Ich freute mich also sehr, denn ohne Frage bildete dies Boot eine Waffe, die geradezu furchtbar war, mit der man wahrhaftig den Teufel aus der Hölle holen konnte.

Auf allen deutschen Werften wurden jetzt serienweise U-Boote aller Art gebaut. Man hoffte monatlich bis zu vierzig U-Boote fertigstellen zu können!

Um die erforderlichen Kommandanten, Ingenieure und Mannschaften auszubilden, war die U-Schule zu einem gewaltigen Apparat ausgebaut worden. Ein großer Passagierdampfer, der „Meteor“, diente als Wohnschiff für die Offizierschüler, auch waren hier Räumlichkeiten für den theoretischen Unterricht eingerichtet worden. Eine ganze Flotte von Dampfern, Torpedobooten und Fischereifahrzeugen waren der U-Schule unterstellt: Sie dienten als Zielbilder, die möglichst der Wirklichkeit entsprachen: Vor der Eckernförder Bucht konnte man täglich riesige Konvois in Zick-

zackkursen fahren sehen, um den Schul-U-Booten als Ziel zu dienen. Die Übungen waren zum Teil so kriegsmäßig, daß man sie als nicht ganz ungefährlich bezeichnen konnte.

Ich schlug jeden Urlaub aus und ließ mich wieder als Lehrer bis zur Indienststellung meines U-Kreuzers auf die U-Schule kommandieren.

Ich bekam hier eine sehr interessante Aufgabe: Ich mußte allen neuen U-Booten, bevor sie an die Front gingen, einen kurzen Kursus auf der U-Schule erteilen. Es kam darauf an, die Kommandanten dieser Boote in den neuesten Angriffsmethoden zu unterweisen. Ich selbst hatte mir ja im Laufe der Kriegsjahre viele neue Methoden für Unterwasser-Torpedoangriffe ausgedacht. Jetzt hatte ich Gelegenheit, sie an Zielen auszuprobieren.

13. | Tagüber wurden Unterwasserangriffe auf zickzack-fahrende Konvois mit Übungstorpedos gemacht. In der Nacht das gleiche, doch nur Überwasserangriffe. Dieser Dienst, der mich Tag und Nacht, Woche um Woche in Anspruch nahm, war zwar recht aufreibend, ich sammelte aber dabei so viele Erfahrungen, daß ich eigentlich jetzt erst das Gefühl hatte: Ich verstehe etwas!

13. | Die U-Boote, die damals als Serienfabrikate „durch meine Hände gingen“, um an die Front geschickt zu werden, gefielen mir: Es waren kleine, sehr wendige Boote mit hoher Geschwindigkeit. Das Unerhörteste aber war, daß sie in dreißig Sekunden tauchten! Die Unterwasserangriffe mit diesen Booten waren ein Kinderspiel gegenüber „U 38“ und „U 157“, weil die neuen Boote brillant drehten.

Stellten schon diese kleinen, wendigen, unglaublich schnell tauchenden Boote eine entsetzliche Waffe dar, so waren wir damals bereits im Besitz mehrerer Erfindungen, die alle bisherigen Methoden des U-Boot-Abwehrkampfes völlig illusorisch machten, ja den Gegner in die schwerste Gefahr bringen mußten. Abhorchapparate, Fliegerangriffe, Wasserbomben, dieses ganze Latein englischer Abwehr war zu Ende...

Binnen kurzem sollten wir imstande sein, die Torpedos ohne verräterische Luftblasen abzufeuern...

Noch mehr: Nicht einmal die Richtung, aus der der Torpedo kam, hätte der Gegner erkannt: Die Torpedos kamen von unten, trafen am Kiel!

Leider konnten diese Erfindungen nicht mehr ausgenützt werden, der Zusammenbruch kam den technischen Gelehrten zuvor.

Begreiflicherweise lehne ich es auch heute ab, Details über diese Erfindungen, von denen ich außerdem bloß einen kleinen Bruchteil andeutete, zu verraten...

Wir wußten, daß sich Seine Majestät, der Kaiser für die U-Boot-Waffe sehr interessierte. Dieses Interesse ging so weit, daß er sich die U-Boot-Bücher (Logbücher) selbst senden ließ und seine Randbemerkungen machte, die immer sehr treffend waren. Es läßt sich also denken, daß wir alle freudig erregt waren, als es hieß: Der Kaiser kommt nach Kiel!

Der Kaiser fuhr natürlich auch nach Eckernförde, sich die U-Boot-Schule anzusehen.

Der „Meteor“ lag am Quai, die ganzen in der Ostsee befindlichen U-Boote waren konzentriert, lagen genau „ausgerichtet“ wie Infanteriezüge nebeneinander, die Mannschaft in dem damals üblichen, schmucken Lederzeug der U-Leute an Deck.

Zwei Musikkapellen spielten ununterbrochen. Aber es waren eigentlich bloß zwei Lieder, die gespielt wurden, zwei allerdings, die uns Seeleute in helle Erregung brachten: Das berühmte „Seeräuberlied“ und „Siegreich wollen wir England schlagen“.

Der Kaiser kam, mit raschen Schritten, lebhaft. Schritt zunächst am Land die Front der Offiziersschüler ab. Sah sich jeden an, interessierte sich für alles.

Dann bestieg er die Brücke des „Meteor“, beobachtete, wie die Boote ausliefen.

Dann fuhr der „Meteor“ ab. Es sollte nämlich draußen vor der Eckernförder Bucht ein Konvoi zusammengestellt werden, an dessen Spitze der „Meteor“ selbst fuhr. Dieser Konvoi sollte mit Übungstorpedos beschossen werden . . .

Während der Fahrt nach der Eckernförder Bucht fand ein Frühstück statt, an dem ich teilnahm, ja zwischen mir und dem Kaiser saß bloß Admiral Michelsen, der neue Befehlshaber der U-Boote, ich hörte also jedes Wort.

Man sprach ausschließlich von den U-Booten. Der Kaiser stellte immer wieder neue Fragen, deren Antworten ihn zu befriedigen schienen. Er war in brillanter Stimmung.

Nach dem Frühstück stieg der Kaiser auf die Brücke, sah dem Gefechte zu. Die „Torpedierung“ des „Meteor“ gelang glänzend.



Der belgische Dampfer „Daghestan“ mit 3800 Tonnen Schmieröl
wird gesprengt



Untergang des englischen Küstendampfers „Maggie“
mit 1300 Tonnen Stückgut für Irland



Das im Aufbaudeck lagernde „Dingi“ wird ausgesetzt



Artilleriemunition wird durch Einschrauben von Zündern
scharfgemacht

Nachher gab es eine sonderbare Parade: Der Kaiser fuhr an einer Reihe aufgetauchter U-Boote vorbei. In dem Augenblick, als der Bug des „Meteor“ passierte, tauchten die Boote. Ein herrlicher Anblick, wie sie in dreißig Sekunden völlig verschwunden waren!

Schließlich hielt der Kaiser im Saale des „Meteor“ eine Ansprache an uns.

Er setzte uns auseinander, daß er gerade jetzt von uns einen für den ganzen Krieg ausschlaggebenden Erfolg der U-Boot-Waffe erwarte. (Tatsächlich waren die ganz zusammengeschrumpften täglichen Versenkungsziffern wiederum jäh hinaufgeschnellt!!)

Der Kaiser sprach interessant. Vor allem war er ein glänzender Redner und verstand eines: Begeisterung zu entfachen.

Ich ballte meinen Eindruck damals in einem Worte zusammen: „Imperator!“ ... er war ein wahrhaftiger Imperator.

Nach seiner Rede verließ der Kaiser den Saal und sagte im Hinausgehen: „Ich möchte jetzt noch die Kommandanten sprechen, denen ich den Pour le mérite verliehen habe.“

Es waren zufällig eine ganze Menge da.

Er sprach mit jedem, kannte jeden...

„Sie sind also Valentiner“, sagte er zu mir und zeigte sich über eine Anzahl meiner Taten sehr unterrichtet.

Wenige Tage später sandte der Adjutant der U-Boot-Schule nach mir...

Es sei eine traurige Nachricht eingelaufen...

Bestürzt meldete ich mich bei Kapitän Eschenburg, dem Führer des Schulverbandes . . .

In knappen, für mich so furchtbaren Worten teilte er mir den Tod meines Vaters mit . . . ein Torpedoboot liege unter Dampf, mich in ein paar Stunden nach Hause zu bringen.

Es war eine böse Fahrt durch Herbstwetter und Herbstgedanken . . .

Ich dachte an den Toten, Erinnerungen aus meiner Kindheit zogen vorbei.

Und das Bild eines deutschen Geistlichen, eines wahrhaften Geistlichen stand vor mir . . .

Das ergeht wohl jedem Sohne so: Daß es ihm nach dem Tode des Vaters ist, als hätte man eine schwere Tür vor dem bisherigen sonnigen Leben zugeschlagen.

Auch ich erlebte das. Auch ich wurde ein anderer.

Aber ich mußte es erleben, daß mit dem Tode meines Vaters noch anderes versank. Daß wenige Tage nach seinem Tode ein Begriff verlöschte, der für Millionen Menschen, Millionen Deutsche Glaube und Heimat bedeutete: Das Deutsche Kaiserreich . . .

XXIII

Revolution in Kiel!

Sonderbare Befehle – Ein Infanterie-Regiment, das überläuft – Jagd auf Offiziere – Noske erscheint!

Meine schönen Urlaubstage schienen gezählt. Mit Riesenschritten näherte sich mein neuer U-Kreuzer seiner Fertigstellung.

War das ein Boot! Dreitausend PS indizierte jede der beiden Maschinen. Sechstausend im ganzen. Ich konnte meine achtzehn Seemeilen laufen.

Kein Konvoi, nicht einmal ein Schnelldampfer sollte mir mehr entinnen!

Dazu vier Fünfzehnzentimetergeschütze!

Zwanzig jener neuen Torpedos, die keine Blasen mehr machten, so daß ihr Lauf unsichtbar war! Jener Torpedos, die von unten kamen, das Schiff am Kiel trafen — nicht einmal die Richtung ahnte der Getroffene!

Ich war in Gedanken längst wieder auf meinen Fahrten.

Da sickerten die ersten Gerüchte von schweren Disziplinlosigkeiten durch. Bald darauf wurden die Gerüchte greifbarer, konkreter: In Wilhelmshaven war eine Matrosenrevolte ausgebrochen!

Ich verstand das nicht recht. Ich hätte bei unseren U-Leuten vergeblich nach Anzeichen einer Gärung gesucht. Vielleicht war es auch nicht so arg, meinte ich.

In Offizierskreisen wurde lebhaft über Wilhelms-
haven debattiert. Die Admirale hätten versagt: In un-
begreiflicher Schlappeheit hätte man die Aufrührer
nicht erschossen, sondern mit ihnen paktiert . . .

Plötzlich hieß es, das Geschwader aus Wilhelms-
haven liefe in Kiel ein. Man könnte nicht wissen, was
die nächsten Stunden brächten.

Ernst und mächtig schäumten die Schiffe heran. Es
war Sonntagnachmittag.

Plötzlich Trommeln und Pfeifen — eine Matrosen-
abteilung! Marschieret durch die Straßen!

Was los sei, fragte ich sie.

„Jeder Mann sofort an Bord“, riefen sie mir zu.

Ich begab mich auf das U-Schulschiff, unser Mut-
terschiff „Meteor“. Traf ein paar Kameraden auf
dem Wege. Die wußten sowenig wie ich.

An Bord eine aufgeregte Debatte.

Die meisten Kameraden waren der Ansicht, daß
man der Unruhe unter der Mannschaft der Flotte
keine weitere Bedeutung beizumessen brauche. Un-
sere eigenen U-Boots-Leute waren ja tadellos diszipli-
niert, kein Kommandant konnte irgendwelche Klagen
über seine Mannschaft vorbringen: Wir konnten uns
daher einfach nicht vorstellen, daß die Disziplin in
der Flotte wirklich so untergraben sein sollte, daß
man Ernstliches zu befürchten hätte.

