

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

1918

Unsere Unterseeboote

[urn:nbn:de:bsz:31-92204](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-92204)

Ihr sanget sie alle: „Die Wacht am Rhein“,
Und seid in den Kampf gestürmt;
Stark klang euer Lied, und über den Rhein
Haben sich Leichen gestürmt.

Beim ersten Bivakfeuer des Nachts
Drückt ihr fest euch die Hand;
Aus euren todmüden Augen lacht's:
„Für Kaiser und Vaterland.“

Wir singen kein Lied, wir sprechen kein Wort,
Reichen nur still uns die Hand
Und kämpfen uns staubige Wege fort,
Wir — ohne Vaterland. —

Und unsere Söhne stehen im Feld,
Pflichttreu in Regen und Wind, —
Sie kämpfen, als gält es eine Welt, —
Die ohne Vaterland sind.

Und um uns lobert empor der Haß
Und drückt uns schmachvoll und schwer:
Denn wir hüten ein Kleinod ohn' Unterlaß,
Das ist unsre deutsche Ehr'!

Wir halten es rein und halten es weiß,
Das deutsche, das herrliche Kleid,
Und stehen in unsern Herzen heiß
Um Gottes Gerechtigkeit.

Endlich kam die Stunde der Erlösung. In zwei gewaltigen Vorstößen wurde das Land genommen. Zuerst Hasenpohl und Libau. Dann in unaufhaltsamem Siegestrium das ganze Gebiet von Windau bis Dänaburg. Am 31. Juli, einem Sonnabend, wurde auch die Hauptstadt Mitau von den Russen aufgegeben. Ihre Beamten und Soldaten rühten ab, nachdem sie noch in der Nacht die Keller der Restaurants erbrochen und dort Wein und Champagner geraubt und vertrunken hatten. In der Nacht vom Sonnabend auf den Sonntag flammten Feuersbrünste auf: Brücken, Fabriken, Amtsgebäude, auch Privathäuser wurden gesprengt und in Brand gesetzt. Wenn die Feuerwehr zu löschen versuchte, so hinderte sie das Militär.

Der Sonntag wurde ganz schlimm. Die russischen Soldaten waren geflüchtet. In hellen Scharen liefen sie durch die Stadt. Ab und an machten sie an den Kellern Halt, brachen hinein, holten sich Getränke und stürzten dann weiter. Die Brücke über die Drige flog in die Luft; Mitau war verlassen und dem Gesindel preisgegeben. Das waren angstvolle Stunden.

Da nahen zuerst auf der Hauptstraße zwei Radfahrer mit Pickelhauben auf dem Kopf, und dann die ersten deutschen Truppen mit Gesang des Lutherliedes „Ein feste Burg ist unser Gott“; — noch ein kurzes Gesecht an der gesprengten Brücke — dann brach das ganze deutsche Heer herein und die Stadt war deutsch und frei. Ein Aufatmen ging durch das Gottesländchen; endlich, endlich waren sie wieder frei! Wie haben sie danken können für solche Erlösung:

Das waren die schwarzen Tage, die Tage voll Not und Born,
Da rissen unsere Herzen sich wund an slawischem Dorn.
Da schwiegen im Lande die Glocken, als schlief der alte Gott;

Undeutsch in unsern Straßen ein schadenfroher Spott,
Es war ein stürzendes Rauschen von schwarzer Vögel Flug,
Es war ein lautendes Schreiten vor blassem Todeszug.
Gesunken in Ruinen, was deutscher Fleiß erbaut,
Gehnebelt selbst der Sprache, der Muttersprache laut.

Da horch! wie Frühlingsgewitter ein Knattern, Dröhnen und Beh'n,
Als wollten alte Träume und Wünsche aufersteh'n!
Das waren die roten Tage, die Tage voll Schweiß und Blut,
Da brach sich eine Gasse der deutschen Brüder Mut.
Hei, lustig Fahnen flattern, rasselnder Trommelruf!
Kanonenrollen rollen, es dröhnt der Kasse Ruf.
Der Schlachtdonner wiegte die Kinder in seltsame Ruh'
Und deutsche Mütter sprachen ihr Amen leise dazu.

Wir lernten wieder beten, die Glocken gingen im Land,
Das war ein fröhlich Treten zum Altar Hand in Hand.
Es ist, als käme wieder ein Ostern zu uns her,
Als ob der Tag der Pfingsten noch einmal erfüllt wär'! —
Und die für uns gestorben, und die noch todeswund,
Sie stehen an unserer Seite, sie weihen unsern Bund.
Ein Kranz auf deutsche Gräber, ein Dank an deutsches Herz!
Entschlaf im Waldesrauschen der Heimat, alter Schmerz!
Und fällen unsere Söhne die Lücken einst der Reih'n,
Dann sollen es goldne Tage, die Tage der Freiheit sein.

