

Heft 8 — 3. Jahrgang 1918

Einzelheft 15 Pfennig

Vierteljährlich M. 1,95

27. 2. 1918

Stadt.  
bücher  
Götting

# Deutschland zur See

Zeitschrift  
des Singatr. Vereins  
„Marinedant“,  
Berlin SW 68

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung  
und der deutschen Flottenpolitik

Herausgeber: Vice-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff



Al-Budd-Nummer



February—März 1917 April—Mai 1917 June—Juli 1917 August—September 1917 October—November 1917 September 1917

9 Millionen Tonnen in 11 Monaten versenkt!

## Ein Jahr unbeschränkter Unterseebootkrieg

Von Hermann Krichhoff, Vice-Admiral a. D.

**A**m 31. Januar 1917 erklärte unsere Regierung in einer Dechifferte den uneingeschränkten U-Bootkrieg. — Unter dem ersten Feuer schossen die beiden Kaiserlichen Zugschiffe am 1. Februar in den Atlantik auf ihr d. d. das jetzt durch Beschlüsse des Seewerks mit allen zu Gewalt stehenden Mitteln“ das Kriegsmittel der Ausbeutung durch England gegen dies Land selbst und gegen dessen Verbündete geführt werden sollte. „Sobald werden die Gegebenheiten erlaubt, sofern es keinet ist es in dem feindlichen Gebiete und ferner lauteten die Worte des Kaisers: „Ich erwarte, daß diese in weiter Vorwandschaft technisch überlegen entwölfe, auf leistungsfähige Waffe, im Jagdzirkelnden und auf leistungsfähige Waffe, im Jagdzirkelnden und getragen von dem Geiste, der im ganzen Verlaufe des Krieges zu glänzenden Taten befähigt hat, den Kriegswillen unserer Söldner brechen wird.“ Es ist schon aller Welt bewußt, daß und wie die deutschen Unterseeboote den Feind in den Käfigen der britischen Hochseeflotte halten. Ganz neu vom Admirallat verfügbaren monatlichen 600000 Tonnen haben sie je 800000 Tonnen Schiffsraum versenkt, wie bestimmt beobachtet wurde. Diese Zahl reicht über durchaus nicht an die wölfliche Zeitung heran, die etwa monatlich 1000000 Tonnen mehr betonen, weil diese Verhältnisse, &c. &c. durch Minen vorausgesichtigt nicht gemessen werden können und weil dadurch fernher ein dauernder großer Aufstand entsteht, daß viele der angegriffenen und schwer beschädigten Schiffe lange Zeit mit den Wiederherstellungsarbeiten ihrer Schiffssätze und Wiederbeschaffung ihres Treibstoffes Dampfer fallen müssen, während die Weiterverwendung zeitweise aus, ihre Zahl soll dauernd mehr als 12 Millionen Tonnen Gehalt ausmachen.

Wie dagegen die deutsche U-Boot-Waffe sich weiterhin technisch entwölft hat, ist aus deren vergangenen Wirkungskreis zu erkennen. Dies bedeutet am besten die Schaffung der beiden letzten großen Sperrgebiete, des und die Gruppe

der Azoren herum und neuerdings um die Kapverdenischen Inseln sowie vor der westlichen Guineaküste. Unsere großen neuen U-Boote — schon mehr U-Kreuzer — haben bereits in der tropischen, etwa 8000 Kilometer entfernten Gegend

des Ozeans hinein, um Italien und im Mittleren Mittelmeer, Apennin-Gruppe, Kapverdischen Inseln und Guineaküste; vor den Friedenshandlungen mit Russland waren sie auch in Nordischen Gewässern tätig.

Wir haben viele Erfahrungen auf seemannschaftlichem Gebiete gesammelt und nützen diese gut aus, und greifen selbst hart geführte Seeschlüsse über mit Erfolg an, kämpfen sogar nachts in ausgezeichnetem Zustande, obwohl alle Dampfer bemüht sind, daß drei oder vier Dampfer gleichzeitig das Atombombe & Gasöl-Sortier-

werk erfüllen. Und die britische Admiralität spricht schon davon, daß der Krieg jetzt im wesentlichen nur noch als Kriegskampf zwischen den deutschen U-Booten und der britischen Handelsflotte führt werden werde, er legt fest, daß die Deutsche Flotte in den nächsten Monaten neu erbaut werden und da sie weniger U-Boote monatlich versenken, als sie selbst herzustellen vermögen. Es wurden zehn Millionen Tonnen — Eine neue Wirkung zeigt sich darin, daß die Truppen und das Material, die gegen die Dampfer und Dampferjagden hierher kommen, durch den Ozean und über Land in kurzer Zeit den Ozean hinüber übergesetzt werden. Wie schon aus allem, wie sie ihrer Aufgabe immer näher und näher kamen, umso großer wirken werden Unterseeboote, und das ihnen geliebte Geschick mit der Art, die gefordert werden. Das Englische erfreut sich erstaunlich rasche Geschwindigkeit und Erfahrung.

Wie sie durch ihre Tätigkeit unterwegs im Westen schwere kämpfende Heeresstädte entlastet haben, das hat Hindenburg unzählig aufgedrängt. Und so kann man sich leicht denken, wie sehr sie gewünscht werden, daß sie auch auf der Ostfront gegen Russland eingesetzt werden, doch können wir berücksichtigen, wenn wir jede Waffenstillstandspause unter U-Boot bis zum Friedensschluß wünschen lassen. Admiral Scheer sprach aus, wir hätten nur englischer Kaisarkarriere deutsche Ausdauer, englischem Hochmut deutschen Stolz entgegenzuhalten.

Und so schreibt Admiral Scheer verständig: „Wir sind nicht zu besiegen, wir wollen Siegen!“

### Worte führender Seefahrer

Die Schriftleitung von „Deutschland zur See“ hatte drei unserer bedeutendsten Seefahrer gebeten, ein paar Zeilen für die vorliegende U-Boot-Nummer zu spenden. Hier die heimigen Admirale, die auf unsere Bitte einstiegen: — Admiral Scheer:

„Wir werden sie wie Ratten aus ihren Löchern austreiben müssen“, prahlte einst Churchill, der englische Seefeld. — Was gäbe England jetzt darum, wenn es seine Zielerlöte gelänge, die Ratten in ihren Löchern festzuhalten.