Nur ein jüngerer U-Kommandant setzte
uns in feuriger Rede auseinander, daß das
Schlimmste zu erwarten sei! Schließlich schlug
er mit der Faust auf den Tisch: „Mir ist's einerlei,
was ihr macht, ich gehe jedenfalls in die Werft und
nehme für mein Boot scharfe Torpedos über.“

Darauf trat der stellvertretende Kommandant — Eschenburg war auf Urlaub — vor und sagte scharf: „Ich verbitte mir, daß etwas ohne meinen Befehl unternommen wird!“

Die ganze U-Boot-Schule umfaßte tausend Mann. Tausend absolut verlässliche, kaisertreue Leute. Viele Offiziere, Ingenieure, Aspiranten.

Tausend Menschen mit scharfer Munition und Torpedos auf soundsovielen U-Booten, das bedeutete keine Kleinigkeit. Mit dieser Kraft konnte schon eine ganz gehörige Revolution im Keime erstickt werden...

Hatte der feurige Kamerad von vorhin recht?

Uns kam sein Gehären etwas lächerlich vor: „... scharfe Torpedos übernehmen...“ Unsinn: Keiner von uns merkte etwas von Insubordination. Politisches Gequassel, nichts sonst ... wer würde sich da fürchten.

Ich lief am nächsten Tage aus, als ob nichts wäre. Mit sechs U-Booten! Kaum waren wir jedoch in offener See, erhielt ich den Funkspruch: „Sofort einlaufen“.

Etwa um ein Uhr mittags konnte ich mich wieder auf dem „Meteor“ melden. Ich war kaum an Bord, da drückte man mir einen Zettel in die Hand. Ich las die Aufforderung, zu den Wieker Kasernen zu gehen, um dort die Mannschaft zu beruhigen. Alle älteren U-Kapitäne und Lehrer hatten einen gleichen Zettel bekommen und wurden überall dorthin geschickt, wo unter der Mannschaft sogenannte „dicke Luft“ herrschte.

Meiner Meinung nach war diese Maßnahme denkbar töricht, denn die wertvollen Kräfte des „Meteor“ wurden auf diese Weise völlig zersplittert. Ich hätte die ganzen Offizierschüler des „Meteor“ bis an die Zähne bewaffnet und wäre dann überall geschlossen dort aufgetreten, wo Revolution drohte. Hätte jeden Revolutionär, jeden Hetzer auf der Stelle erschossen. Doch für Dispute war keine Zeit, ich mußte zur Wiek und meinen Befehl ausführen.

Der große Wiek-Kasernenkomplex liegt außerhalb Kiels. Es wurde etwa zwei Uhr dreißig, ehe ich ihn erreichte.

Der große Exerzierplatz, ganz von vierstöckigen Kasernen umschlossen, voller Matrosen! Aus einem Kasernenfenster hallt weitschallend in schneidigem Tonfall eine Rede: Offenbar der Kommandeur der Wiek, der eine Ansprache an seine Leute hielt.

Als ich aber näher kam, sah ich, daß es ein Matrose war: ein Revolutionär sprach! Den Schlagworten seiner Rede folgte jubelnder Beifall.

Ich fragte nach den Büros des Kommandanten und ließ mich melden. Der Kommandeur, ein großer, dürrer, älterer Kapitän zur See, hatte in der Marine den Beinamen „der hölzerne Christus“. Als ich vor ihm stand, sah ich, daß er ganz verstört war.

Ich fragte: „Herr Kapitän, haben Sie gar keine Leute, auf die Sie sich verlassen können?“

Er zuckte mit den Schultern.

Meine nächste Frage: „Haben Herr Kapitän Waffen?“

Ich meinte damit ein Waffendepot, er aber griff an

seinen Gürtel: „Darf ich Ihnen meine Pistole zur Verfügung stellen?“

Ich meinte lachend, die Pistole solle er lieber für sich selber behalten, um sein Leben teuer zu verkaufen.

Als ich wieder aus der Kaserne herauskam, traute ich meinen Augen nicht: Aus allen Fenstern wurden Gewehre herausgeworfen, die Matrosen brüllten, viele Schüsse fielen. Lastautos, beladen mit bewaffneten Matrosen sammelten sich auf dem Kasernenhof. Ein Offizier kam auf mich zugelaufen und rief aufgeregt, der Stationschef befehle, es dürfe nicht geschossen werden, es solle kein Blut fließen!

Ich maß kalt den Mann, sagte dann schneidend: „Regen Sie sich meinerwegen nicht so auf, mein Herr: Ich habe gar kein Schieß Eisen bei mir. Aber ich versichere Ihnen, daß ich sehr bald eines in der Faust haben und tüchtig schießen werde, Adieu!“

Mich ekelte.

Ich wollte zunächst wieder nach Kiel zurück und ging durch das sogenannte Wassertor den Hafen entlang.

Mit dem „Meteor“, der an der Boje lag, konnte ich im Augenblick keine Verbindung erhalten. Ich ging also auf den Acheron, eine alte Hulk, auf der gleichfalls U-Boots-Leute, und zwar das sogenannte Versuchskommando untergebracht waren. Dort fragte ich den Kommandeur, ob er sich auf seine Leute verlassen könnte und ob er Lust hätte, mit mir zusammen einen Angriff auf die Wiek zu machen.

Er zuckte die Achseln und sagte: „Meine Leute wechseln täglich, ich kenne sie kaum.“

Auch konnte er mir nicht sagen, ob sich irgendwo

eine kaisertreue Truppe gesammelt hätte. Er gab mir aber eine Parabellumpistole und einige Streifen Munition.

Ich hatte auf dem „Meteor“ mittags die Order bekommen, in die Wiek zu gehen, und so beschloß ich, mich wieder dorthin zu begeben, wenn es auch wohl wenig Zweck hatte. Auf dem Wege zur Wiek lag die U-Inspektion, das war das Verwaltungsgebäude der U-Waffe. Ich ging hinein und sprach dort mit dem Chef des Stabes.

„Wie ist die Lage?“ fragte ich ihn.

„Ernst genug ... ein älterer Seeoffizier hat schon die Konsequenz aus diesem Sauhaufen gezogen...“

„Was heißt das?“

Er lächelte bitter: „Was soll's heißen ... eine Kugel hat er sich in den Kopf gejagt...“

Dann schäumte er: „Glatter Irrsinn, dieser Befehl, nicht zu schießen ... glatter Irrsinn, sage ich ... ich möchte mit dieser Revolte rasch fertig werden ... aber die Berliner Herren, die sonst das Maul so voll nehmen, sie haben diesen Unglücksbefehl gegeben!“

„Was raten Sie mir zu tun?“

„Du lieber Gott ... wenn ich selber wüßte, was ich tun sollte ... Sie sehen doch selbst, wie alles verfahren ist ... es ist ja trostlos!“

Ich empfahl mich, ging wieder in die Wiek ...

Vor der Wiek kreuzte ein Torpedoboot.

Ein unsriges, natürlich, nach der Silhouette ... ich sah schärfer hin ... doch nicht ein unsriges?

Nein: Ein kaiserlich deutsches Torpedoboot, das eine lange rote Fahne gehißt hatte!

Ich wußte genug.

Ich kam unbehelligt durch das Wassertor und von dort zum Kommandeur. Auf dem Kasernenhof großer Radau, man schrie, jubelte, war außer Rand und Band. Jeder, der ein Gewehr hatte, feuerte Schüsse in die Luft.

Ich meldete dem Kommandeur, daß ich leider nicht in der Lage wäre, Hilfe zu bringen, ich schlug ihm aber vor, mit mir gemeinsam die Wiek zu verlassen.

„Dies hier ist mein Posten“, antwortete er ganz gefaßt, „hier bleibe ich auch, aber ich stelle Ihnen anheim, zu machen, was Sie wollen. Ich sehe ein, daß Sie hier nicht viel helfen können.“

Als ich die Wiek verlassen wollte, war das Westtor von Matrosen besetzt, die bis an die Zähne bewaffnet waren. Ein bärtiger Mann trat vor: „Das revolutionäre Komitee habe beschlossen, niemanden aus der Wiek herauszulassen! Wenn Sie durchgehen, schießen wir!“

Ich machte stillschweigend kehrt und ging an der Außenseite der Kasernen entlang zum Wassertor, das auf der anderen Seite der Wiek liegt. Bis auf zwanzig Meter konnte ich an der Kaserne entlang auf der Wasserseite an dieses Tor herankommen, ohne gesehen zu werden.

Als ich um die Ecke der Kaserne herumkam, sah ich vor dem Tor etwa zwanzig bewaffnete Matrosen stehen. Ich ging mit sehr raschen Schritten, meine Parabellum schußbereit in der Hand, auf das Tor zu.

Ging ruhig auf die Matrosen zu.

Sagte mit gehobener Pistole: „Wer sich rührt, ist eine Leiche . . .“

Starr standen die Matrosen, rührten sich nicht.

Ich passierte schnell das Tor.

Wandte mich blitzschnell um . . .

Die Leute beugten sich vor, sahen mir nach . . . kein Schuß fiel.

Ich sah mich noch ein paarmal um.

Noch immer standen die Matrosen da, keiner hatte das Gewehr erhoben.

Nachdem ich ein gutes Stück aus dem Bereich der Kasernen heraus war, begab ich mich in einen Laden und rief von dort aus telephonisch den Kommandeur der Wiek an. Merkwürdigerweise erreichte ich ihn. Ich schilderte ihm, auf welche Weise ich herausgekommen war und riet ihm, den gleichen Weg zu benutzen. Der Kommandeur wollte davon nichts wissen: Er hielt es für seine Pflicht, auf seinem Posten auszuharren. Ich spürte plötzlich furchtbaren Hunger. Sah auf die Uhr: Es war fünf Uhr nachmittags geworden, langsam begab ich mich in meine Wohnung.

Plötzlich mörderisches Maschinengewehrfeuer . . .

Eine Straßenschlacht? Griff Infanterie ein? Was bedeutete das alles?

Nicht viel: Die Schießerei wiederholte sich in den nächsten Tagen immer wieder, sie war jedoch sehr harmlos und lediglich ein Ausdruck der „freudigen Erregung“ bei den Revolutionären. Sie schossen in die Luft oder in die Fenster der Häuser — — aus bloßem Übermut. Sie freuten sich dabei wie die Kinder.

Ich versuchte von meiner Wohnung aus telephonisch mit verschiedenen Behörden und Kameraden Fühlung zu bekommen. Das Telephonamt aber war

bereits von den Revolutionären besetzt, man ließ keine privaten Telephongespräche zu. Am Abend kam mein Bursche, den mir die U-Schule zugewiesen hatte. Er riet mir, nicht auf die Straße zu gehen. Man mache Jagd auf Offiziere, auch Haussuchungen in den Wohnungen nach Waffen. Eine Menge Offiziere seien eingesperrt worden.

Am nächsten Morgen ging ich daher in Zivil in die Stadt. Als ich in die Holstenstraße, die Hauptstraße Kiels einbog, kam mir ein großer Umzug der Revolutionäre entgegen. Matrosen, Unteroffiziere, ja sogar Deckoffiziere beteiligten sich an diesem Umzug. Die meisten Matrosen hatten sich wie zu einem Faschingsfest ausstaffiert. Trugen teilweise schwarze Zylinderhüte, an denen sie lange rote Bänder befestigt hatten, einzelne auch einen bunten Frauenrock. Alle lachten und benahmen sich sehr albern. Viele hatten Schnapsflaschen in der Hand, die die Runde machten. Der Schnaps schien überhaupt dafür zu sorgen, daß alle in guter Stimmung blieben. Offenbar war den meisten Matrosen der Ernst der Lage gar nicht klar geworden. Sie machten eben mit, weil die anderen mitmachten, und die ganze Sache machte ja einen großen Spaß.