Jetzt ist das ganze Kurland unter deutscher Verwaltung. Auch Riga ist durch fähnen Vorstoß befreit, ehe die Russen es völlig verwüsten konnten, wie sie beabsichtigten. Freilich, noch immer schmachten Wenden und Balg, Dorpat und Medau unter der Knechtschaft der Slawen; aber Kurland ist unser und, will's Gott, soll es unser bleiben.

Da fragt es sich, was haben wir von diesem Lande zu hoffen? Gewiß wird auch hier manche Schwierigkeit zu überwinden sein. Ganz ohne Spuren sind die zwei Jahrhunderte russischer Herrschaft an dem baltischen Charakter nicht vorübergegangen. Die alten deutschen Erbfehler aus dem Mittelalter: das Parteiwesen, die Uneinigkeit, der Standeshügel fehlen nicht; mancher ist von russischer Bequemlichkeit angesteckt. Aber die Treue und Wahrhaftigkeit dieses Stammes gibt uns gute Hoffnung und die Aufgeschlossenheit für ideale Güter, die Bewährung im Kampfe um Glauben und deutsche Sprache und Sitte und deutsches Recht. Es wird nicht leicht sein die Aufgaben alle zu lösen, welche dort ihrer Lösung harren. Aber wer mit offenem Auge durch das baltische Land hindurchgewandert ist, der weiß: hier ist evangelisch-lutherische Art; hier ist guter deutscher Sinn; hier muß es uns gelingen, wieder Fuß zu fassen und die Herzen nicht nur der baltischen Deutschen, sondern auch der Letten und Litauer und Esten für die gerechte, ehrliche deutsche Regierungswelse zu gewinnen. So ist denn hoffentlich für sie alle eine neue Zeit angebrochen! Unsere versprengten deutschen Brüder sollen nicht mehr schutzlos und rechtlos den wallonischen, moskowitzischen, magyrischen Beinägern preisgegeben sein, sondern frei inmitten freier Völker, in fröhlichem Wettstreit mit den Nachbarn, in ihrer Art sich erbauen und ausleben und deutschen Geist und Glauben, deutsche Sitte und Kultur zur Geltung bringen können. —

Unsere Unterseeboote.

Unsere Unterseeboote müssen uns den Krieg gewinnen, den Frieden erzwingen; sie sind Deutschlands letzte Hoffnung, so hört und liest man's oft, und mit Begeisterung drängen sich Deutschlands tüchtigste junge Männer zu diesem gefährlichen und ehrenvollen Beruf. Mit Stolz und Freude singt und sagt man daheim von den Laten unserer tapferen U-Boot-Leute, die den ehernen Ring der englischen Einschüderung brechen und uns das freie Meer erkämpfen wollen, um das es in diesem Weltkriege geht. Ja, sie sind „unser!“

Ein Deutscher hat sie erfunden. Ein rechtes Erfinderlos hat Wilhelm Bauer gehabt, der bayerische Drechsler, der als bayerischer Artillerieunteroffizier den dänischen Feldzug in

Schleswig-Holstein mitmachte und dort zuerst auf den Gedanken kam, die damalige Übermacht der dänischen Flotte durch Tauchboote zu brechen. Seine ersten Versuche mißlangen, er wurde verlacht und verhöhnt. Aber mit echt deutscher Hingabe ließ er nicht von dem Gedanken, der ihm aufgegangen war; wie später Graf Zeppelin nicht lassen wollte von dem Bau des lenkbaren Luftschiffs, das fertig vor seiner Seele stand, obwohl alle Gelehrten und Fachleute seiner Zeit es für eine Unmöglichkeit hielten. Unter Aufopferung seines Vermögens, seiner Kraft und Zeit hielt Bauer an seinem Plane fest, baute ein solches Tauchboot um das andere und versuchte, unter Gefährdung seines Lebens, damit zu fahren. Er mußte schließlich, wie so viele deutsche Erfinder, seine Pläne

und Hoffnungen ins Ausland tragen, weil er in der Heimat keine genügende Unterstützung fand. Erst an seinem Lebensabend, als es ihm gelungen war, mittels sinnreicher Vorrichtungen das im Bodensee versunkene Dampfschiff „Ludwig“ zu heben, erhielt er eine Pension von dem König Ludwig von Bayern; aber er hat nicht mehr erleben und schauen können, wie herrlich seine Pläne sich verwirklichten.