Admiral Scheer erhielt das Ehrenkreuz der Kaiserlichen Armee Pour le mérite

Großadmiral v. Tirpiz schrieb:

„Sie wird vielleicht die Ansicht verbreiten, als ob der U-Boot-Krieg nicht ein absolut schreckliches wäre, was England zu befürchten habe, doch es ist einen Zweck einzuordnen, wie wir ihn brauchen. Für mich und für alle Stellen, die wirklich in diese Fragen eingedrungen sind, unterliegt es keinen Zweifel, daß wir England angreifen können, wenn wir mit dem U-Boot-Krieg längere halten. Und zwar ähnlich lange, wie durchaus erforderlich ist. Die Erfahrung ist für uns ungemein wertvoll, und erlennt England sehr gern genug. Da näher der Augenblick rückt, der es erwingen muß, nachzugeben, desto größer wird vielleicht das englische Munderheit sein. Das darf uns nicht irre machen, wir können bis dahin ausbalancieren, wenn wir den Willen dazu haben.“

Tirpiz-Medaille  
Gedenkmedaille  
Gedenkmedaille  
Gedenkmedaille

■ 3 ■

### über den U-Boot-Krieg

Der Chef des Admirallaths der Marine, Admiral v. Holtendorff schrieb:

„Ein Groß- und namentlich redigierter Artikel, das durch den U-Bootenkrieg verfeindeten Frightraumes ist auch noch feindlichem Eingefangenheitsausgleich ausgeschlossen. So ist die Abtötung Englands zum Nachgeben in naher Zeit sicher und nur eine Frage unseres Zielbewußten Willens. — Courage ist gut, aber Selbstsacrifice bringt Erfolg. — Sonst kann den alten Seefahrern sagen.“

Admiral v. Holtendorff erhielt das Ehrenkreuz zum Orden Pour le mérite



Die Wirkung des U-Boot-Krieges. / Von Freg.-Rapt. v. Waldeyer-Hartz

**S**ann man die Urflüche des Weltkrieges auf eine einfache Formel bringen will, so wird sie etwa lautem lauten: England glaubte sich wirtschaftlich und militärisch in seiner Sicherheit durch Deutschland bedroht, darum hat es den Welenbrand entzündet. So wie in früheren Jahrhunderten Spanien, die Niederlande und Frankreich durch die Gewalt britischer und von britischer Seite geschärfter oder beschärter Waffen aus ihrer führenden Rolle auf Europa verdrängt worden waren, so sollte es auch Deutschland geschehen, das sich dann seinem gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung zu einem nach drücklicher Aufstellung, geschäftig werdenden Nebenbuhler im Seehandel ausgewachsen begann.

"Kampf um die Seeherrschaft!" das ist des Krieges Lösung. Reinen Drüsen füllt es ein, diesen Schlagwort laut zu verflinden. Man führt ganz andere Heuchelworte ins Feld. Aber um so fester und tiefer ist das Dogma der unveränderten Seeherrschaft als ein bedingungsloses Vorrecht im Herzen der anglo-sächsischen Rasse verankert.

Die Kaiser-Deutschland unter Seeherrschaft müßte den Thronherrn der Welt preisgeben, den es seit über hundert Jahren unbestreitbar behauptet hat.

Das weltumspannende Reich würde auseinanderbrechen, wäre dort am Sankt-Gallen gemessen nur noch Scherben.

In Freudenzeiten hat Großbritannien das Wort „Freiheit der Meere“ auch auf seiner Fahne stehen. Aber im Kriege ist das Wort von jeder ihm dem englischen Sprachraum entfallen. Dann ist einmal an seine Stelle der Begriff der rücksichtlos ausgelöbten Seebesitzheit getreten, um den Inhalt des Geddes „Britannia rules the waves“ in die Wirklichkeit umzusetzen. Ohne Seebesitzierung hätte das inter-  
oceanische Weltreich Großbritannien keine Lungen- und Herbstort.

England als „uneingeschränkt“ Seeherrlichkeit soll nun der „uneingeschränkte Al-Blockus-Krieg“ treffen, und er hat es auch, das sei als feststehend normativ genommen! Es ist zu beachten, daß schon einmal, und zwar vor länger als 100 Jahren, damals als England noch vor einem Napoleon befreit, die Frage aufgedrängt ist, ob das Unterseeboot in der Lage sei, die Freiheit der Meere zu erwingen. Fulton.

**Die Bedeutung des Unterseeboots**  
liegt in der steigenden  
**Leistung, mir die Zahlen**  
**und bin darüber einig.**

A. Lüderitz  
von der Universität  
in Lübeck

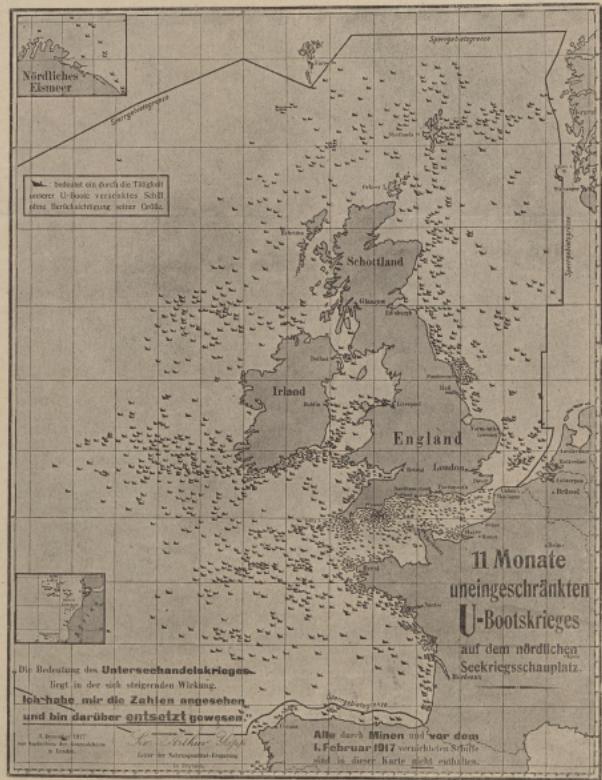
**Übersichtskarte über die Schifffahrt**

der berühmte amerikanische Schinder, war es, der diese Glaubenslast ausschaffte. Wenn seine U-Boote Dauten auch technisch nur fesselnde, aber nicht leistungsfähige Versuche darstellen, so verdient doch die klare Erfassung des Gedan-  
kens, welche gewaltige Waffe ein tüchtiges, tauch-  
fähiges Kriegsschiffes darstellen würde, aner-  
kennende Beachtung.