Ich ging auf den „Meteor“ und traf dort zu meiner Überraschung einen großen Teil Offiziere — in Zivil. Irgendwelche Matrosen, die scheinbar von den Schiffen herübergekommen waren, hatten hier das Kommando. Sie grüßten uns Offiziere zwar nicht, aber sie belästigten uns auch nicht. Merkwürdigerweise hatten sie von der Messe und unseren Räumlichkeiten nicht Besitz ergriffen.

Am Nachmittag wilde Schießerei in den Straßen. Maschinengewehre hämmerten...

Plötzlich löste sich vom Hafen her ein schwerer Schuß!

Oho, das mußte ein ganz schweres Kaliber gewesen sein!

Da stürzt der Bursche ins Zimmer: „Herr Kapitäneleutnant, Infanterie marschirt auf Kiel zu!“

Na also, denke ich und atme auf.

Mein Bursche reißt sich blitzschnell alle roten Bändchen und Kokarden ab.

Jetzt kommt der Lärm in meine Straße.

Ich sehe durchs Fenster. Matrosen laufen durch die Straße ... einzeln ... in Horden ... das war ja Flucht!

Mein Bursche sah mit hinab: „Hätte nicht übel Lust, so ein paar abzuschießen“, sagte er.

Es wird an unsere Tür geklopft und andauernd geklingelt. Etwa fünfzehn junge Matrosen stehen vor der Tür, sie bitten mich dringend, sie zu verstecken, sie seien in Wirklichkeit gar keine Revolutionäre, sie fürchteten aber, mit den anderen erschossen zu werden.

Ich sagte ihnen: „Es genügt doch, eure Waffen und Abzeichen hierzulassen, ich habe gar keinen Platz und keine Lust, euch alle zu verstecken.“

Sie warfen jetzt klirrend ihre Gewehre, Pistolen, Seitengewehre und andere Waffen auf meinen Korridor. Meine Frau, unser Mädchen und der Bursche arbeiten jetzt eifrig mit Messern und Scheren an den Matrosen herum, um all die vielen roten Bänder und sonstigen Abzeichen von der Uniform abzutrennen.

Meinen Burschen schicke ich hinaus, er soll Näheres über die Lage berichten.

In den Straßen plötzlich wieder ein Höllenlärm, Geknatter von Gewehren und Maschinengewehren.

Man hörte die Maschinengewehrgeräusche zwischen, von meinem Nachbarhaus bröckelte der Mörtel.

Dann wurde es ruhig. Plötzlich ganz ruhig.

Niedergeworfen, denke ich. Aber ich weiß nicht, warum ich selbst nicht recht daran glauben wollte.

Plötzlich ist mein Bursche wieder da: Hat die roten Abzeichen wieder!

„Haben die Aufständischen gesiegt?“

„Nicht gerade“, antwortet er mir, „die Infanterie ist zu den Aufständischen übergelaufen!“

Ich glaubte, die fünfzehn Matrosen von vorhin würden sich ihre Waffen und Abzeichen gleichfalls wieder holen, nachdem ihre Angst so umsonst gewesen war. Sie schienen sich aber zu schämen, es kam niemand.

Meine Wohnung glich weiter einem Arsenal. Ich dachte mir, ich könnte vielleicht diese Dinge noch gebrauchen: Bei der Feigheit und Ängstlichkeit der Revolutionäre hätte eine kleine Truppe von dreißig bis vierzig entschlossenen Männern genügt, um ganz Kiel zurückzuerobern.

Ich sagte dem Burschen, er solle den „ganzen Mist“ auf den Boden tragen, man könnte ihn später mal zu Geld machen. Das leuchtete ihm sehr ein, er versteckte alles sorgfältig. Vielleicht lagern die Waffen noch immer dort.

Ich suchte jetzt mit mehreren Kameraden Fühlung

und schlug ihnen vor, eine Art Freiwilligenkorps zu bilden. Erzählte ihnen von meinen Vorräten an Waffen: Aber ich fand nirgends Gegenliebe, die Revolution hatte sich schon wie ein Feuer im Benzinlager mit rasender Schnelligkeit über ganz Deutschland verbreitet. Von Kiel aus waren kleine Matrosentrupps mit der Eisenbahn und auf Autos und Lastautos in alle Städte Deutschlands geeilt. Sie wurden vom kriegsmüden und halbverhungerten Proletariat mit Begeisterung empfangen.

Unsere große Frage, die wir einander immer wieder stellten: Was machte die Front?

Wir hatten keine Nachrichten. Als wir sie hatten, waren sie schlimm genug: Unsere Heere fluteten zurück...

Der geistige Führer des Krieges, General Ludendorff, hatte einen Nervenzusammenbruch erlitten, so hieß es! Alles wankte, nur Hindenburg, nach Bismarck der letzte Heros der Deutschen, ein Fels in der Brandung, führte das Heer in die Heimat.

Wir hatten jede Hoffnung aufgegeben.

Aber das Schlimmste stand noch bevor. Plötzlich war sie da, die Nachricht, und sie schien den Revolutionären mit ihrem kindischen Gebaren beinahe etwas wie ein Recht zu geben:

Der Kaiser war geflohen!

Unsinn, das konnte doch nicht stimmen?

Es stimmte: Wir wurden unseres Fahneneides enthoben.

„Der Kaiser sei nach Holland gegangen, um einen Bürgerkrieg zu vermeiden. Wäre er geblieben, so hätten sich bestimmt Millionen auf seine Seite gestellt,

aber ein blutiger Bürgerkrieg schien dann unausbleiblich. Und obendrein würden dann noch sicher die Heere der Entente den Revolutionären zu Hilfe kommen.“

Das war die Meinung der einen.

Es gab andere: Die sagten, es wäre besser gewesen, wenn er an der Spitze seiner Truppen einmarschiert wäre...

Und viele bezeichneten das Verhalten des Kaisers als Flucht, ja Verrat! Die Erfahrung hatten wir selbst gemacht: Daß die revolutionären Matrosen nicht sehr tapfer waren, ein paar wirklich stramme Regimenter hätten wohl genügt...

Aber das war doch schließlich alles müßiges Gerede, jetzt, da der Kaiser in Holland war...

Im revolutionären Komitee in Kiel gab es einige sehr rabiante Leute. Diesen schwebte die russische Revolution als glorreiches Vorbild vor Augen. Sie sagten sich, es sei viel zu wenig Blut geflossen. Sie mußten es genau so machen wie die Russen: alle Offiziere einfangen, die Beine zusammenbinden, einen Stein daran hängen und ins Wasser mit ihnen.

„Wozu sollen wir diese Bestien leben lassen? Sie werden für die Revolution eine ständige Gefahr bilden!“

Diese Stimmung unter den Kieler Revolutionären wurde vom Hauptkomitee in Berlin, in dem sicherlich klügere und vernünftigere Leute saßen, richtig eingeschätzt. Man schickte daher einen sozialdemokratischen Abgeordneten, Gustav Noske, nach Kiel, um hier die Revolution „abzufangen“ und in ruhigere

Bahnen zu leiten. Noske löste diese Aufgabe in vorbildlicher Weise! Ich glaube, nur ihm können wir Offiziere es danken, daß man mit uns nicht genau so umgegangen ist wie mit unseren Kameraden in Rußland.

Dieser übrigens nicht uninteressante Mann, dem man den früheren Holzarbeiter wahrhaftig nicht ansah, hatte eine ganz unglaubliche Art, mit dem einfachen Matrosen zu verkehren.

Ich stand neben Noske, als in einer Sitzung die lächerlichsten Anklagen gegen Marineoffiziere erhoben wurden.

Noske benahm sich fabelhaft: Er ging scheinbar auf jeden einzelnen der lächerlichen Anwürfe ein, streute aber so viel Humor in seine Rede, daß die Ankläger ganz irre wurden und die Versammlung lachte, und die Ankläger sich plötzlich reichlich blamiert sahen.

Noske sah augenblicklich ein, daß ohne Offiziere ein Tohuwabohu entstehen müßte.

Er sorgte daher dafür, daß alle Offiziere wieder ihre Posten einnahmen und ihren Dienst versahen. Um andererseits die Revolutionäre zu besänftigen, gab er der Mannschaft eine Art Selbstverwaltung in allen Dingen, welche die Disziplin betrafen. Auf allen Schiffen und in allen Verbänden wählte sich die Mannschaft einen Soldatenrat, der neben dem alten Offizierkorps regierte.

Mir selbst hatte die Revolution alle Lust und Lebensfreude genommen. Die Menschen kamen mir vor wie Irrsinnige, denen weder zu raten noch zu helfen war.

Nach einigen Tagen rief mich das Stationskommando von Kiel an: Ein englisches Geschwader sei auf dem Anmarsche nach Kiel, alle bekannten U-Kapitäne seien bereits gewarnt, und auch mir riete man, Kiel schleunigst zu verlassen.

Ich glaubte zwar gar nicht an die Sache, ich glaubte überhaupt damals das Wenigste, was mir von den Marinebehörden erzählt wurde, ich hatte aber in Kiel nichts mehr verloren und reiste deshalb mit meiner Familie nach Hamburg zu Verwandten meiner Mutter. In mir stand der Entschluß fest, auf alle Fälle die Marine zu verlassen, um zu versuchen, als Kaufmann mein Geld zu verdienen.

In Hamburg sah ich die ersten wirklichen Fronttruppen einziehen.

Ich war tief erschüttert: Hagere Menschen in schäbigen, zerschlissenen Uniformen, die Augen tief in den Höhlen, der Blick traurig, hoffnungslos ... was mußten die mitgemacht haben!

Sie gaben sich sehr lässig, die Disziplin war mangelhaft: Ein besiegttes Heer...

Ganz Vereinzelte trugen rote Abzeichen, auf einer Bagagekolonne hing auch müde eine rote Fahne aus dem Wagen heraus. Diese Männer gefielen mir weit besser als die verrückten Matrosen, die um die rote Fahne jubelnd tanzten, wie die Kinder Israels um das goldene Kalb.

XXIV

Die republikanische Marine

Noske und die Matrosen – Ich werde Kommandant einer Minensuch-Halbflottille – Scapaflow, wie wir es empfanden

Als ich wieder in Kiel erschien, wurde mir mitgeteilt, ich sei einer der wenigen „Auserwählten“, die in der Marine bleiben sollten. Ich sei auch schon zum Chef einer Minensuchhalbflottille ernannt . . .

Die zweite Halbflottille erhielt mein Freund Sieß, gleichfalls ein alter, besonders kluger und hervorragender U-Boot-Kommandant im Mittelmeer.

Zu jeder Halbflottille gehörten achtzehn große Fischdampfer, die meiner Meinung nach allerdings höchst ungeeignet waren: Ihr Tiefgang war viel zu groß.

Sieß sagte mir, wir könnten die sechsunddreißig Dampfer gleich in der Werft übernehmen. Wir gingen hin, fanden unsere Dampfer, aber sie waren zu unserer Überraschung nicht bemannt.

Was tun?

„Wir suchen uns unsere Bemannung selbst aus . . . ich pfeife auf die Matrosen“, sagte Sieß und ich fand die Idee glänzend. Jawohl, wir piffen auf die roten Matrosen, nahmen uns lieber gediente Frontsoldaten vom Lande, das war ein anderes Material!

Und wir setzten sofort einige Anzeigen in die großen Tagesblätter. Am Soundsovielten um soundsoviel

Uhr sollten die Freiwilligen auf eine Wiese am Dusterbrooker Gehölz kommen...

An dem betreffenden Tage gingen wir hin, sehr unsicher, ob wir überhaupt Leute finden würden...

Wir glaubten zu träumen: Tausende von Menschen standen da ... die meisten trugen Uniformen, es gab halbe Kinder und Greise ... eine Harmonikakapelle hatte sich etabliert und mehrere Kuchenverkäufer ...

Wir standen nun allerdings etwas ratlos vor diesem Volke. Schließlich beschlossen wir, zum Minensuchkommando zu gehen, um uns einige Offiziere zuteilen zu lassen, die bei der Auswahl behilflich sein sollten. Wir hatten doch niemals erwartet, daß sich so viele melden würden und glaubten, die Bevölkerung hätte durch den Krieg „die Nase voll“ vom Soldatentum.