Zunächst schien es, als ob nur unsere Feinde von seiner Erfindergabe Vorteil haben sollten. England und Frankreich weit-eiferten in dem Bau und der immer größeren Verbesserung von Unterseebooten. Ich erinnere mich noch lebhaft, wie nachdenklich ich einmal in den Anlagen, die den großen Kriegshafen von Plymouth umsäumen, einer Übung englischer Unterseeboote zuschaute. Die fand dort in aller Offenlichkeit statt. Aus dem Binnenhafen kamen sie heraus, in schneller Fahrt, tauchten auf und nieder; bald fuhren sie halb untergetaucht, so daß der Turm mit dem Schiffsführer darauf durch das Wasser rauschte, lange Schaumstreifen hinter sich lassend, — wie man wohl auf alten Bildern

den Meerergott auf seinem Wagen sein Reich durchfahrend dargestellt sieht; bald wieder verschwanden sie völlig; man sah viertelstundenlang nichts von ihnen, bis sie an ganz anderer Stelle der Bucht, weit hinten unvermutet wieder auftauchten, sich gegenseitig suchend und fliehend und wieder einholend; — ein wunderbar fesselndes Bild! Nachdenklich legten wir Deutschen, die diesem stolzen englischen Marine-schauspiel zuschauen durften, uns die Frage vor: „Ob sie daheim diese furchtbare Waffe auch wohl so fest in der Hand haben, wie es hier die Engländer prahlerisch zur Schau stellen?“

In Deutschland sprach man nicht viel über die Unterseeboote. Aber als der Krieg kam, da stellte es sich heraus: wir waren auch hier bereit, ja überlegen.

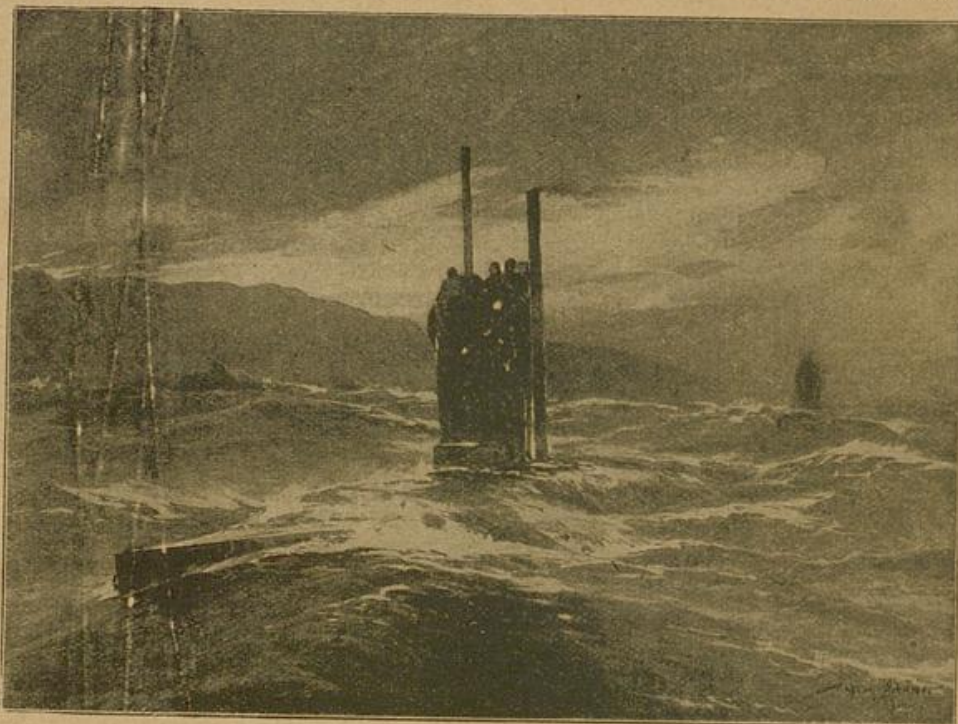
Ein Deutscher hat das Unterseeboot zuerst zum Siege geführt. Unvergessen ist uns Otto Weddigen und seine Mannschaft auf „U 9“. Was gab's für ein Aufhorchen und für eine Freude in Deutschland, was für einen jähen Schrecken in England, als die Kunde von der Versenkung der drei englischen Kreuzer „Hogue“, „Creffie“ und „Abukir“ am 22. September 1914 durch die Lanbe ging. Das war der erste gewaltige Strich durch Englands sichere Rechnung auf die Beherrschung der Meere.

Deutsche haben das Unterseeboot zur größten Leistungsfähigkeit gebracht. Die deutsche Technik hat hier ihr Höchstes geleistet. Der deutsche Diesel-Motor treibt sie mit einer Geschwindigkeit durch die Wellen, die die Beguer nicht erreichen können. Während bei ihnen das Tauchboot nur zur Küstenverteidigung verwendet werden kann, wagt sich das deutsche U-Boot über

den Atlantischen Ozean, taucht auf vor den nordamerikanischen Häfen vor Gibraltar, in den Dardanellen. Und wo es erscheint, da verbreitet es Schrecken und die stolzen „Furchtenichts“ der Engländer vertriehen sich voller Angst in sichere Häfen. — Durch die sperrenden Stahlneze, welche England quer durch die Meerengen gezogen hat, ist es hindurchgebrochen, unter den Minenfeldern mutig dahingefahren, feindliche bewaffnete Schiffe hat es im offenen Artillerietampfniedergekämpft, ja selbst mit Strandbatterien hat es Schüsse gewechselt und eroberte Schiffe stolz im Triumph als Preise nach Beebrügge und Cuxhaven gebracht.