Napoleon, dem Fulton seine Pläne vorlegte, erklärte den Seeführer für einen Narren, und die französischen Admirale wandten sich, dem Juge der Zeit folgend, voll Abscheu von der „unrührigen“ Waffe ab. Fulton ging daraufhin ins gegnerische Lager über. Der praktische Engländer erkannte die Bedeutung der Waffe sehr wohl, aber verurteilte sie ebenfalls in Grund und Boden. Seeliebe nicht um ihrer Unrichtigkeit willen, sondern aus rein praktischen Erwägungen. Man wollte die eigene Flotte vor einer Gefahr bewahren, die auch den zur See Unterliegenden ein gefährliches Kampfmittel an die Hand geben könnte. Den Genua der gleichen Gedanken lag es in, der auf dem Weltmarkt England immer wieder auf den Plan rückt, wenn es gilt, das Unterseeboot als Kampfmittel des Handelskrieges in häßlicher Weise zu dringen.

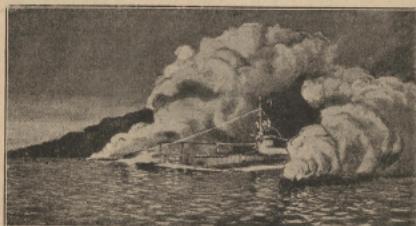
Der Handelskrieg, der zum ausschlaggebenden Zähler im großen Kriege sich aus dem Grunde geworden ist, well es sich leichter endet ja um einen Wirtschaftskrieg handelt, ist uns durch England aufgeworungen worden. Indem es aus Sorge vor den schweren Schäden unserer Flotte von Seiten der kriegsbüßlichen engen und effektiven Blockade die lose, meerumspannende Seespere setzte, hat es weite Seestraume in voller Ausdehnung zum Kriegsschauplatz gefempelt. Auf diesen Seeschlachten sollte nach Englands Wunsch aller Handel zugunsten Deutschlands unterbleiben, nur der Handel zugunsten Englands und seiner Verbündeten sollte bestehen bleiben, ja, wenn möglich, noch ausbilligen. Denn das ist in allen bisherigen Kriegen britisches Vorhaben gewesen, daß auf Feinden anderer zu bereiteten, indem man sie in warme Arbeiter legte, aus denen man den Freien werden sollte — aber auch Deutsche, darauf kommt es nicht an.

# 11 Monate ungehemmten U-Bootskrieges auf dem nördlichen Seekriegsschauplatz.



**Übersichtskarte über die Schiffssenkungen auf dem nördlichen Kriegsschauplatz in den ersten 11 Monaten des uneingeschränkten U-Boot-Krieges**

Sie sind die Ratten, die der einflige Lord der britischen Admiralsität, Winston Churchill, mit seinen eiligen Problemen hat heraustragen wollen. Tatsächlich, die Ratten sind gefunden, aber nicht herausgegraben, sondern freiwillig! Und so sehr sich England auch Mühe gibt, den Ratten den Garraus zu machen, es ge-



Aussehen von Rauchfästen,  
die welchen Rauch verbreiten, um das U-Boot über einen durch schwarzen Rauch verhüllten Berthörer irre zu führen. Auf dem zweiten Bilde ist sich  
(Nach englischer Zeichnung)

längt ihm nicht. Wie so oft schon im großen Kriege, so ist auch dieser Pfeil auf den Schülern zurückgeworfen. Die Ratten nagen mit ihren kräftrigen Zähnen unablässig an dem Machtbaum selbstherzlichen britischer Weltbeherrschung. Immer näher kommen sie den Lebenswurzeln des Staates. Der Tag kommt gar nicht ausbleiben, wo der schwere Wundschuß eines tödlichen feigritischen Feindes den Baum ins Wasser bringt und umfliegt.

Die Lebenswurzeln Englands sind in erster Linie Trägen seiner Seeherrschaft. Ist sie ernstlich gefährdet, mit bleibender Wirkung für die Zukunft, dann wird England sich zum Frieden bequemmen müssen. So wird herabzuzeichnen haben vom Throne seines schwerherrschenden Allmächtigen und wird anerkennen müssen, daß auf der See auch andere Männer ein Recht des Verteidigens, nicht nur eine Duldsung haben.

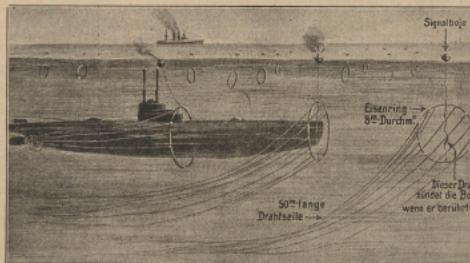
Die Frage der Freiheit der Meere ist eine der schwierigsten in erlöschender Definition und prachtlich gebliebener Handhabung. Sicher steht, daß eine Lösung nur unter der Voraussetzung gefunden werden kann, wenn mehrere Großreiche richtigliegen, nicht nur das Angelsachsenkunst allein sich mit ihr befaßt. Sont wird die Frage nach wie vor von einerseitiger Interessenzpolitik geprägt und entschieden werden.