Auf dem Minenkommando wurden wir in milder Weise angepiffen. Was uns denn eingefallen sei? Es gäbe Matrosen genug, wir hätten nicht das Recht, auf eigene Faust zu werben! Wir würden Mannschaft schon zugeteilt erhalten, soviel wir brauchten.

Wir waren einigermaßen verlegen.

Nicht wegen des Anpiffes, den wir nicht übermäßig ernst nahmen und der auch nicht übermäßig ernst gemeint war. Sondern wegen der viertausend Menschen, die drüben auf der Wiese standen und auf ihr „Engagement“ warteten! Viertausend arme Teufel, die sich schon eine, wenn auch bloß vielleicht sehr vorübergehende, Existenz erhofft hatten.

Guter Rat war teuer.

Man hörte unten die Ungeduldigsten bereits randalieren.

Zum Glück randalierten sie so laut, daß es auch das Minensucherkommando hören konnte. Schließlich wurde beschlossen, an die Menge aus dem Proviantamt Lebensmittel auszugeben, Brot, Butter und Wurst, außerdem erhielt jeder eine kleine Abfindungssumme. Hochbefriedigt zerstreute sich jetzt die Menge. Sieß und ich waren aber gar nicht besonders glücklich, als jetzt doch Matrosen auf unseren Dampfern ihren Einzug hielten.

Um diese Zeit wurde die Ententeforderung nach Auslieferung unserer Flotte bekannt. Unsere eigenen Offiziere sollten die Flotte nach Scapaflo bringe.

Die Wogen der Empörung schlugen hoch. Überall, wo es Mariner gab, wurde endlos debattiert. Ich stellte mich brüsk auf den Standpunkt, daß es eine Schmach sei, wenn deutsche Offiziere ihre eigene Flotte nach Scapaflo brächten ... sollten sich die Briten doch die Schiffe gefälligst selbst holen!

Wie immer in solchen Fällen gab es Dreimalweise, die mir geradezu mathematisch genau nachwiesen, warum gerade unsere Offiziere die Flotte nach England bringen müßten ...

Ich sah es nicht ein, konnte es niemals einsehen. Ich kannte die Briten gut, war Jahre genug ihr Gegner gewesen. Ich weiß, daß die Weigerung, die Flotte selbst zu übergeben, niemandem mehr imponiert hätte als den Engländern selbst!

Aber die Flotte fuhr doch nach Scapaflo, nicht mit den Funktionären der deutschen Revolution an Bord, sondern mit ehemaligen kaiserlichen Seeoffizieren ...

Ich schäumte damals und schämte mich.

Die Vernichtung der deutschen Flotte in Scapaflow durch die deutschen Offiziere selbst, jene Vernichtung, die bezeichnenderweise nachher selbst von den Engländern als Heldenstück bezeichnet wurde, war mir eine ganz außerordentliche Genugtuung: Eine Tat, deutscher Seeleute würdig!

Unsere Minensuchflottille war inzwischen bemannt worden. Sieß und ich schlugen nun dem Minensuchkommando vor, Kapitän Götting zum Flottillenchef zu machen. Götting war uns gut bekannt als fleißiger, energischer, tüchtiger, kluger und absolut kaisertreuer Offizier. Desgleichen suchten wir uns als Kommandanten für die einzelnen Dampfer Wachoffiziere, die wir kannten. Ohne daß wir unseren Leuten große Reden hielten, zog von selbst ein Geist in die Flottille ein, der gar nichts mehr mit Revolution gemein hatte.

Noske war inzwischen nach Berlin berufen und zum Kriegsminister ernannt worden. Eines Tages erhielt ich eine lange gedruckte Verfügung, die von Noske unterzeichnet war. Sie regelte die neuen Disziplinerhältnisse an Bord und beschnitt die Macht der Soldatenräte wiederum um ein Einiges. Ich rief die Besatzungen meiner Dampfer zusammen und las ihnen die neue Verfügung vor.

Während ich vorlas und die Leute gespannt aufhorchten, erscholl plötzlich laut und unverschämt eine Stimme: „Hört, hört!“

Ich brach sofort ab, fühlte, wie mir das Blut in die Schläfen schoß.

Man wird es einem Seeoffizier nicht verübeln können, daß er über diesen „Versammlungston“ empört war. Ich war Offizier, auch in diesem Augenblicke noch, und kein Redner in einer Kaschemme...

„Hand hoch, wer ‚Hört, hört!‘ gesagt hat!“ schrie ich.

Da rief einer: „Ich, der Maschinenmaat Schulz ... und die anderen denken genau so.“

„Wer denkt genau so?“ rief ich. „Hand hoch!“

Alles schwieg, endlich schoben sich zaghaft vielleicht vier Hände hoch.

„Raus mit euch“, rief ich, „laßt euch nie wieder hier blicken...“

Die Leute stutzten, liefen dann im Laufschrift davon. Die anderen aber hatten die Fäuste geballt, zeigten nicht übel Lust, den Kerlen zum Abschied noch einen Denkkettel zu geben.

Zu jener Zeit kam Noske wieder persönlich nach Kiel und nahm dort auch eine Art Besichtigung unserer Minensuchflottille vor. Beinahe die ganze Besatzung der Flottille war auf dem dem Minensuchkommando unterstellten Kreuzer „Straßburg“ zusammengerufen. Noske betrat die „Straßburg“ in einem blauen Anzug. Er trat gleich vor die versammelten Besatzungen und hielt eine kurze Ansprache. Noske hatte in den ersten Tagen der Revolution, wenn er Matrosen begrüßte, diese mit „Proletarier“ angesprochen. Wenn die Revolution auch von den Matrosen ausgegangen war, so gefiel doch den meisten Leuten das Wort „Proletarier“ gar nicht. (In Friedenszeiten war es eine Beschimpfung, wenn man jemandem zurief: „Du bist ein Proletarier“.)

Noske hatte doch wohl gemerkt, daß den Leuten die Anrede „Proletarier“ nicht gefallen hatte, denn heute rief er genau, wie es früher jeder Admiral getan hätte, den Leuten zu: „Guten Morgen, Seeleute.“

Noske ermahnte die Besatzungen, treue Republikaner zu werden und im besonderen bei irgendwelchen Putschen, die sich gegen die Republik richten würden (und mit denen man damals noch rechnete), für die Republik einzutreten. Nach seiner Rede meldeten sich verschiedene Matrosen zum Wort, indem sie die Hand hochhoben. Noske ließ die Betreffenden sprechen. Einer beklagte sich über das Essen und behauptete, das Essen für die Offiziere sei viel besser als das Mannschaftsessen.

Noske lachte und sagte ihm, wenn das wirklich der Fall wäre, daß das Essen so schlecht sei, so müßten die Leute dem Koch mal einen Schlag ins Genick geben. Im übrigen schein er ja ein Feinschmecker zu sein, er solle doch dem Koch beim Kochen helfen oder besser noch überhaupt selber kochen.

Jetzt lachten alle, während Noske den nächsten fragte, warum er unzufrieden sei. Alle Klagen bestanden aus kindischen Kleinigkeiten. Noske verstand es, sie immer wieder in witziger Form abzuweisen, so daß ihm schließlich weder die Kläger noch die Beklagten böse sein konnten.

Dann verließ Noske die „Straßburg“ und ging über die alte kaiserliche Werft in die Stadt. Da ich gleichfalls an Land wollte, schloß ich mich den vielen Herren an, die Noske begleiteten. In der Werft passierten wir eine Gruppe von vielleicht zweihundert Arbeitern.

Als wir schon vorbei waren, riefen die Arbeiter: „Da geht Noske, der Verräter, der Bluthund!“

Noske galt schon bald nach der Revolution als Reaktionär und hieß der „Bluthund Noske“.

Als er die Rufe hörte, sagte er zu uns: „Meine Herren, warten sie einen Augenblick, ich muß unbedingt mit den Arbeitern sprechen.“

Dann ging er allein in aufrechter Haltung mit forschenden Schritten auf die Arbeiter zu. Alle zweihundert Arbeiter machten aber kehrt und liefen, was ihre Beine hergaben.

Noske rief ihnen nach: „Arbeiter, wenn ihr weglauft, kann ich ja gar nicht mit euch verhandeln!“

Dann lachte er, drehte sich wieder um und verließ dann mit uns allen in bester Laune die Werft.

XXV

Die Entente fordert meine Auslieferung!

„... in grausamster und unmenschlichster Weise“ hätte ich feindliche Besatzungen behandelt – Ich verschwinde ausgerechnet auf ein Gut des Kaisers – Ich plane, mich der Sowjetmarine anzubieten

Hätte ich damals die Zeitungen — die geschäftlichen Rubriken verfolgte ich ohnehin genau — auch politisch genauer durchgelesen, wäre ich über die plötzliche Zustellung einer Anklage der Entente gegen mich nicht überrascht gewesen. So war ich es.

Die Anklage behauptete, ich hätte in fünfzehn verschiedenen Fällen die Besatzungen von Dampfern „in grausamster und unmenschlichster Weise“ behandelt. Die Franzosen schrieben „avec une bestialité extraordinaire“. Die fünfzehn Dampfer waren sowohl englischer, als französischer und italienischer Nationalität.

Die Entente verlangte damals sehr energisch, daß alle sogenannten Kriegsverbrecher ausgeliefert würden. Es gab in Deutschland einige Hundert, die auf der sogenannten schwarzen Liste standen. Uns allen wurde geraten, jedenfalls für einige Zeit zu verschwinden, bis sich die Wogen der Aufregung geglättet hätten.

Ich war, als ich ganz offiziell die Anklage zugestellt erhielt, ein wenig ratlos. Aber mein damaliger Adjutant, Leutnant von Etdorf, schien guter Dinge.

Der Beduine — wir nannten ihn so, weil er nicht allein so aussah, sondern an der türkisch-arabischen Front es ausgezeichnet verstanden hatte, die Scheichs für die Mittelmächte zu gewinnen — lächelte.

„Ich weiß Rat . . . sie müssen natürlich für einige Zeit von der Erdoberfläche verschwinden. Das ist doch ganz einfach. Mein Vater hat doch, wie ich schon erzählte, die Oberaufsicht über das kaiserliche Gut Kadinen, nicht wahr?“

Ich war begierig zu hören, worauf der Leutnant hinaus wollte.

„Sie werden zu meinem Vater gehen und so lange auf dem Gute bleiben, bis sie die Gärtnerei erlernt haben werden — bis dahin ist Gras über die Auslieferungssache gewachsen . . .“

Ich dankte dem forschen Offizier für seine Hilfe, nahm sie selbstredend an.

Ich nahm Urlaub und reiste zunächst nach Berlin. Bei der neugebildeten Admiralität redete man mir zu, ich möge mich doch jedenfalls pro forma aus den Listen der Marineoffiziere streichen lassen. Ich war damit einverstanden. Irgend jemand besorgte mir dann einen Paß, der auf den Namen „Carl Schmidt“ lautete. Mit diesem Paß und einem Kofferchen, das meine notwendigen Sachen enthielt, setzte ich mich auf die Eisenbahn, bekam glücklich einen Zug nach Ostpreußen, wenn er auch ein wenig voll war, und fuhr los.

Mein Kamerad hatte mich in Kadinen angemeldet. Ein Herr Schmidt würde kommen, sei ein Freund und gut zu behandeln. Mehr wußte der alte Herr nicht.

Ich kam an, orientierte mich und meldete mich bei Herrn von Etdorf.

Plötzlich fuhr ich zusammen: Hindenburg trat ins Zimmer . . .

Es war natürlich doch nicht unser späterer Reichspräsident, sondern Herr von Etdorf, der aber diesem auffallend ähnelte.

Ich wurde wundervoll aufgenommen. Aber das eine war mir höchst peinlich: Daß ich unter falscher Flagge segeln mußte . . .

So erzählte ich wenigstens meinen ganzen Lebenslauf völlig wahrheitsgetreu, wenn ich auch behauptete, Carl Schmidt sei der bekannte U-Boot-Kapitän gewesen . . .

