

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

1918

Illustration: Uboot in fahrt an der englischen Küste

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

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 Artillerietampfe niedergekämpft, 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
Rumpf auf
Landes ben
sieht, in sch
zudält, um
dann auf
Stützpunkte
zu lassen
schnell ist d
einen Hake
Schwer

Wellenber
Augenblic
regen dar
jähne —
niedrige
„Schnelle
— Die R