Das hat aber nicht allein die deutsche Technik getan, sondern viel mehr noch die deutsche Hingabe. Dieser Geist restloser, völliger Hingabe an den Beruf und an das Vaterland, dem kein Unwetter zu schwer, keine Hitze zu drückend, keine Anstrengung zu ermüdend ist, der alles erträgt, wenn es gilt dem Vaterlande wirksam zu dienen.

Ein Deutscher hat das erste Handels-Unterseeboot über den Ozean geführt.



Uboot in Fahrt an der englischen Küste.

ralong“ läßt die Schiffbrüchigen mitleidslos niederschließen; gefangene U-Boot-Leute werden nicht in ehrenvoller Haft gehalten, sondern ins Gefängnis gesperrt. Dabei fordern England und Amerika von uns sorgfältigste Beachtung des Völkerrechts, vorsichtige Untersuchung jedes Handelsschiffes, — obwohl unsere Leute sich dadurch der Gefahr aussetzen in eine U-Boot-Falle zu geraten. Und was tut die deutsche Ozeanreederei als Antwort darauf? Sie baut ein Handels-Unterseeboot; ein Unterseeboot ohne Waffen an Bord, ohne irgend eine Möglichkeit, sich zu verteidigen, wenn es angegriffen wird; ein friedliches Schiff, das nun zweimal die weite Fahrt von der Weser bis nach Nordamerika und zurück wagt, um deutsche Ware hinüberzutragen und der Welt zu zeigen, daß die englische Blockade nichtig ist und daß wir den ehrlichen Willen haben, mit Amerika in friedlichem Güteraustausch zu leben, wenn dieses große und angeblich freie Land nur auch denselben ehrlichen Willen und den Mut hätte, von England freie Fahrt für seine friedlichen Handelsschiffe zu fordern.

Die Fahrten der „Deutschland“ werden immer als eines der größten und liebenswertesten Ereignisse dieser Kriegszeit in unserer Erinnerung fortleben.

Welch großer und guter Gedanke!

England sperrt die See und schnürt die Welt ab von den Erzeugnissen deutschen Gewerfleißes, und unser Vaterland von allen Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die es zum Austausch dafür hereinholen könnte. Das tapfere Vorgehen unserer U-Boote erschüttert die englische Sicherheit. Da greifen sie zu roher Gewalt. Sie behandelte unsere U-Boot-Leute wie Seeräuber. Der Kapitän des „Ba-

Kapitän
esse dieser
chnet, geb
s hinaus i
Batter und
werben, da
wert moder
zu lernen,
Konnen den
daß sie dem
gehört, si
im Wasser
a der Luft
angesügten
amkeit sein
proben, se
Fäden auf
die Geheimn
phantastisch
großem Be
das die Ge
dann in die
Was h
Fahrt aus
renseits He
U-Boot-Ge
eine große
Rumpfs auf
Landes ben
sieht, in sch
zudält, um
dann auf
Stützforten
zu lassen
schnell ist d
einen Hafen
Schwer

Wellenber
Augenblic
regen dar
jähne —
„Schnelle
— Die R

kanischen Häfen
scheint, da ver
der Engländer
ch die sperrenden
gen gezogen hat
g dahingefahren
erietampf nieder
chülfe gewechselt
nach Beebrügge
getan, sondern
r Geist restloser
land, dem kein
Anstrengung zu
terlande wirksam
els-Unter
Die Fahrten der
Deutschland' wer
n immer als
nes der größte
n und liebens
erersten Freige
isse dieser Kriegs
it in unserer
innerung fort
en.
Welch großer
d guter Ge
nte!
England sperrt
See und schnürt
Welt ab von
a Erzeugnissen
utschen Gewerbe
thes, und unser
terland von
en Rohstoffen
d Nahrungs
tteln, die es zum
stausch dafür
einholen könnte.
s tapfere Bor
gen unserer U
ote erschüttert
englische Si
cheit. Da grei
sie zu roher
walt. Sie be
deln unsere
Boot-Deute wie
räuber. Der
pitan des „Ba
erschließen; ge
Hast gehalten,
England und
terrechts, vor
gl unsere Leute
alle zu geraten.
darauf? Sie
ne Waffen an
gen, wenn es
imal die wette
rück wagt, um
eigen, daß die
yrlichen Willen
a leben, wenn
elben ehrlichen
ahrt für seine