Von Etdorf konnte sich an einen U-Boot-Kapitän Schmidt allerdings nicht erinnern, vielleicht wußte er trotzdem genau, wen er vor sich hatte, jedenfalls verstanden wir uns glänzend.

Nachdem der schöne Wein auch seine Zunge gelöst hatte, erzählte er mir übrigens viele interessante Dinge aus dem Familienleben unseres Kaisers. In Kadinen hatte dieser bekanntlich eine durch ihre prachtvollen Erzeugnisse bekannte Majolikafabrik gegründet. Eines Tages ordnete der Kaiser an, im großen Ausstellungssaale der Fabrik eine Ausstellung von Erzeugnissen im Barockstil zu veranstalten. Viele Wochen arbeitete man fleißig an dieser Barockausstellung. Endlich war alles fertig. Der Kaiser fuhr eigens nach Kadinen, um sich die Ausstellung persönlich anzusehen.

Etdorf war überzeugt, daß seine Ausstellung gefallen mußte. Selbstbewußt führte er Seine Majestät in den festlich geschmückten Saal. Der Kaiser sah sich um, schon stiegen Zornesröte in sein Gesicht: „Ich befahl doch Barockstil, das was ich sehe, ist viel-

leicht Renaissance. Ihre Arbeit gefällt mir gar nicht, ich habe das Gefühl, von meinen Leuten betrogen zu werden. Sie Herr von Etzdorf hatten die Verantwortung dafür und tragen die Schuld an diesem bedauerlichen Versagen.“

Die Umgebung des Kaisers zog sich, den kaiserlichen Zorn fürchtend, vorsichtig zurück, schließlich stand Herr von Etzdorf allein mit dem Kaiser zusammen.

Herr von Etzdorf quittierte den kaiserlichen Tadel mit vollster Ruhe. Schließlich sagte er sehr gelassen: „Majestät, leider ist es mir nicht in die Wiege gelegt worden, einen Unterschied zwischen Barock und Renaissance zu sehen und zu erkennen.“

Diese schlagfertige Antwort amüsierte den Kaiser so, daß er sich lachend auf die Knie schlug und seine schlechte Stimmung im Nu verflogen war. Er hielt dann seiner Umgebung einen langen Vortrag, in dem er die feinen Unterschiede zwischen Barock und Renaissance auseinandersetzte. Ein alter Bildhauer kam nach dem Vortrage des Kaisers ganz aufgeregt zu Etzdorf: „Ich wundere mich immer wieder über das Kunstverständnis unseres Kaisers. Er hat vorhin Dinge gebracht, die selbst mir neu waren. Ich wäre an Stelle des Kaisers auch böse gewesen, denn der Kaiser wollte uns etwas vorführen, und es hat ihn viel Geld gekostet. Das, was wir da sahen, ist wirklich nicht viel wert.“

In Kadinen besitzt der Kaiser auch ein herrliches Schloß mit einem ungeheuren, gut gepflegten Park, der voller Blumen ist...

Da kam mir ein Gedanke: Ich könnte hier meinen

Körper ein wenig durch schwere körperliche Arbeit durchtrainieren . . .

Kurz, ich wurde Gärtner. Mein „Chef“, der Schloßgärtner, war ein Idealist. Er liebte seine riesigen Treibhäuser, liebte seine Blumen, sprach zu ihnen wie zu Menschen und bemühte sich, mich einen Blick in seine Lebensanschauung und seine Kunst — denn er versah sein Handwerk wie eine Kunst — machen zu lassen.

Zunächst mußte ich allerdings von der Pike auf dienen, das hieß in diesem Falle, mich den ganzen Tag zu bücken und das Unkraut auszujäten. Abends schmerzte mich mein Rücken so sehr, daß ich stöhnte, wenn ich mich streckte.

Der Kaiser hatte für seine Landarbeiter herrliche kleine Einfamilienhäuser erbaut, um die ich jeden Arbeiter beneidete.

„Da sind wohl die Arbeiter recht zufrieden, wie?“ fragte ich meinen „Lehrer“.

„I wo“, antwortete dieser, „wenn es irgendwo in Ostpreußen einen Landarbeiterstreik gibt, sind die hier die ersten . . .“

Drei Wochen arbeitete ich schon als Gärtner, als eines Tages der junge Herr von Etdorf mit seiner reizenden Frau erschien. Etdorf hatte gerade geheiratet und befand sich mit seiner Frau auf Hochzeitsreise. Ich glaubte, jetzt von der Gärtnerei genug zu verstehen und verabschiedete mich daher von meinem Lehrer.

In unmittelbarer Nähe von Kadinen hatten die Etdorfs selbst ein Gut. Dorthin übersiedelte ich, um für einige Zeit das köstliche Leben eines Junkers

zu genießen: Wir gingen jagen, machten große Ruder- und Segelausflüge auf dem Kurischen Haff, an dessen Küste Kadinen liegt...

Indes verfolgte ich genau die Zeitungen und erwartete täglich, etwas Genaueres über die Auslieferungsangelegenheit zu lesen. Mein Plan war, wenn mir in Deutschland der Boden zu heiß werden sollte und man darauf bestehen würde, mich auszuliefern, über die nahe Grenze nach Sowjetrußland zu flüchten, um den Russen meine Dienste als U-Boots-Organisator anzubieten. Ich wußte, daß die Russen noch U-Boote besaßen, U-Boote, die sogar zum Teil in Deutschland auf der Germaniawerft gebaut waren. Warum sollte ich dort mein Glück nicht versuchen?

Als ich aber wochenlang in den Zeitungen nichts von einem Auslieferungsbegehren fand, wurde mir das Warten auf Kadinen doch zu langweilig. Ich nahm dankbaren Herzens von den Etdorfs Abschied und fuhr nach Kiel zurück.

Und kam gerade in Kiel an, als der Friede unterzeichnet und die Friedensbedingungen bekanntgegeben wurden...

Sie waren niederschmetternd.

Ich spreche nicht von dem furchtbaren Schlag, der gegen das Selbstbewußtsein einer ganzen Nation geführt wurde. Spreche nicht von den mit unerhörtem Zynismus einem verhungerten Volke auferlegten finanziellen Bedingungen.

Spreche nicht von dem Hohn der Abtretung reindeutscher Gebiete an einen kulturell niedriger stehenden Gegner...

Spreche nicht von Posen und nicht von der Rheinbesetzung...

Diese Wunden sind ja noch immer offen, ich brauche nicht an ihnen zu rühren. Aber wie diese Friedensverträge jeden von uns, jeden Deutschen traf, so traf sie natürlich auch meine Existenz.

Sollte ich Offizier bleiben?

Es nützt nichts: Der Offiziersberuf ist ein Beruf für Idealisten, und nicht für Leute, die einen Sessel unter ihrem, nun, die eine feste Stellung brauchen. blieb ich Offizier, so war ich wohl finanziell ziemlich gesichert, aber Befriedigung fand ich keine mehr dabei: Unsere Flotte hatte meiner Ansicht nach praktisch fortan keinen Wert mehr...

Was der Soldat braucht, ist, das sagte ich schon an anderer Stelle: Vertrauen zu seiner Waffe! Es gab aber keine Flotte, keine Waffe mehr, vor allem:

Es gab keine U-Boot-Waffe mehr für uns!

Einen Beruf auszuüben, der mir keine Freude mehr machte, war ich aber nicht imstande...

Ich wollte Kaufmann werden, das war das beste. Das dieser materiellen Zeit am ehesten Entsprechende vielleicht auch...

Würde einmal ein neues Deutschland auf-
erstehen, ein starkes, das Seeoffiziere
brauchte, so war ich sicherlich zur Stelle!

Glaubet nicht, daß es einem Soldaten, einem Seemann etwas Leichtes sei, seine Uniform auszuziehen: Es fallen Jahre der Freude von uns ab. Des Schaffens. Des Kraftbewußtseins...

... und eine weite, schöne, sonnige Welt
verlöscht! Schal schmeckt der Rest...

XXVI

Der Kapp-Putsch in Kiel

Über Nacht wieder ein kaiserliches Kiel – Ich biete mich dem Stationskommando an, das mich als Rekruten einstellen will – Straßenkämpfe – In den Händen der Arbeiter

Ich war Kaufmann geworden. Kaufmann der damaligen Zeit: Mit wechselvollem Leben also. Schließlich hatte ich mich auf Motore verlegt, die Sache schien gut zu gehen, ich hatte einen eigenen Laden, in dem die Motore zu sehen waren...

Ich stak tief in Geschäften und kümmerte mich recht wenig um die Politik.

Eines Morgens hörte ich alte Grenadiermärsche in den Straßen spielen. Sah zu meinem Büro hinaus...

Ich glaubte zu träumen!

Da zogen ja Truppen in voller Ausrüstung ein! Und vorneweg wehte die Kaiserlich Deutsche Kriegsflagge...!!

Wie ein Lauffeuer flog es durch die Stadt: Putsch — Gegenrevolution...!

Wer die Truppen führte, fragte ich...

Kapp, hieß es.

Immer wieder klang die Militärmusik, aus den Fenstern, von den Türen jubelten die Kieler, weinten vor Begeisterung!

Ich rief das Stationskommando an: Es war wieder kaiserlich!

Da packte auch mich das alte Fieber. Ich stellte mich zur Verfügung.

„Melden sie sich mal in der Wiek, wir brauchen Rekruten!“ sagte mir ein Offizier des Stationskommandos.

„Verzeihen . . . aber ich bin Pour le mérite-Offizier, ich kann wohl eine bessere Verwendung finden, als Rekruten zu spielen“, antwortete ich.

Der Offizier schien etwas betroffen, sah mich an, meinte dann: „Na — werden Sie in Vormerkung nehmen, werden sehen, welchen Posten wir für Sie haben . . .“

Als ich wieder auf der Straße war, fühlte ich, daß meine Begeisterung wesentlich abgeflaut war . . .

Ach was! Ich ging ins Büro zurück, ich würde ja sehen, was geschehen sollte.

Eine Stunde später klangen andere Töne als Militärmusik. Es wurde geschossen, daß die Maschinengewehrgarben an den Fenstern vorbeipfiffen. Handgranaten knallten, man hörte Detonationen von Geschützen . . .

Dann wußte es ganz Kiel: Die Arbeiter hatten sich bewaffnet. Hatten mit einem Male Alle ihre Gewehre, hatten Handgranaten und Maschinengewehre.

„Sie rücken in die Stadt ein“, schrien die Leute.

Und ob ich das hörte, daß sie einrückten! Und bald sah ich's auch. Von meinem Fenster konnte ich den erbitterten Kampf um den Schloßgarten — mitten in der Stadt — beobachten . . .

Ich sah die ersten Arbeiter, wie sie, hinter den dicken Bäumen Deckung suchend, feuerten, wie sie kleine Gräben aushoben . . .

Neue kamen, lachten, fühlten sich sicher. Ein Maschinengewehr begann zu knattern, man sah es dem Manne in der blauen Arbeiterbluse an, daß er im Felde Gewehrführer gewesen...

Sie schlugen sich gut, die Arbeiter...

Gegen Mittag wurde es ruhig ... ganz ruhig...

Wer hatte gesiegt. Kapp? Die Arbeiter?

Das Telephon war abgeschaltet worden. Man wußte nichts. Da wagte ich mich auf die Straße, wollte doch selber sehen.

Weit kam ich nicht. Plötzlich war ich von zehn Arbeitern umringt. Sie waren alle mit Gewehren und Pistolen bewaffnet.

„Hallo“, schrie einer, „da ist auch so ein Offizier, so ein Schweinehund, schlägt ihn tot!“

„Ihr irrt euch, ich bin Kaufmann“, sagte ich lachend.

„Das könnte jeder sagen, wie woll'n Sie das beweisen?“

„Sehr einfach, da drüben ist mein Laden, kommen Sie mit.“

„Tun wir auch.“

„Unsinn“, rief einer, „man sieht ihm ja am Gesichte an, daß er Offizier ist ... an die Wand mit dem Schwein!“

Aber er drang nicht durch. Lärmend ging es weiter.