Sollte England voraussehen, welch ungebührliche Gefahr es für sich selbst heraufbeschwor, als es den U-Boot-Krieg entfesselte, es könnte nie und nimmer die Ratten aus dem Loch gegraben.

sein. Der Menschheit aber wird Segen daraus entstehen. Denn wenn auch nur schwer an eine

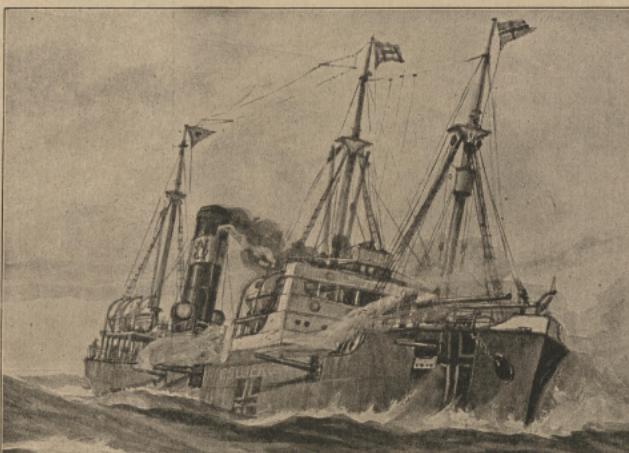
frühere Freiheit der Meere im idealen Sinn des Wortes wird gesiegt werden dürfen, so steht eins doch jetzt bereits sicher als Wirkung des U-Boot-Krieges, der sich auf den Karten Rückhalt einer Großkampfschiffslotte verloren fann. Und dies Eine ist: Die Willkür britischer Seeherrschaft wird nicht mehr ausüben können, wenn Deutschland bei der Stange bleibt, bis der Endtag erfolgt ist!

Jedoch eines Herzen mag sich das Angeblud regen, und das ist verständlich, denn auf mehr als einem Gebiet schreitet die Not durch das Land. Wenn die Leiden und Entbehrungen, die er zu tragen hat, zu schwer dienen, der Herzliche sich klar zu machen, was unsere U-Boots-Helden an Leid und Entbehrungen auf sich nehmen müssen, wenn sie wochenlang in engem, überdrückt stehend, nimmer ruhenden Boot unterwegs sind, umlaufen von U-Booten, die der Feind kraftvoll preisgegeben legt, ließend Wettersturm. Und was müssen sie über an Geduld, ehe ein glücklicher Schuß gelingt! An unsere wackeren U-Boot-Leute möggen sie alle denken, die Kleinmütigen, dann wird es ihnen leicht fallen, die Weise des täglichen Lebens daheim zu tragen. — Der Jahrrestag des unvergessenen U-Boot-Krieges, dessen Wirkungen unter Feinde zu Toden zwangl. ist dazu angeleitet, unseren Glauben an unser guutes Recht und unsere Hoffnung auf ein gutes Ende zu beleben. Er soll uns aber auch vor Augen halten, daß nur dem Starke und Mutigen die Welt gehört!



U-Boot-Fangsätze.

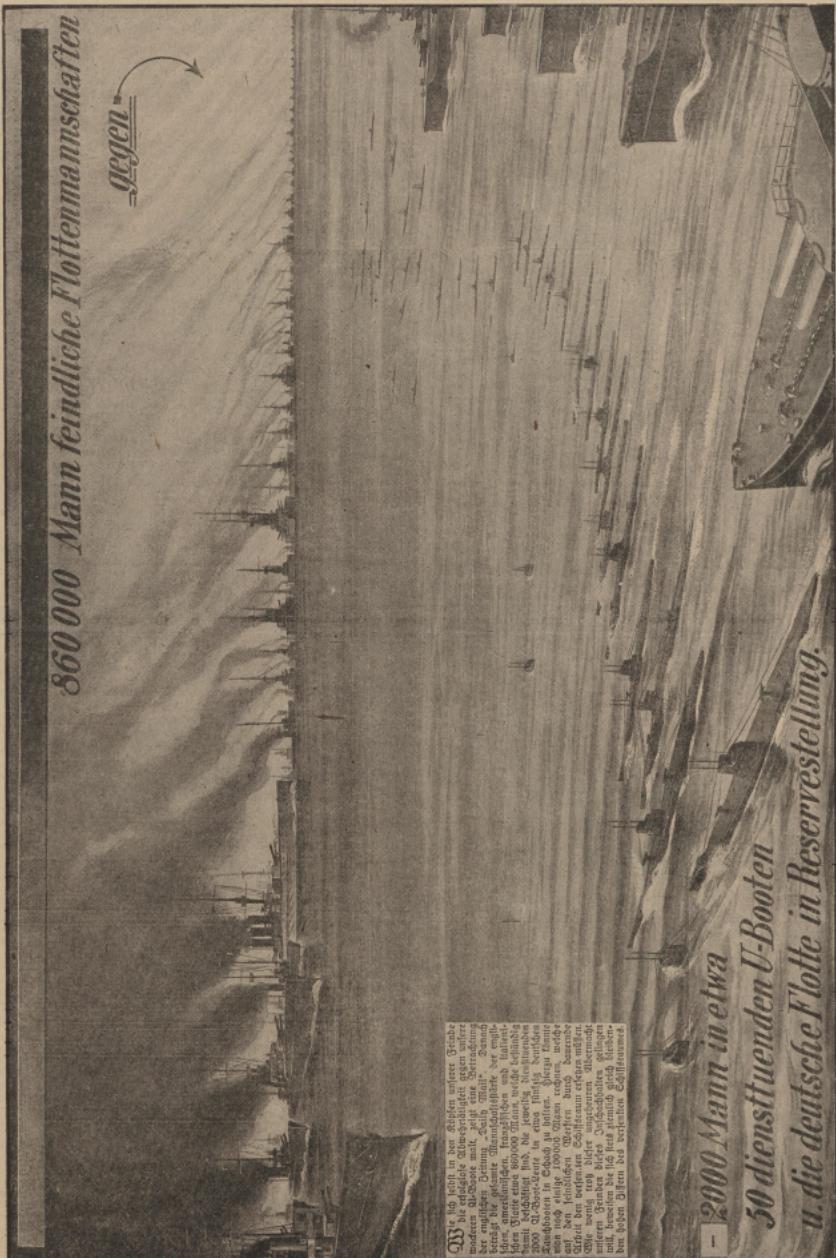
Nach einem der vielen photographischen Vorstudien zur Bekämpfung der U-Boote-Gefahr soll das gefährdete Gebiet mit grohem, an Bojen hängenden Fangnetzen bedeckt werden, die einige Meter unter der Wasseroberfläche schwimmen und mehrere Meter lange Seile tragen. Gerät ein U-Boot in einen solchen Ring hinein, so sollen die durch die Saugwirkung angeregten Drahtseile sich um den Schraubenschild legen und das Boot bewegungslos machen. Gleicherweise ruft die sich entzündende Boje durch Licht- und Rauchsignale die Wachschiffe herbei.