Kapitän Paul König hat in einem köstlichen Büchlein die Geschichte dieser Fahrten geschildert. Erst wird das Schiff geplant, berechnet, gebaut, erprobt in der Kieler Bucht. Tag für Tag geht es hinaus in die See, hinaus in die Tiefe. Sie üben bei jedem Wetter und bei jeder Gelegenheit; — es gilt ja die Fähigkeit zu erwerben, das feinste Fahrzeug zu lenken, das ausgettaeltste Wunderwerk moderner Schiffsbaukunst beherrschen zu lernen, der schweren Masse von 2000 Tonnen den menschlichen Willen aufzuzwingen, daß sie dem geringsten Druck des Ruders gehorcht, sich dreht wie ein Torpedoboot, in Wasser steigt und sinkt wie ein Zeppelin in der Luft. Es gilt die Zuverlässigkeit des angefügten Stahlkörpers, die Wucht und Lenkbarkeit seiner gewaltigen Maschinen zu erproben, seinen Unvollkommenheiten oder Mängeln auf die Spur zu kommen und ihm die Geheimnisse seiner Beweglichkeit und seiner phantastischen Fischenatur zu entlocken. Mit großem Vertrauen zu diesem Meisterwerk, das die Gernantawerk geschaffen, gehen sie dann in die Nordsee hinaus.

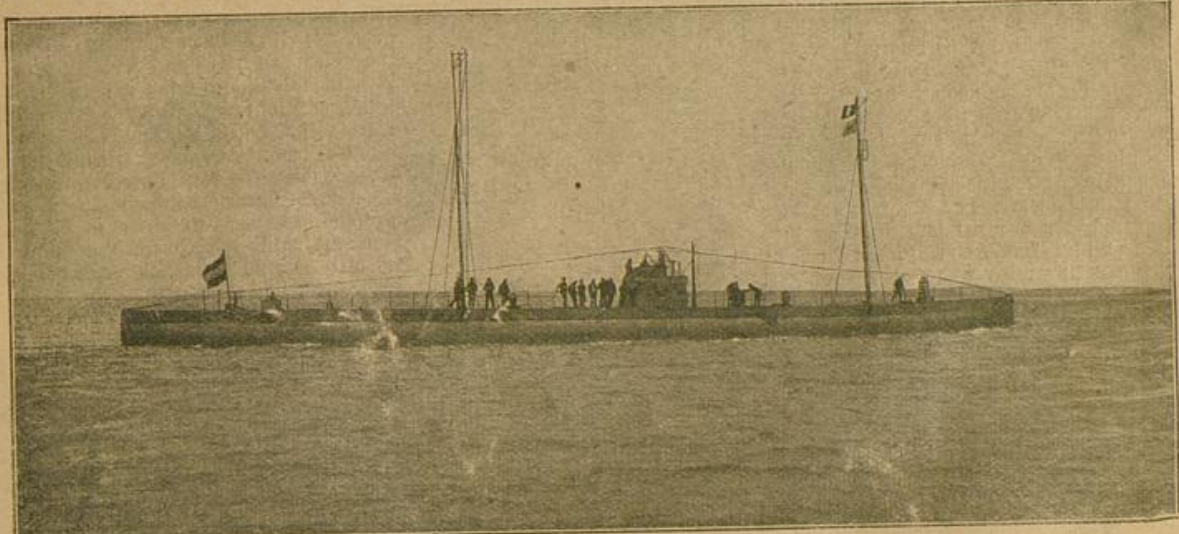
Was hat das Schiff auf dieser ersten Fahrt aushalten müssen! Raum draußen, jenseits Helgoland, werden sie von einer U-Boot-Flotte angerannt: einem Dampfer, der eine große neutrale Flagge führt und am Rumpf auffällig mit den Farben des eigenen Landes bemalt ist, und der, so bald er sie sieht, in scharfer Wendung auf das U-Boot schußt, um recht nahe heranzukommen und dann auf sichere Entfernung mit seinen Geschützen auch die Harmlosigkeit fallen zu lassen und zu schießen. Aber viel zu schnell ist das Tauchboot im Wasser verschwunden, schlägt drunten einen Hafen und kommt erst nach zwei Stunden wieder hoch. Schweres Wetter ist aufgekomen. Gegen hoch ansteigende

Seegang tauchen, das ist fast unmöglich. Erst als mit äußerster Kraft beide Maschinen vorgehen und das ganze Boot erzittert und bebzt unter dem verstärkten Maschinendruck, da taucht es mit einem Ruck plötzlich vorn unter, geht nun aber mit immer stärkerer Neigung fast senkrecht in die Tiefe, so daß die Leute im Boot allen Halt auf dem Boden verlieren, taumeln und rutschen; bis es einen heftigen Stoß gibt, der alles, was nicht niet- und nagelfest ist, wild durcheinander wirft. Das Boot hatte sich, so zu sagen, auf den Kopf gestellt, saß mit dem Bug auf dem Grunde, und das Heck ragte ein beträchtliches Stück über Wasser und pendelte auf und nieder. Sekunden fürchterlicher Spannung Wird der Engländer sie entdecken? Wird im nächsten Augenblick der trachende Einschlag einer Granate im Achterschiff zu hören sein? Der Feind ist vorbeigefahren ohne sie zu bemerken. — Das Boot hat den furchtbaren Stoß ohne jeglichen Schaden ausgehalten und ist dicht geblieben. Die vorderen Ballasttanks werden erleichtert, die hinteren beschwert, bis die „Deutschland“ wieder im Gleichgewichtszustande liegt und unter Wasser weiterfahren kann, bis die Gefahr vorüber ist.