Bis zu meinem Laden. Ich nahm die Leute mit hinein. Es war gerade Mittagspause, bloß mein achtzehnjähriges Fräulein war anwesend, bleich vor Schrecken, als es so viele Bewaffnete sah.

„Also, Else, wem gehört der Laden, möchten die Herren wissen ... gehört er mir oder nicht?“

Das Mädchen antwortete zitternd: „Aber natürlich gehört der Laden dem Korvettenkapitän Valentin!“

„Also?“ brüllte der eine, der mich an die Wand hatte stellen wollen.

Da schrie ich in den entstehenden Lärm: „Seid ihr denn ganz blödsinnig? Waret ihr etwa nicht im Schützengraben? Waret ihr nicht Soldaten und gar Unteroffiziere? Wer von euch war denn nicht Soldat? Mußte es sein ... also!“ Sie gafften mich an.

„Trinkt einen Schnaps mit mir, raucht eine Zigarre, ich erzähl' euch von dem ‚feinen Leben eines Offiziers‘ auf einem U-Boot...!“

„Schnaps is ne Sache“, sagte einer, und die Mordstimmung flog zum Fenster hinaus.

Was ich an Gläsern auftreiben konnte, wurde mit meinen Likören gefüllt, die Arbeiter tranken und tranken und rauchten meine Zigarren dazu.

Die Leute beruhigten sich völlig. Ich hatte U-Boot-Geschichten erzählt, und alle hörten andächtig zu. Einer begann von seinen Schützengrabenerlebnissen zu erzählen. Als der Schnaps alle war, grinste ich und meinte: „Nun, Herrschaften, hab' ich nisch mehr, geht man weiter.“

Sie lachten wie toll: „Das ist ein feiner Kerl, den wollen wir doch leben lassen!“

Und polterten aus dem Laden.

Sehr bezeichnend für die damaligen Verhältnisse war das Verhalten meiner alten Flottille, deren Chef Kapitän Götting war. Morgens, als die Sache noch gut stand, sandten alle Fischdampfer Deputationen an Götting, erklärten, die Flottille wolle den Putsch mitmachen.

Götting war selig.

Zwei Stunden später wendete sich das Blatt. Da kamen auch schon die gleichen Deputationen zu Götting und erklärten, alle sechszwanzig Fischdampfer hätten beschlossen, doch lieber „neutral“ zu bleiben.

Der schneidige Götting wurde jetzt wütend. Er ließ alle Besatzungen an Land antreten und hielt etwa folgende Rede: „Ich bin mit Stolz einige Monate euer Führer gewesen und habe versucht, euch zu tüchtigen, braven Leuten zu erziehen. Heute morgen habe ich mich herzlich gefreut, als mir die Deputationen eure Anhänglichkeit versicherten. Aber jetzt sehe ich, daß ihr Feiglinge seid, und ich will kein Führer einer feigen Bande sein. Aus diesem Grunde habe ich jetzt mein Abschiedsgesuch eingereicht, Schluß! Ihr alle aber, wie ihr hier steht...“

Es folgte jenes populäre Zitat, das auch jene Seeleute verstanden und gern gebrauchten, die im alten Goethe nicht eben belesen waren.

Damit wandte er sich um, die Hand noch immer auf der soeben zitierten Stelle und entfernte sich ohne Eile.

Mit offenem Munde starrten ihm die Leute nach.

Plötzlich rannten ihm ein paar nach.

„Herr Kapitän, bleiben Sie ... wir hatten's nicht böse gemeint ... wir können Sie alle leiden ... bleiben Sie bei uns ...“

Götting blieb stehen, sagte ernst: „Ich kann nicht mehr zurück ... ich mag auch nicht mehr ...“

Kapp hatte übrigens seinen Putsch viel zu schlecht vorbereitet: Nach wenigen Tagen brach er in allen Städten Deutschlands völlig zusammen.

XXVII

Ende mit Schiffbruch

*Meine letzte Seefahrt — In Riga nach dem Bolschewismus —
Eine kleine, arme Gräfin — Eine Wahnsinnsfahrt vor dem
Sturm — Wir verlassen das Schiff — Wettrennen mit dem
Bergungsdampfer*

Es mag sein, daß es sich für einen „Helden“ eben nicht schickt, im bürgerlichen Leben zu versacken: Aber da ich nun doch noch lebe, kann ich mein Buch nicht mit dem Bericht über meinen Tod beenden, wie ich's eigentlich tun müßte...

So will ich es denn wenigstens als Seemann beenden und meine Leser nicht damit enttäuschen, daß ich ihnen die Kreuzfahrten eines Kaufmannes auf der nach dem Kriege und, Gott sei's geklagt, auch heute noch genug bewegten See des Geschäftslebens schildere. Aber meine letzte Seefahrt, die will ich schildern, meine letzte Seefahrt, die mir zu einem wirkungsvollen Schlußpunkt unter meine Memoiren verhalf: Ich erlitt Schiffbruch!

Ich war Gesellschafter einer Firma geworden, die eines Tages den Motorschoner „Juno“ ankaufte, um mit ihm verschiedene gewagte Fahrten zu unternehmen, zu denen es indes nicht kam: Ich sollte nämlich an die Jenisseimündung fahren, Waren dorthinbringen und russische zurückbefördern...

Aber, wie gesagt, dazu kam es nicht, ich blieb in unserer braven Ostsee.

Die „Juno“ war ein durchaus feines Schiff, äußerlich. Was seine Seetüchtigkeit anbetraf, war sie etwas alt. Aber sie war gut: Selten, daß wir ihre Maschine brauchten, meist segelten wir.

Der Kapitän war ich. Und ich gestehe, daß mir dieser Dienst auf einem Segler sehr gefiel. Ich hatte doch als Kadett eine tüchtige Ausbildung für Segelschiffe genossen, ja ich erinnere mich, daß ich der erste war, wenn es hieß, den Engländern oder sonst jemandem, dem wir imponieren wollten, etwas vorzuentern.

In Gibraltar war's, da lagen wir einmal mit dem Schulschiff „Moltke“ zwischen vielen englischen Kriegsschiffen, die sich hier für das Mittelmeermanöver gesammelt hatten.

Wir Kadetten sahen in den Engländern etwas wie die Lehrmeister der Seefahrt und wurden ermahnt, uns in keiner Weise irgend etwas zu vergeben oder uns gar durch eine Tolpatschigkeit zu blamieren.

Eines Tages kam englischer Besuch an Bord: eine Menge gut aussehender Offiziere, typische Seeleute mit wettergegerbten, schnittigen Gesichtern...

Ich fand sie fabelhaft.

Neugierig belauschte ich jedes Wort der Unterhaltung, die sich auf dem Achterdeck sehr anregend entwickelte. Die Herren hatten bei uns ein Diner eingenommen, jetzt lachten sie in ihrer breiten Art, füllten das ganze Deck mit ihrer angelsächsischen Selbstsicherheit...

Mitten in meinen Träumen hörte ich meinen Na-

men, sprang auf, lief zu unserem Kommandanten, der mich gerufen hatte.

Und fühlte die musternden Blicke von einem halben Dutzend dieser englischen Seeoffiziere auf mir ruhen.

„Valentiner“, sagte mein Kommandant, „entern Sie doch mal den Herren etwas vor.“

Ich sprang augenblicklich in die Wanten, entwarf blitzschnell meinen Feldzugsplan. Lief wie ein Eichhörnchen die Strickleitern hinauf, so rasch ich irgendwie konnte . . .

Über die Saling bis zur untersten Rahe . . .

Lief blitzschnell, ohne mich anzuhalten, die Füße auf das untergeschlagene Segel und die Rahe setzend bis an die Nock der Rahe. Das war eine sehr luftige Angelegenheit in dieser Höhe.

Rasch machte ich kehrt, sprang wieder in die Wanten, kletterte so schnell ich konnte bis zur obersten Spitze des Mastes empor. Erreichte den Flaggenknopf. Nun war ich fünfzig Meter hoch!

Das Herz klopfte mir jetzt schon zum Halse hinauf, als ich mich auf die Kugel von bloß dreißig Zentimeter Durchmesser schwang, eine lebendige Abschlusfigur des Mastes bildend . . .

Aber dann stand ich doch kerzengrade, stützte mich, so gut es ging, mit der einen Wade an den winzigen Blitzableiter des Mastes . . .

Wieder auf der Reling angekommen, markierte ich Sturz.

Mit elegantem Salto landete ich auf der Wasseroberfläche, zischte in die See . . .

Im gleichen Augenblicke fiel mir ein Trick ein: Ich wollte es den Briten schon zeigen . . .

Im Sprunge hatte ich noch die neugierigen Gesichter der Offiziere wie ein Phantom an mir vorbeifliegen gesehen. Jetzt schwamm ich unter Wasser... tief... mußte noch tiefer hinab...

Ich riß die Augen auf: Als schwarze Wand stand vor mir der Koloß des Schiffsrumpfes. Aber ich war tief genug, um unter dem Schiff hindurchzukommen.

Ich tauchte auf, wie ein Ball. Ergriff das Fallreep, stieg auf Deck... und sah gerade noch meine Kameraden und die Engländer, die auf der anderen Seite, beunruhigt über mein Nicht-Auftauchen-Wollen, die Reling entlang liefen...

Natürlich: Praktischen Wert hatten diese Kunststücke keinen, aber sie zeigten doch, wie sehr ich auf einem Segelschiff zu Hause war...

Zurück in das Kontor der Reederei. Aus der Jenisei-Expedition war nichts geworden, gut: So wollten wir wenigstens mit unserer „Juno“ als erstes Schiff in Riga einlaufen, das eben erst vor ein paar Tagen von den Bolschewiken geräumt worden war.

Die Sache ließ sich gut an: Ich lud Brillen und andere optische Artikel, pharmazeutische Waren und ähnliches, dazu bekam ich eine Ladung von achtzig Tonnen Drahtstifte von einem befreundeten Hamburger Großkaufmann, und ihn selbst dazu: Er wollte mitfahren und sich Riga ansehen.

Die Juno lag neu gestrichen, blitzend mit ihren neuen Segeln wie die Jacht eines amerikanischen Multimillionärs in Kiel vor Anker. Ich war sehr stolz auf sie.

Wie wäre das, fiel mir ein, wenn meine Frau das bißchen Fahrt nach Riga mitmachen würde? Ich hatte ihr die Seefahrt in den buntesten Farben geschildert ... jetzt war die Gelegenheit da?

Ich drahtete, sie sagte zu.

Ich hatte indes meine Kabine durch zwei Betten vervollständigt, die so eingebaut waren, daß man sie bei Tag gar nicht bemerkte. Es war alles mit der berühmten neuen Sachlichkeit elegant und einfach eingerichtet.

Meine Frau war entzückt. Die übrigen Passagiere, der Kaufmann aus Hamburg, sein Sekretär und ein Russe, den ich für Riga engagiert hatte, ebenfalls ...

An einem strahlenden Julitag liefen wir aus.

Aber am Abend wollte mir der Himmel gar nicht recht gefallen. Seine Färbung war mir zu warm, der Wind ein Hauch aus einem Backofen ...

Ich sah mir das Barometer an: Es gefiel mir noch weniger ...

Als wir beim Bülker Feuerschiff Kurs nach Süden nahmen, war der Himmel schon voller blaugrauer Wolken, die, ohne daß man sie ziehen sehen konnte, plötzlich drohend das letzte Blau verschluckten.

Der Wind frischte verdächtig auf, mir war es ganz recht, als meine Frau und die anderen Passagiere in ihre Kojen krochen.

Ein furchtbares Gewitter zog herauf, die Wolken schimmerten giftig gelb ...

Wie eine undurchsichtige Wand nahte der Regen ...

Was Regen: Wolkenbruch ...

Plötzlich ein Sturzbach, daß es uns durch die Klei-

der den Leib hinunterrann ... und mit einemmal ein Schwirren, Surren ... Prasseln. Es hagelte, daß das Deck weiß war von springenden Eiskörnern ...