Die U-Boot-Falle.  
Sinn unter neutraler Flagge als harmloser Landdampfer fahrende englische U-Boot-Falle beim Angriff auf ein deutsches U-Boot.  
(Zeichnung von Marinemaler O. Horstmann.)

*860 000 Mann feindliche Flottenmannschaften*

gegen-



**23** Das heißt in den Söhnen unserer Söhne die endlosen Unsterblichkeiten, seien unterworfene Unsterblichkeit der überwundenen Unsterblichkeit. „Zweifellos“ bestätigt der heilige Petrus, „wir werden uns nicht entzweit.“ Denn der Mensch ist ein Tempel des Heiligen Geistes, der in ihm wohnt und lebt. Wenn eine solche Seele in einem Leib verharren sollte, so würde definitiv kein Verlust eintreten. Aber wenn sie aus dem Leibe entfliehen sollte, dann ist sie verloren. Sie kann nicht mehr zurückkehren, sondern sie ist verloren.

- 2000 Mann in etwa  
50 diensttuenden U-Booten  
u. die deutsche Flotte in Reservestellung.

## U-Boot-Fahrt. / Skizze von Heinz Docter

Um trüber Dämmermorgen ist angebrochen. Grauer Dunst liegt auf der Föde, und die Feuchtigkeit verdichtet sich zu einem feinen Nieselregen, der mit einem leichten Wind alles durchdringt. Trübelig grün und träge schwimmen am dem bleiartigen Wasser die schlafgepanzerten Schiffsumgänge, an deren Deck von Däfern treifend die deutsche Kriegsflagge am ihrem Stock wie aufzumengelst hängt. Von Zeit zu Zeit kommt ein Windstoß, und lädt sie langsam ausweichen.

Jetzt schlägt sich schwerfällig einer der gewaltigen Schwimmende vorbei in Richtung Lübeck. Langsam rollt er auf seinem Ziele zu und verdeckt sich endlich in den grauen Dunstwänden.

Während so auf der Föde alles im geräuschten Rhythmus läuft abspielt, bereit im kleinen U-Boot-Hafen quedeneser Zeit. Das ist ein Strom von Gejagten, von Jägern und Jagdfliegern. Jetzt läuft eine elegante Pinselfe mit großer Fahrt von der Brücke los, da kommen zu ihrer kleinen Boote herein, mit dem hellen Päck-Päck ihrer Mission. Unter einer neuen Sonne ist das vollzählige Verhältnis bestreitend.

Am Ausgang des Hafens fegt eine Flotille neuer U-Boote klar zur Ausfahrt. Nun werden die Galionsfiguren geschnitten und fahren leicht und lautlos der Föde entwärts. Mit Bootshaken halten es die Geute von seinem Nachbar ab bis es ganz von ihm frei ist. Und lauter beginnen jetzt die großen Olmotoren drinnen zu poltern, dichter bläulicher Qualm entquillt in ruckartigen Stößen dem Aufpuff und mit wütenden Burgeln beginnen die Sprenganlagen zu arbeiten.

Jetzt folgt auch das zweite, dritte, vierte und fünfte Boot. In ganz kurzen Abständen laufen sie in Kettlinie.

Mit überheiter Vorliebe geht es durch die Hölle der Föde, denn schon ein kleines Abstreifen von der können freien Föde bringt schweres Verderben.

Tage sind verfloßen. Die Flotille hat sich längst getrennt und jedes Boot hat in seinem Gebiet die Arbeit aufgenommen. Auf U-10 ist die Stimmglocke sehr heftig und nicht im Schreien, bat man nicht in Sicht bekommen. Und dann dieses able Wetter. Noch immer nimmt Wind und Seegang zu. Das Boot macht dabei allerhand Kapriolen und Sprünge. Jetzt kommt ein dicker Brecher angerollt, baut unter die Geschützplattform und zerstört einen Gang über die Brücke, daß die Geute nur zu fliehen.

Nichts voraus! Rauchwolke in Sicht mehrt der wachhabende Leutnant. Alle Güter richten sich nach der angegebenen Richtung. Wielich.

Langsam schlägt sich dort eine Rauchwolke über den Horizont. Noch eine Zeitlang wartet der Führer das Näherkommen ab, dann gelten die Alarmglocken durch das Schiff. U... will tauchen. Das ist das Boot unter Wasser. Fest steht es abwarten bis der Dampfer näher kommt. Es ist ein alter Frachtdampfer, fest belebt. Da beschließt der

Führer den Artillerieangriff. Beißt den Dampfer auf wie flammende Schweine herankommen, dann gibt er Preßluft auf die Tauchzylinder. Wie von unvorstellbaren Mächten emporschleudert, schnell... plötzlich ist die Sicht auf die Föde, die Stürze aus dem Boot auf die Geide, und schon blitzt der erste Schuß auf. Schnell hat sich der Dampfer von seiner Überholung erholt und erwiedert das Feuer. Ob aber Kampf eingespielt ist, oder langsam wird, ist der Führer auf allen U-Booten. Der Dampfer hat schon mehrere Treffer in der Wasserlinie erhalten. Da tauchen von verschiedenen Seiten des Horizontes Rauchwolken auf. Einmal ist es ein einziger, aber sehr niedrige Bergschiff, der am alten Platz ankommt, es ist daher höchste Sile geboten. Schnell tauchen bald 10 das Boot unter Wasser. Nun noch rutscht ein Torpedo für den Dampfer und dann so schnell wie möglich auf den Dampfer. Der Führer ist überzeugt, daß der Dampfer keine Zeit hat, um die Zerstörer heran und überall dort man die Explosionswellen der Wasserbomben.