Paul König, Kapitän der U-Deutschland.

Im Atlantischen Ozean endlich ein paar Sonnentage. Die See wird ruhig. Die Leute können aus den engen, übelriechenden Räumen dort unten herauskommen, um sich an Deck in der Sonne lang auszustrecken und sich zu erholen. Aberwacht und mit bleichen Gesichtern kommen sie aus den Luken. Jeder bringt seine nassen Sachen, die in der eingeschlossenen Luft nicht trocknen konnten, zum Lüften herauf. Das ganze Deck ist voll von Betten, Decken, Kleidern. An den Drähten des Geländers wird das Unterzeug befestigt und flattert lustig im Winde wie an Wäscheleinen. Dazwischen liegen die



U-Deutschland in ruhiger Fahrt.

Wellenberge mit Schaumkrone arbeitet das Boot schwer an. Alle Augenblicke prallt eine See an den Turm und geht im dichten Sprühregen darüber hinweg. Da — was ist das? Eine dunkle Rauchfahne — und jetzt, da das Wellental den Ausblick freigibt, — vier niedrige Schornsteine! Ein englischer Zerstörer! — „Alarm!“ — „Schnelltauchen!“ — „Fluten!“ — „Tiefenruder auf zwanzig Meter!“ — Die Befehle folgen sich wie in einem Atem. Aber bei solchem

Leute in den seltsamsten Stellungen und jucken sich wie die Eidechsen. An sämtlichen Luken werden die Segeltuchwindfäden aufgehängt; — mit ihren zackigen Seitenflügeln haben sie etwas von Fischflossen. Der gewölbte grüne Oberbau der „Deutschland“ sah wie der Rücken eines phantastischen Urweltfisches aus. Im Golfstrom schwere Tropengewitter; starkes Meeresleuchten; heftige Störungen der elektrisch überladenen Luft. Das Meeres-

leuchten behindert den Ausguck; die Augen werden gereizt und der Blick unsicher durch das ständige Funkeln der Meeresoberfläche in der tiefschwarzen Nacht. — Dann wird das Wetter börsartig. Grober Seegang kommt auf. Schwere Hagelböden prasseln auf Deck. In der Runde über dem tohenden Meer hängen schwere schwärzliche Wolkenballen, aus denen es unaufhörlich sahlgelb aufzuckt. Die ganze Atmosphäre ist in einem brüllenden Aufruhr. Es rollt mit einem einzigen ununterbrochenen Donnertrachen; ein Hezenreigen von Gewittern tost um das Boot. Es arbeitet schwer in der tohenden See. Dabei müssen alle Lutten geschlossen sein; die frische Luft, welche die beiden großen Ventilationsmaschinen unaufhörlich nach unten saugen, wird von den Diesel-Motoren sofort verschlungen. Die geben dafür nur Hitze ab. Dabei ist die Luft im Boot bis zu einem hohen Grade mit Feuchtigkeit gesättigt, alles wird durchfeuchtet, alle Schubsächer und Türen quellen auf. Dazu kommt die fürchterliche Hitze, die in dem Boote brüht; — schon das umgebende Wasser im Golfstrom ist 28 Grad warm. Frische Luft kommt nicht mehr hinein. Im Maschinenraum hämmern im rasenden Vierteltakt die Verbrennungsmotoren, von denen eine atembeklemmende Wolke von Hitze und Dampfbunst ausgeht und sich lastend durch alle Räume verbreitet. Die Temperatur steigt bis auf 53 Grad Celsius.

Und in solcher Hölle leben und arbeiten Menschen! Auf dem Lager ist an Schlaf nicht zu denken, bei der Arbeit glüht das Blut in den Schläfen. Nur mit höchster Willensanstrengung gelingt es, den Körper zur Dienstleistung zu zwingen. — Aber sie haben es ausgehalten. Sie bleiben aufrecht wie Helden. Sie tun ihren Dienst, erschöpft und schweißbedeckt, bis das Sturmzentrum hinter ihnen liegt, bis die Sonne durch die Wolken bricht. Da steigen sie heraus aus dem heißen Innern; bleich, örtiefend, schmutzbedeckt kommen sie ans Tageslicht. Wahrlich, die Unterseebootfahrt bedarf nicht nur technischer Vollendung, sondern auch Menschen, welche so ganz in der Sache aufgehen, voller goldenen Humors, voll rührender Treue, voll hingebender Opferwilligkeit für die große Sache, der sie dienen.