Ein Glück, daß das Wetter von rückwärts kam und uns trieb ... wenigstens war es für etwas gut ...

Als der Sturm einen Augenblick seinen Atem anhielt, stieg ich ins Schiff hinab, sah nach meiner Frau ...

Ich fasse ihre Haltung und ihr Befinden in ihren eigenen Worten zusammen: „Ich will sofort aussteigen!“

Die Kajüten schwammen übrigens: Die Juno war von oben nicht dicht.

Aber viel schlimmer war, daß ich unter den Kajüten das Wasser hin- und herrauschen hörte! Sie leckte, die Juno!

Zu dumm: Im Hafen war sie knochentrocken gewesen, jetzt schäumte ein See in meinem Laderaum! Schon für die Drahtstifte war diese Bewässerung nicht eben zuträglich, nun gar für meine pharmazeutischen Produkte, die sich langsam aufzulösen begannen. Meinen Brillen schadete das Seewasser vielleicht weniger ...

„An die Pumpen!“ befahl ich. Die Leute arbeiteten und arbeiteten, aber die Musik des schaukelnden Wassers in meinem Laderaum wollte nicht verstummen. Gänzlich ausgepumpt war nicht mein Schiff, waren bloß meine Leute. Dazu fauchte der Sturm mit immer furchtbarer Kraft, das Schiff stöhnte und ächzte, eine See nach der anderen peitschte über Bord ...

Da pumpte ich selber weiter ...

Wir waren fertig. Ganz und gar fertig. Ein Glück,

daß es bald Mitternacht war und die neue Wache aufzog . . .

Plötzlich schreit jemand, daß die Wache nicht aufziehen könnte. „Was heißt das?“ sage ich. Laufe selber hinzu. Da plagen sich ein Dutzend Fäuste am Schiebeluk, das zum vorderen Raum führt. Es ist wie zugenagelt. Rührt sich nicht. Ist vom Wasser ganz verquollen.

Dabei ging eine fürchterliche See nach der anderen über uns hinweg, die Juno schlingerte immer bewegstiger . . .

Wir mußten die Wache bis zum Tagesanbruch durchgehen lassen . . .

Der Morgen bot ein herrliches Marinebild. Wild schäumte die See, auf jedem Wellenberg schimmerte Sonnengold, die Juno ächzte, der Wind heulte in den Wanten, die Masten bogen sich, das Schiff brauste, stöhnte, schäumte vor dem Sturme hin . . . mit zehn Seemeilen Geschwindigkeit: Das war das einzig Erfreuliche an diesem Hundewetter!

Aber wir konnten nicht weiter. Unmöglich. Mußten versuchen, in einer geschützten Bucht vor Anker zu gehen, sonst waren wir mit dem lecken Schiff verloren . . .

Da nahm auch der Sturm einen Augenblick Vernunft an. Holte tief Atem, sozusagen. Aber dieses Atemholen vor neuem Orkan genügte uns, die Juno bei Darsser Ort-Feuerturm in einer Bucht vor Anker zu legen . . .

Jetzt ließ sogar das Luk mit sich reden . . .

Wie sah es in den Kajüten aus: Sie standen voll Wasser, allerlei Gegenstände schwammen umher, die

Passagiere aber starrten mich aus hohlen Augen an, die Gesichter waren wächsern . . .

Meine Frau und der Hamburger wollten sofort ans Land gebracht werden.

„Ach was“, meinte ich, „erst werden wir frühstücken.“

Der starke Kaffee (den hatte ich von den Österreichern in der Bocche di Cattaro gelernt) brachte neue Lebensgeister.

Der Hamburger erklärte sehr bald, das sei noch gar nichts gewesen, und er bleibe.

Nur meine Frau verzichtete auf die Weiterfahrt. Ich mußte sie zur Bahn bringen.

Bis Riga nichts Neues. In der Dünamündung stampfte der Lotse an Bord, sah sich um: „Haben Sie Schnaps an Bord?“

Ich hatte tatsächlich ein Fäßchen Jenever und ließ dem Manne ein Schnapsglas einschenken.

„Nanu, Kapitän, haben Sie denn keine Wassergläser, wie?“

Schön, wir gossen ihm ein Wasserglas voll . . .

Die Einfahrt in die Düna ist recht einfach. Wir brauchten dazu wahrhaftig keinen Lotsen . . .

Wir hatten auch gar keinen: Denn der Sack Mehl, der da nach Alkohol stinkend in einer Ecke lag und Lotse geschimpft wurde, war wirklich nicht zu rechnen . . .

Wie sah dieses Riga aus: Die Straßen voller Schmutz und Uniformfetzen und Konservenbüchsen, die Häuser mit zerschlagenen Fensterscheiben, von Maschinengewehrsalven abgeschabten Fassaden, die Parkanlagen

zertreten, die Bevölkerung elend und in Lumpen ... der Krieg hatte hier ganze Arbeit getan. Offiziere, nicht eben gut aussehend, rasselten mit ihren Säbeln durch die Straßen, in den Restaurants lümmelte die neue Bürokratie, die nichts weniger als vertrauenerweckend aussah ...

Aber wir hatten Glück. Wurden unsere Waren im Handumdrehen los, das stimmte uns fröhlicher, machte uns gutgelaunt: wir sahen über all das Elend hinweg ...

Das Hotel, in dem ich wohnte, schien einmal sehr schön gewesen zu sein.

Zu dem Hervorragendsten, was ich dort fand, gehörten jedenfalls die Wanzen: So große hatte ich nicht einmal in Konstantinopel gesehen ...

Ich machte dem Wirt Vorwürfe.

„Herr“, sagte er, „die verdanken wir einzig und allein den Bolschewiken ...“

Im Foyer des Hotels sah ich viel gut aussehende Leute ein- und ausgehen. Erfuhr schließlich, daß sie alle in die Bar gingen, die im Keller lag. Die mußte ich mir auch ansehen.

Die Attraktion der Bar bestand weder im Publikum, das sich bei näherer Besichtigung recht mäßig benahm — allerhand Offiziere, die wie russische Unteroffiziere aussahen, und frischgebackene Rigaische Beamte —, noch in den Getränken, denn es gab fast nur Schnaps, nein: Die Attraktion bildeten dreißig wirklich sehr elegante Bardamen.

Nun, ich kannte den Typus doch auch ein wenig.

Aber die ich kannte, sahen weniger damenhaft aus und waren zugänglicher.

„Die meisten“, erklärte mir der Wirt, „sind Damen der ehemaligen russischen Gesellschaft. Sind geflohen, wissen nicht, wo ihre Eltern, Männer, Kinder sind. Haben keine Kopeke in der Tasche. Was sollen sie tun?“

Eine grazile Person fiel mir auf. Dadurch, daß sie von ein paar Offizieren umkreist wurde. Daß sie sich diesen Versuchen zart taktvoll entzog.

Ich hatte richtig vermutet, als ich sie an meinen Tisch bat: Ein russischer Flüchtling, ihr Mann hoher Offizier, Graf, ermordet von den Bolschewiken.

Nun wolle sie hier etwas Geld sparen, um nach Kopenhagen zu ihren Verwandten zu kommen...

Sie wollte es kaum glauben, als ich ihr anbot, sie mit nach Kopenhagen zu nehmen...

Sie war ziemlich bunt, die Gesellschaft dieses Hotels, das sagte ich schon. Offiziere und Händler, Kapitäne und Schmuggler, politische Agenten verdächtigster Art, und wirkliche Diplomaten...

Auch der damalige Außenminister der Sowjetrepublik, Joffe, wohnte in meinem Hotel, einen seiner Sekretäre lernte ich kennen. Er hatte Einfluß bei Joffe oder tat zumindestens so...

Einmal sprachen wir über den russisch-polnischen Krieg, der damals schon vor den Toren von Warschau tobte und erst auf das „Wunder an der Weichsel“ wartete...

Täglich liefen mehrere Dampfer in Danzig ein, schwer mit Munition für Polen beladen. Wenn ich ein U-Boot gehabt hätte, wie die Russen deren mehrere

(einige waren sogar bei uns in Deutschland gebaut!), ich hätte den Polen ihren Munitionszuschub gründlich abgeschnitten...

„Apropos“, sagte ich in plötzlicher Eingebung zu dem Sekretär Joffes, „wollen Sie, daß diese Munitionstransporte unterbleiben?“

Der andere sah von seinem Glase auf: „Wie das?“

„Sagen Sie Ihrem Herrn Joffe, er möge mir eines der russischen U-Boote anvertrauen. Die sind in Deutschland gebaut, und ich bin mit ihnen so vertraut wie mit meinem eigenen Schiff... ich brauche keinen Gehalt und werde doch ein glänzendes Geschäft machen: ich verlange bloß einen Dollar pro versenkte Registertonne... gilt es?“

„Ist... ist das Ihr Ernst, Herr Valentiner?“

„Durchaus.“

„Gut, ich werde sprechen...“, und er ging. Wenn ich damals geahnt hätte, zu welcher furchtbarer Geißel der Völker sich der Bolschewismus entwickeln würde, so hätte ich dies törichte Angebot nicht gemacht.

Es wurde dann doch nichts daraus: Joffe fürchtete internationale Komplikationen, wenn er einen deutschen U-Boot-Kommandanten frisch weg vom Bartisch wegheuerte, damit er die polnische Tonnage versenkte...

Ich hatte meine Drahtstifte und pharmazeutischen Sachen, wie gesagt, trotz ein wenig Seewasser angebracht, hatte Parkettholz geladen und in Riga somit nichts mehr verloren. Nicht einmal meine kleine Gräfin, denn die war schon mit ihrem armseligen Köfferchen an Bord gekommen: Mein einziger weiblicher Passagier.

Mit ihr kamen fünf Zollbeamte: „Herr, hier sind Zarenrubel versteckt, Millionen ... die dürfen nicht ausgeführt werden ...“

„Ich weiß nichts von diesen Millionen.“

„Sie wissen nichts, wir werden das Schiff untersuchen und sie Ihnen zeigen.“

„Bitte“, lachte ich.

Die fünf stoben auseinander, kehrten das Unterste zu oberst, schnitten die Matratzen der Betten auf und entdeckten sogar ein Geheimsafe auf der Juno, von dessen Existenz ich selbst nichts gewußt hatte.

„Nun?“ frage ich.

„Wir finden nichts“, sagten die Zöllner kleinlaut, „aber an Bord sind die Millionen doch“, beharrten sie.

„Was Ihnen einfällt, meine Herren“, meinte ich ruhig, „nichts ist an Bord ... wollen Sie nicht lieber ein Glas Schnaps nehmen?“

Sie wollten. Und nahmen.

„Aber die Millionen sind doch da“, sagte der erste der Beamten.

Ich lachte, mir war aber dabei gar nicht zum Lachen: Die Millionen waren tatsächlich an Bord.

Ein Balte hatte mich darum gebeten, sie nach Deutschland zu bringen, ich hatte zugesagt, ohne das Verbot sehr ernst zu nehmen.

Endlich verließen die Zollbeamten das Schiff, das jetzt aus der Düna geschleppt wurde. Inzwischen war auch der Maschinist mit dem Herausnehmen und Wiedereinsetzen der Kolben fertig: Und übergab mir das Geld, das in den Zylindern in dicken Bündeln gesteckt hatte!



Der Dampfer „Restormel“, mit 4200 Tonnen Eisenerz unterwegs nach Glasgow, wird im St.-Georgs-Kanal torpediert



Der englische Dampfer „Trafalgar“ sinkt mit Eilzugsgeschwindigkeit mit 6800 Tonnen Salpeter. Die Sprenggruppe kann sich noch im letzten Moment retten



Major Djemal mit Senussen an Bord von „U 38“



„U 38“ verteilt Lebensmittel an hungernde Senussen

Die Reise verlief ohne besonderen Zwischenfall, recht angenehm und beschaulich.

In Kopenhagen lieferte ich dann meine kleine angenehme „Fracht“, die Gräfin, ab.