U... ist auf diese gegangen und läuft nach Norden zu ab. Da... jetzt ein durchdringender Knall und ein Sirene ruft, dann ist das Boot, alles steht aufrecht nach der Seite, wo zuerst wohl das Wasser hereinbricht. Das ist dann das Ende. Das Licht ist verloren und deshalb hört man wieder die Zerstörer. Wieder ein Knall, ein weiterer, und wieder läuft der Führer.

Stunden flammt das Boot wieder. W... war gelöscht? Eine Wasserbombe mußte unmittelbar über der vorderen Einheitsfeuer explodiert sein. Infolge des Drucks war der Deckel eines Moment abgerissen und hatte eine Menge Wasser hereingetragen. Der Dampfer ist schwer, aber es ist auch jetzt noch bereit. Aber bald wird der Schaden wieder behoben und die Pumpen müssen das eingedrungene Wasser bald wieder aus dem Boot. Auch einiger Zeit liegt der Führer das Boot wieder hoch gehoben. Weit hinter den anderen Zerstörern ist ein verschwundener Gangster, lief U... ab.

Als es zuerst Schlämme war, ließ der Führer einige Tauchzylinder anblasen. Unzähllich tauchte der Turm auf und wie das Vorbed aus dem Wasser schwante, da lag man die Belagerung des vorher Gefechts wieder auf das leicht.

Aufmerksamkeit. Das erste war natürlich, das zweite lag schwummz aus als es war und konnte mit Bordmitteln notdürftig wieder ausgefeiert werden, so daß U... seine Unternehmung mit bestem Erfolg fortsetzen konnte. Im englischen Admiralsbericht ist geschrieben, daß der U-10 auf dem Weg auf einen englischen Handelsdampfer wurde, ein deutsches U-Boot von unten herbeiliegenden U-Boots-Jägern durch Wasserbomben versenkt.

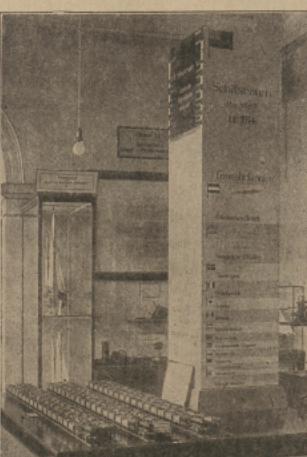
**U-Boot**  
dem U-Boot-Krieg

und eine dämne schreckbare Stange ließ die Vermutung aufkommen, daß man die feindliche U-Boote vor sich habe, das hier auf der Föde lag. Sofort wurde der Angriff befohlen und die Geschütze auf die U-Boote, unter dem Widerrieg, um sie unter zulässigem Seebombardement, klar zum Torpedoschuss dem vermeintlichen Feinde zu nähern. Jimmer höher stieg die Spannung im Boot, die aber plötzlich verschwand, als der Kommandant den Befehl gab, Kanonen zu gießen, gegen was die Widerung, als die Geute nun aus den Lufen herausflogen und aus nächster Nähe beschossen konnten, vor wenn ihr Boot eben zum Angriff gelangt war. Hier trieb nämlich ein mächtiger Dammstrom, dessen seitredt entragendes Untummen eins ein Schrotz zum Verschwinden abwarf. Wer

denkt, daß die Geute eine solche artilleristische Belästigung gegen den Feind zuließ, mußte sich eine allgemeine Heiterkeit aus, die in den harten aufreibenden Unterdecksoberen wie heftigste Angst empfunden wurde. Hoffentlich hat das U-Boot-U-Boot auch noch recht viel in den englischen Handelsdampfern gegenwärtige leise Rolle als Schrecken des Mittelmeeres eben so gut gespielt.



Berentlung englischer Trawlers, die in der Nordsee Vorpostendienste leisten  
Zeichnung von G. Klemm



Die U-Boot-Säule a. a. o.

im Museum für Meereskunde zu Berlin.  
Diese Säule stellt in überzeugender Weise Raum vom 30. 1. 1917 dar. Am 2. 1. 1917 schickte der S. C. 100 den ersten U-Booten. Auf der linken Seite ist in einem schwarzen Felde der Stand des von den Mittelmächten vom 1. Januar 1917 ab in den einzelnen Monaten vermittelten Schiffstraums in Form eines Vogels dargestellt. Auf der rechten Seite geben drei Felder den Schiffstraum an, der der Entente für den Mittelmädeln und den neutralen D. vorbehalten wurde und als endgültiger Bericht gebucht werden kann, da er durch Neubau nicht erneut werden konnte. Die Säule steht in drei Feldern den Schiffstraum der Entente, der Mittelmädel und den neutralen D. vor. Der Säule ist durch drei Eisenbahnwagen mit je fünfzig Wagen bespannt, welche gleichzeitig mit einer 1000-Pfund-Bronzeplatte verkleidet waren, welche ungemein schweren Dampfzügen alle untenen Feinden durch die diesen Mittelmädeln verdeckten Tümmen verlöschungen.