Glücklich kommt die „Deutschland“ in Amerika an. Glänzend ist die Aufnahme, begeistert die Begrüßung. Aber immer wieder bedrückt bei allen lärmenden Kundgebungen das Gefühl: „Es ist nicht deutsche Herzlichkeit, sondern amerikanische Sensationslust, die diese Feierlichkeiten veranstaltet.“ Ein Schwarm von Fahrzeugen, die von Filmgesellschaften gemietet sind, begleitet die „Deutschland“ bei der Einfahrt. Auf jedem Boote stehen fünf bis sechs Mann mit ihren Apparaten und suchen durch ermunternde Zurufe Kapitän und Leute in wirkungsvoller Stellung zu bringen, wie sich das für Kinoaufnahmen geziemt. „Zeigen Sie Ihr Gesicht, Kapitän!“ — „Wenden Sie den Kopf hierher!“ — „Winken Sie mit der Hand!“ Und dabei kurbeln die Kerle wie toll drauf los.

Im Hafen wird das Schiff sehr vorsichtig vertaut und durch Balken- und Reissperre vor jeder fremden Annäherung abgesperrt. Die einzige Gelegenheit, einen Blick auf das Boot während der Entladungs- und Beladungszeit zu tun, bot eine im Strom verankerte Ramme. Hier nisteten sich die Zeitungsberichterstatter ein. Tag und Nacht saßen immer zwei Mann auf ihrem Beobachtungsposten oben auf dem schwanken Rammegerüst, in aufopfernder Ausübung ihres Berufes. Aber man beobachtet sie scharf, auch nachts werden sie mit Scheinwerfern abgeleuchtet, damit sie kein Unheil stiften können.

So gelingt es, sicher wieder aus dem fremden Lande auszufahren. Acht feindliche Kriegsschiffe mit Suchbooten und Neuzug hatten sich an der amerikanischen Hoheitsgrenze versammelt, um das friedliche deutsche Handelschiff abzufangen und zu zerschmettern.

Denn die englische Regierung hatte offen erklärt, daß die „Deutschland“ wegen ihrer U-Boot-Eigenschaften als Kriegsschiff behandelt werden müsse; die Kriegsschiffe der Verbündeten würden daher je Gelegenheit wahrnehmen, um das Boot außerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze zu stellen und es dann ohne Warnung zu versenken. In der Nacht wird der Durchbruch gewagt. Ruhig fährt die „Deutschland“ der Entscheidung entgegen. Da blitzen an Steuerbord zwei Scheinwerfer über dem Wasser auf. Die Strahlen laufen rasch suchend über die dunkle Flut. Es ist zum Tauchen zu spät, unsere Heerfest haftet der verräterische Schein auf der „Deutschland“. Dadurch sie dem gehen sie steil in die Höhe und erlöschen plötzlich wieder; — danach fast scheuen aber steigt drüben an Land ein riesiger Scheinwerferkegel in die Höhe, als Zeichen für die draußen wartenden englischen Kreuzer. Jetzt gilt es! Die „Deutschland“ taucht. Sie wußten, daß außen einen halben der Dreimeilenzone Netze ausgelegt waren, in denen sie sich



U-Deutschland bei schönem Wetter von vorn gesehen.

haben Friedenssaat verstreuen sollten, in die wohl auch Minen gesetzt worden sind. Die Matrosen waren gespannt, um sie mit Granaten zu überschütten. Aber es ging alles gut.

Es war eine dunkle Nacht. Ruhig und friedlich leuchteten an Land die Feuer der beiden Egen gesetzt. Raps, indes ein paar Meilen weiter draußen ein Deutscher, ein der Tod in jeder nur denkbaren Form lauernd und was mehr. Aber während die englischen Schiffe auf dem Meer abfahren und mit ihren Scheinwerfern auf das Wasser suchten, — zog, zeitweise dicht in ihrem Schatten, ein Sehrohr leise seine Bahn, um unter diesem Sehrohr — „U-Deutschland“ ganze Stunden voll unbeschreiblicher Spannung! Abendlich kommt das Kommando „Austauchen!“ Die „Deutschland“ war hindurch und fuhr voller Kraft hinein in den Atlantischen Ozean und kam glücklich wieder in der Heimat an.

Diese Heimkehr! Den ersten Gruß bringen ihnen ein deutsches U-Boot, das an seine Kriegsarbeit geht. Dann liegt Helgoland vor dem Seefahrern. Torpedoboote und Vorpustendampfschiffe heranziehen, — Flaggensignale fliegen in die Höhe, — Funksprüche knattern, — ein Wind und was für „Deutschland“ schließt sich der eiserne Ring der deutschen Flotte. Von Land erheben sich Marineflugzeuge, die, wie Niesenwasserbäume, auf die leicht bewegte See niedergehen, und den Schwimmern eben über die Flut streichen bis auf Steinwurfsweite an die „Deutschland“ heranfliegen, vorüberknattern, ja über das Schiff hinwegspringen mit Hurrarufen und Mäher und Scherz, schwenken. — Das war doch noch ein anderer Empfang als in Amerika. Dort freute man sich an einer kühnen Tat, an einem neuen und unerhörten Unternehmen; hier nahm das eigene Volk die Mitfreier in seinem großen Kampfe herzlich an.