In der Nähe von Kopenhagen ging ich noch in einem kleinen Hafen vor Anker, um eine Ladung Feuersteine zu übernehmen. Dort besuchte mich auch zum letzten Male meine kleine Gräfin. Traurig sah sie sich an Bord um . . . sie wäre so gerne noch ein wenig als deutsche „Seemannsmutter“ mit mir gefahren . . .

Wir fuhren. Hatten richtiges, verzeiht, Schweinewetter.

Das Barometer sank und sank . . . ich hatte es schon lange nicht so tief stehen sehen.

Wir warteten im Grönsund auf besseres Wetter. Aber es wollte nicht kommen. Warteten einen Tag, zwei, drei Tage. Umsonst, es wehte immer heftiger.

Schließlich war meine Geduld zu Ende, ich mußte nach Hause und lichtete trotz der besorgten Gesichter meiner Leute die Anker.

Wir kamen auf hohe See.

Die Richtung des Sturmes hatte sich durchaus nicht verbessert. Im Gegenteil. Dennoch gelang es mir, irgendwie zum Fehmarnbelt zu kommen . . .

Hier nahm der Sturm grandiose Formen an.

Die Maste bogen sich wie Weidenruten, der Sturm heulte nicht mehr, es war ein einziges Brausen, so stark, daß es fast körperlich schien. Der Wind aber war wie eine kompakte Masse geworden. Es war genau so, als ob sich einem eine undurchdringliche Wand entgegenschöbe . . .

Die „Juno“ stöhnte nicht mehr, sie vibrierte geradezu . . .

Von oben stürzte Wasser in das Schiff, von unten leckte es . . . wir standen an den Pumpen, waren am Ende der Kraft . . .

Der Sturm hielt seinen Atem noch immer nicht an, immer steifer, immer kompakter wurde er: Eine feste Masse, die sich mit Windstärke zwölf nach Osten schob . . . wir konnten nur mit Mühe Atem schöpfen.

Da beschloß ich, Swinemünde anzulaufen.

Auf dem Wege dorthin gab es einen Schlag, der sogar den Sturm übertönte, einen Augenblick wenigstens, bis alles wieder von ihm verschlungen wurde:

Unser Großbaum war gebrochen.

Der unteren Stütze beraubt, schlug das Großsegel um sich wie ein wildes Tier . . .

Die „Juno“ aber wollte nicht mehr am Winde liegen . . . ich konnte Swinemünde nicht mehr erreichen, mußte vor den Wind gehen!

Es war eine Höllenfahrt . . .

Meine letzte Hoffnung war die Darsser Ort-Landzunge, dieselbe, hinter der ich bei meiner Rigaer Fahrt Schutz gesucht.

Wo mochte die liegen . . . wann erreichten wir sie!

Dabei leckte das Schiff mit seinen verteufelten Feuersteinen immer mehr . . .

Es war eine furchtbare Fahrt. Eine See nach der anderen stürzte über Deck, das Schiff krachte in allen Fugen . . .

Pumpen, pumpen, pumpen! Bis wir umsanken . . .

Wie zum Hohne brauste der Sturm in ungeschwäch-

ter Kraft, als kompakte Masse flog er heulend, schwirrend, alles mit sich reißend und hinwegfegend nach Osten, weiter nach Osten...

Und die Bucht...?

Dann lag sie doch vor uns ... als fahlgraue Silhouette in dem Gelb des Sturmes...

Das Letzte holten wir heraus aus diesem lecken Schiff, wir wußten es alle: Wenn es nicht gelang, waren wir verloren...

Es gelang aber. Irgendwie gelang es... das war die Hauptsache.

Wir kamen in ruhiges Wasser...

Hurra...

In der Nacht erschrak ich ... auch meine Leute sahen einander entsetzt an. Der Wind hatte sich gedreht ... wehte direkt in die Bucht.

Ich hatte Anker geworfen ... aber wir trieben ... der Küste zu ... immer näher...

„Der zweite Anker fallen...“

Er fiel ... aber wir trieben!

Langsam. Dafür unaufhaltsam. Lagen auf „Lagerwall“.

Ich brüllte meinen Leuten Verhaltensmaßregeln für die Strandung zu, die ja kommen mußte.

Näher kamen wir der Küste. Vierhundert Meter ... dreihundert...

Da:

Zweihundert Meter vor der Küste hielten die Anker!

Wie ein Riff wirkte jetzt das schwere, mit Flintsteinen beladene Schiff, haushoch schoß der Gischt

an der Reling empor, als ob eine Granate einschlagen würde...

Dann wieder rollten furchtbare Seen heran, schlugen mit entsetzlichem Donner über Deck...

Wir hatten da oben wirklich nichts mehr zu suchen, ich nahm meine Leute hinunter in den vorderen Raum, dort wollten wir warten...

In ganzen Springbrunnen spritzte das Wasser durch die Fugen von oben herab auf uns, indes wir mit den Füßen im Wasser standen: Aber wir konnten hier wenigstens atmen.

Und langsam, langsam kam der Lebensmut wieder. Es war kein angenehmer Aufenthalt, dieses Schiff, über dessen mürbes Deck die Seen rasten, mit furchtbarem Donner schlugen ... aber es war ein Aufenthalt...

Wir dachten sogar an Essen...

Unaufhörlich prasselten die Seen über die Juno hinweg...

Da klang in diesen Höllenlärm eine fremde Stimme ... irgendwas...

„Tuten“, entschied jemand...

Einer sprang an Deck. Die See stürzte gerade über das Schiff ... um ein Haar wäre er mitgespült worden...

Der Mann stieg wieder in die Kajüte: „Das Rettungsboot der Station...“, meldete er.

Nun rannten wir alle an Deck. Sahen verschwommen in Regen und Wasser ein großes Rettungsboot mit einem Dutzend Männer darin ... kaum fünfzehn Meter von der Juno.

Der Bootsführer setzte sein Megaphon an den

Mund, aber der Donner der See verschlang die Worte. Mühsam verstand ich: „... schlechte Nachrichten ... Wetternachrichten ... letzter Augenblick, die Besatzung zu retten ...“

Die arme Juno zitterte wie ein erschrockener Gaul unter den Hieben der wahnsinnigen See ... wir selbst mußten aufpassen, nicht mitgespült zu werden ... dennoch konnte ich nicht finden, daß es gar so schlecht um uns stand ... das Schiff hatte sich doch nun schon Stunden gut gehalten ...

Aber der Mann im Boot tutete weiter. Da befahl ich meinen Leuten, die Leine um den Leib zu nehmen, die das Boot geworfen hatte. Einer nach dem anderen band sie sich um den Leib, sprang ins Wasser ... soff fürchterlich, ehe er ins Boot gezogen wurde ...

„Jetzt Sie, Kapitän!“

„Will nicht“, brüllte ich zurück, „ich warte, bis das Schiff strandet und schwimme hinüber ...“

„Das ist Wahnsinn“, tutet das Megaphon, „... wir fahren näher 'ran ...“

Tatsächlich ruderten die Leute trotz der Gefahr, an der Juno zu zerschellen, mit ihrem Boote näher, ich setzte an, sprang ins Boot, es klappte ...

Da schlug ein schwerer Brecher über uns alle hinweg, ich war naß bis auf die Haut ...

Mit unglaublicher Schnelligkeit und Sicherheit ruderten die Leute durch die Brandung, rutschten auf den Strand ...

Plötzlich war ich von lauter Menschen umgeben, die mir die Hand drückten, als wäre ich eben der Hölle entronnen ... nein, soweit war es wirklich nicht. Und

instinktiv fühlte ich etwas wie Reue, daß ich mein Schiff verlassen hatte.

Mein Instinkt sollte mich nicht trügen: Als ich für mich und meine Leute Quartiere gefunden hatte, rief ich eine Bergungsgesellschaft an. Fragte, was sie für die Bergung der Juno verlangte. Da antwortete mir der Direktor, er fordere fünfzigtausend Mark...

„Sie sind ja irrsinnig“, entschlüpfte es mir am Telefon.

Da höre ich eine gallige Stimme im höchsten Diskant: „Die Summe wird schon das Gericht bestimmen müssen... kennen Sie denn die gesetzlichen Bestimmungen nicht? Ihre Juno ist ein verlassenes Schiff!“

Mir war es, als hätte ich einen Schlag ins Gesicht erhalten: Der Mann hatte recht... das Schiff war verlassen... ich hatte kein Verfügungsrecht mehr...

Das wurmte mich aber sehr...

In meine Sorgen trat ein Herr, stellte sich als Kapitän zur See vor, lud mich zu sich ein. Nicht ohne Zeremoniell wurde ich zu Tisch geladen... ein herrlicher Grog richtete mich wieder ganz auf...

Um vier Uhr früh empfahl ich mich erst. Trat vor die Tür, schnupperte. Sah sofort: Der Sturm war abgeflaut... ganz und gar...

Teufel... ob die Juno gestrandet war?

Mit einem Male nahm ich meine Füße unter die Arme und rannte, was ich bloß konnte...

Sah nichts in der Dämmerung.

Plötzlich tauchte eine dunkle Gestalt vor mir auf: Der alte Strandwärter.

Als er mich laufen sah, rief er mir von weitem zu:

„Sie ist nicht gestrandet ... kommen Sie hierher, da sehen Sie sie ...“

Ich lief, daß mir die kalte Luft in die Lunge schnitt ... riß die Augen auf ... wahrhaftig ... sie hatte standgehalten ... war da ...!

Ich schüttelte den Alten bei den Schultern, hätte heulen mögen vor Freude: „Menschenskind, wissen Sie 'nen Fischer, der mich zu meinem Schiff bringen kann?“

„Weiß ich.“

„Also los ...“

Wir holten tüchtig aus, kamen vor ein Haus, an dessen Fenster der Strandwärter klopfte.

Bald hörte man es im Innern rumoren, sah man ein verschlafenes Gesicht.

„Können Sie mich zu meinem Schiff bringen?“

„Wie? Dorthin? Hm ... vielleicht ... wollen sehen ...“

Wir wurden bald eins.

Dauerlauf zum Gasthaus, wo ich meine Schiffbrüchigen wecke: „Auf, wir fahren zur Juno!“

Nichtverstehen in allen Gesichtern, dann doch Begreifen, Zupacken, in die Buxen fahren und laufen wie irrsinnig.

Es ist inzwischen taghell geworden. Der Sturm völlig abgeflaut.

Wir rudern zur Juno hinüber ... da sehen wir am Horizont eine kleine Rauchwolke: Der Bergungsdampfer ...

Hurra! Wir sind eher da!

Irgendwie war ich dann doch mit meinen Feuersteinen in Hamburg eingelaufen. — — — — —

Das war meine letzte Seefahrt gewesen, die — der Teufel schläft eben nicht — auch hätte etwas anders ausfallen können.

Ob ich gerne wieder auf hoher See führe? Weiß Gott. Am liebsten sicherlich auf einem Schiff, von dem die Toppflaggen eines glücklichen freien Deutschland im Winde knattern . . .

Ein Stück Seemannslos, ein Stück Soldatenlos, ein Stück deutschen Lebens liegt in diesem Buche . . .

Und viel deutsche Liebe zum Volke und deutsches Leid.

Aus diesem Samen ist schon einmal Deutschlands Größe erstanden . . .

ENDE



57131

Gen 8/30

Page 34: Salpêtre.
- 38: August 1911. (4TP)

- 66 Nitars:

171. Inghindas.

- 216 Motobuoa rona Lythgyperov
- 220 Silbauterdian of A. Ammonstran

- 269: 40 Urbs. pr. dt.
- 269: Urbs - Skole (Kowojer)
- 270: Mwanget wipghel.
- 270: Erfaning oet Kuzumou (palee (!) Kingho !!)
- 270: Sykheis 30 dt.
- 271: Nyl Opindelen: Tp. nitrolyfollen.
- 271: Ubbidfeld; Kibubül.
- 272: Nyl. Nyldean
- 275: Nyl Urbskongter: Tp. nitrolyfollen.