# Nüchterne U-Boots-Betrachtungen in England und Frankreich

**D**ie Nüchternheit imponiert den Engländern besser als Tatsachen. Noch dazu, wenn sie so eindringlich Tag für Tag wirken, wie die Taten unserer U-Boote, deren Folgen die Briten immer deutlicher um eigenen Leibe spüren. Deshalb verpuschen jetzt alle amtlichen Veräußerungssulver vollkommen wirtschaftslos und es hat immer mehr den Anschein, als ob der Widerspruch der menschlichen Meinung gegen jede englische Ministrerede in einem dauernden Wechsel begriffen sei. Das zeigt uns die lebhafte Debatte, die im Unterhaus nach der letzten Rede von Sir Edward Geddes einsetzte, die sich sogar zu einer Abstimmung von 1½ Stunde Dauer entwickelte. Aber auch die englischen und französischen Zeitungen zeigen eine zunehmende Nervosität, die so gar nicht zu den Proklamationen stimmt, mit denen Lloyd George die Unterseeflottegäste in wenigen Worten mehrfach todesgefangen hat. Wie lebensfräftig sie ist, blödender in den leichten Wogen, das steht auch der Marinemitarbeiter der "Times" ein, der der Belohnung der U-Boot-Schlacht der Admiralsität für die leute Woche des alten Jahres schreibt:

Meier Bericht meldet die Verluste von 18 englischen Schiffen über 1000 Tonnen. Das ist mehr als in jeder Vorwoche des Dezember. Auch die Angaben über den englischen Handelsverkehr sind unbestreitbar, weil sie einen Rückgang um mehr als 500 Schiffen gegen die Vorwoche zeigen. Aus der Tatfrage, daß in 9 Monaten 26 englische Schiffe durch U-Boote und Minen vernichtet worden sind, kann man den Schaden erschließen, den der Feind der englischen Handelsmarine zugefügt hat. Eine wirkliche Vorstellung von der Größe der U-Boot-Katastrophe ließe sich freilich nur durch Mitteilung der Tonnenzahlen gewinnen. (Welche die englische Regierung wohlweislich nicht veröffentlicht.) Bei der Rechnung von so vielen Menschenleben, einschließlich Fleisch, ist der Verlust von 3 Schiffen an einem Tage eine unerträliche Tatfrage."

Zu der Rede von Geddes schreibt der französische Konteradmiral Degouy in der "France de Bordeaux" vom 22. Dezember:

Geddes legte, daß die U-Boote mehr Schiffe vernichtet, als wir bauen können, und daß mehr U-Boote gebaut werden, als wir verhindern können. Das ist deutlich.

Es ist noch nicht lange her, da hätte die Januar so tieferseele Worte erbarungslos gebliechen, da sie von vielen Leuten, bleiblich in Optimismus wichen und nichts sehen wollen, für übereck geläufiglich geballten worden wären. Die wahre Gefahr lag vielmehr darin, seit nun mehr bald drei

Jahren (Januar 1915) an die Gefahr nicht geglaubt zu haben. Unter Unterstaatssekretär Gels gab und die schönen Versicherungen, und er erkennt die Sache voll an. Welches aber sind die Mittel, die Gels zur Verfügung stehen, um die Gefahr zu beheben? Wo ist die schnelle Erfüllung seiner Verpflichtungen? Hoben die Verbündeten genossen noch den gesammelten

Erfahrungen von 3 Kriegsjahren immer noch nicht eingesehen, daß die U-Boote auf jeden Fertigritt, den wir bei ihrer Beladung machen, sofort mit einer Verbedienung ihrer defensiven sowohl wie auch ihrer offensiven Taktik antworten? Wir reiben uns materiell auf und überlassen unseren Gegnern die Freiheit, uns in politischer wie militärischer Hinsicht verwirrende Überraschungen zu bereiten. Wir haben zwar Amerika auf unserer Seite und niemand schätzt die Mitwirkung der großen Republik höher ein, als ich es tue. Aber man sollte sich vor Übertriebungen hüten. Hauptzählig ist bezug auf die Schnelligkeit, mit der eine wehleidige Hilfe geleistet werden kann."

Von dieser Hilfe verpricht sich anscheinend auch der Schreiber des Zeitungsauflasses der Zeitung „New Statesman“ vom 22. Dezember nicht sehr viel. Er weiß sogar darauf hin, daß es den Amerikanern in erster Linie jetzt um das „Wohlbefinden“ zu tun sei, wenn er schreibt:

„Die bisherige Leistung der amerikanischen Werften bietet eine Gotteshilfe. Eine wirkliche Ausnutzung der Schiffbauanlagen könnte den Schiffbau leicht verdoppeln. (?) Nur ist dazu dort wie hier nötig, den Widerstand der Geschäftsfreude zu brechen, die nicht die Kriegsnot, sondern den Handel nach dem Kriege im Auge haben. Ihr Einfluß ist zurzeit überwältigend, und manche Politik, die sie noch verfolgen würden, wie z. B. die Einstellung zahlreicher Tonnen amerikanischen Schiffraums in Handelsfrachten, die mit dem Kriege nichts zu tun haben und von denen Verbandschiffe weggezogen worden sind, muß aufgegeben werden, wenn Amerika seine volle Stärke im Kriege geltend machen soll.“

Zum Schluß sei noch eine englische Proshtimme über Englands Notlage angeführt. In „Daily Mail“ vom 4. Januar schreibt G. Fox Sanders:

„Vor dem Kriege wurden 40 v. h. unserer Rohstoffe eingeführt. Durch den Mangel an Leuten müssen wir heute 60 v. h. einführen. Auftrittsrecht und indirekte Wege in grohen Mengen wegen Schiffraummangel nicht herkömmlich. Infolge des Futtermangels und des größeren Feldverbrauchs wird gehobt, daß der Viehexport der Verbandsländer um 35 Millionen Stück kleiner ist als vor dem Kriege. Der Schiffraummangel gestaltet keinen Gütertransport, Nahrungsmittel können den Krieg entfliehen, deshalb brauchen wir Schiffe — mehr Schiffe.“

— Nachgerade dürften die englischen Minister doch wohl zu der Überzeugung kommen, daß sie mit ihren Reden eine ungewollte Wirkung erzielen und eine Kritik herausfordern die der Regierung wenig angenehm sein wird.



## Die Blockade.

**B**ebenischer der Wogen!  
Dich und die Schiffe, die auf dich hantieren,  
und denen treulich Glücksfel vertrauen,  
wie du auf die Wogen.  
Du hast euch betrogen.

Schön bin auf die Wogen!  
Was kommt auf den treulichen hergezogen?  
Was legt deine Insel im droselnden Schatten  
und will dich im letzten Kampfe bewegen?  
John Bull, dir droht  
aus den Wogen der Tod!