Die Ankunft der „Deutschland“ wurde ein Festtag für das ganze deutsche Volk. An den Ufern der Weser wurde ihr ein Empfang bereitet, wie er noch nie einem glückhaften Schiff zuteil wurde. Hinter den Hunderttausenden, die an den Ufern des Flusses jubelten, standen unsichtbar die Millionen des deutschen Volkes und damit Wohl regnet es in Sirdmen während das Schiffelein, Masten und Turm mit Rosensträußen geschmückt, weferaufwärts zieht; aber an Deiche stehen die Tausende und rufen hurra, und in den Jubeltrumpfen mischt sich der Klang der Gloden, der Gruß der Fabrik- und Dampferpfeifen, und, alles übertöndend, der Gesang des Liedes „Deutschland, Deutschland über alles“, das gerade an diesem Tag seinen 75. Geburtstag feiert.

Ja, sie sind unser, die U-Boote, und wir haben ein Recht stolz auf sie zu sein als Beweis deutschen Erfindergeistes, deutscher Kraft und deutschen Sieges- und Friedenswillens!

immer, wenn wird man diesem Boote der Zeit und die unsere Heerfest haftet der verräterische Schein auf der „Deutschland“. Dadurch sie dem gehen sie steil in die Höhe und erlöschen plötzlich wieder; — danach fast scheuen aber steigt drüben an Land ein riesiger Scheinwerferkegel in die Höhe, als Zeichen für die draußen wartenden englischen Kreuzer. Jetzt gilt es! Die „Deutschland“ taucht. Sie wußten, daß außen einen halben der Dreimeilenzone Netze ausgelegt waren, in denen sie sich

haben Friedenssaat verstreuen sollten, in die wohl auch Minen gesetzt worden sind. Die Matrosen waren gespannt, um sie mit Granaten zu überschütten. Aber es ging alles gut.

Es war eine dunkle Nacht. Ruhig und friedlich leuchteten an Land die Feuer der beiden Egen gesetzt. Raps, indes ein paar Meilen weiter draußen ein Deutscher, ein der Tod in jeder nur denkbaren Form lauernd und was mehr. Aber während die englischen Schiffe auf dem Meer abfahren und mit ihren Scheinwerfern auf das Wasser suchten, — zog, zeitweise dicht in ihrem Schatten, ein Sehrohr leise seine Bahn, um unter diesem Sehrohr — „U-Deutschland“ ganze Stunden voll unbeschreiblicher Spannung! Abendlich kommt das Kommando „Austauchen!“ Die „Deutschland“ war hindurch und fuhr voller Kraft hinein in den Atlantischen Ozean und kam glücklich wieder in der Heimat an.

Diese Heimkehr! Den ersten Gruß bringen ihnen ein deutsches U-Boot, das an seine Kriegsarbeit geht. Dann liegt Helgoland vor dem Seefahrern. Torpedoboote und Vorpustendampfschiffe heranziehen, — Flaggensignale fliegen in die Höhe, — Funksprüche knattern, — ein Wind und was für „Deutschland“ schließt sich der eiserne Ring der deutschen Flotte. Von Land erheben sich Marineflugzeuge, die, wie Niesenwasserbäume, auf die leicht bewegte See niedergehen, und den Schwimmern eben über die Flut streichen bis auf Steinwurfsweite an die „Deutschland“ heranfliegen, vorüberknattern, ja über das Schiff hinwegspringen mit Hurrarufen und Mäher und Scherz, schwenken. — Das war doch noch ein anderer Empfang als in Amerika. Dort freute man sich an einer kühnen Tat, an einem neuen und unerhörten Unternehmen; hier nahm das eigene Volk die Mitfreier in seinem großen Kampfe herzlich an.

Die Ankunft der „Deutschland“ wurde ein Festtag für das ganze deutsche Volk. An den Ufern der Weser wurde ihr ein Empfang bereitet, wie er noch nie einem glückhaften Schiff zuteil wurde. Hinter den Hunderttausenden, die an den Ufern des Flusses jubelten, standen unsichtbar die Millionen des deutschen Volkes und damit Wohl regnet es in Sirdmen während das Schiffelein, Masten und Turm mit Rosensträußen geschmückt, weferaufwärts zieht; aber an Deiche stehen die Tausende und rufen hurra, und in den Jubeltrumpfen mischt sich der Klang der Gloden, der Gruß der Fabrik- und Dampferpfeifen, und, alles übertöndend, der Gesang des Liedes „Deutschland, Deutschland über alles“, das gerade an diesem Tag seinen 75. Geburtstag feiert.