(Und den von der Gestaltung der vierten Armee bewegten „Brandenburgs“ U-Boot.)



„Baralong“

(Zeichnung von Hansa Astor.)

# Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrt, erzählt von H. Wedder

(1. Band)

**B**ei strahlendem Sonnenschein und stillem Wetter machte der Dampfer im Molchäfen von Genoa fest. Auf den Kaiplätzen herrschte lebhaftes Treiben. Der große Krieg hielt die Menschheit in dauernder Spannung.

Nachdem die Trossen an Land gelegt waren, und die Zoll- und Hafenbehörden ihre Tätigkeit beendet hatten, ließ Maquinist Piccino, als diensthabfeser Mann, die in leichter Zeit wenig oder gar nicht in Betrieb gewesene Bunker läutten. Piero ging über Oberdeck und löste die Decksaufschraubungen. Bei dem Schlag des Badabuerbunkers warf er sich auf den Baug und rief etwas nach unten.

Kurz danach entstieg dem Schacht ein schwungvoller Heizer, half Piero bei der Arbeit und verschwand dann wie von ungefähr in der Kammer der Maschinen. Piccino, der in leichter Zeit einen kleinen Koffer aus dem Kabinenwinkel herausholte, hatte gegen das regnenfeindliche Verhalten des Heizers nichts einzuwenden. Nein, er bedachte ihn sogar mit Zuversichtsmuth, ließ ihm sich wachsen, bis weiter, sich umzigen, — es war gegen jede Schifffertigete!

Das Reinigungsgeschäft währte an zwei Stunden, — kein Wunder, wenn man vollauf jeden Tag im Bunker augebrannt hätte! Der Wasserverbrauch war gewaltig. Seife wurde nicht gespart. Soda wurde benutzt, Haushalte und Butter hielten.

Schließlich gelang es, der „Einfame aus der Koblenzgruft“ gewann sein menschliches Aussehen wieder. Glanz und blau lag er aus. Aber die gelunge Geschäftssache würde schon wieder kommen, wenn er erst an die fröhliche, sonnenbeschienne Luft kam und sich wieder frei regen und bewegen konnte.

Maquinist Piccino blieb während des ganzen Reinigungs geschäfts in seiner Kammer. Er hatte sie von innen verriegelt und seinen Leuten sagen lassen, er sei übermüdet, müsse verlorenen Schlaf nachholen.

Er fühlte sich auch tatsächlich in seine Rolle gepasst. Das war aber nur deshalb geschehen, in demselben Raum unter allen Platz dem anderen vor Verfügung zu stehen.

Rengier und müter Schummelnd sah Piccino die Tätigkeit seines kommenden Gastsfreundes zu. Verständigen konnten sie sich nur schwer, denn der Fremde verstand kein Italienisch, und Piccinos Kenntnisse des Englischen waren nur schwach.

Alles war in der Kammer des Maquinisten für den Besuch vorbereitet, selbst reine Wäsche, Strümpfe, Stiefel, ein ganzer Anzug, Hut und Mantel befanden sich dort. Sämtliche Gegenstände passten.

Einmal war in der Kammer des Maquinisten für den Besuch vorbereitet, selbst reine Wäsche, Strümpfe, Stiefel, ein ganzer Anzug, Hut und Mantel befanden sich dort. Sämtliche Gegenstände passten.

Der Fremde schmeichelte zuverstand allem Auffordern nach sein Wort, aber seinem Händedruck konnte man es anmerken, daß auch er zu Dank verpflichtet war. Das einzige, was er sagte, war: „I thank you so much, Mister Piccino. I will never forget your kindness!“

Dann trennten sich die beiden Männer. Piccino lugte vorlüstig aus der Kammer heraus: die Lust war rein!

Der Fremde trat auf Deck. Es war um die Mittagsstunde. Kein Mensch war zu sehen. Der Schwarm der Parapluies, die „Francesco Petrarca“ nach Genoa gebracht hatte, war bereits von Bord.

An der Stellung, die an Land führte,

lebte ein Soldbeamter. Der Fremde zeigte einen Pap vor, der vollaus genügte.

„Eine jedes Hindernis verleiht Don Tomé Guerero den „Francesco Petrarca“!“

Und als er glücklich an Land war, da brach ein freudiges Lachen aus seiner Brust hervor.

Nun lag die Rolle des „blindnen Passagiers“ hinter ihm!

Das mit Eisenballast beschwerte Plaud, vollgestopft mit alten Sachen, mochte ruhig auf dem Meeresgrund vor Madeira ruhen. Thomas Steeger war frei und seinem Ziele nahe!

„Habt Gott, Ihr beide! Don Juan Carillo Towar und Kapitän Joon Jungjohann! Euch verdanke ich das Gelingen! Und will es euch nie vergessen!“

## Vierter Abschnitt.

### In der Heimat.

Als das Drillingenwochen — Thomas Steeger — Don Tomé Guerero — der Einsame in der Koblenzgruft, den Dampfer verlassen hatte, befand sich Italien noch nicht im Krieg mit Deutschland. Noch wußte es die Masse der Freundschaft, noch schien ihm der Zeitpunkt nicht gekommen, wo es mit hinterirdisch geführtem Dolchstoß billige Vorwerke ernten konnte. So glättete es dem jungen Badener, seine Reise nach der Heimat ohne jede Schwierigkeit fortzusetzen.

In Genoa begab er sich zunächst zum deutschen Generalkonsulat. Dort wies er sich aber mit seinem frischen Pap aus. Das venezianische Papier galt ihm nur noch als Erinnerungsstück. Der Generalkonsul half ihm weiter. Die von Don Carillo gespendeten Geldmittel drohten auf die Reise zu gehen, denn umsonst hatten der brave Piccino und sein Vertrauensmann Piero die Dichtigkeit der Bunterwand nicht für vollauf Tage angängig überwacht. Die Folge davon war, daß Thomas Steeger den Gedanken, mit klingenden Taschen nach Hause zu kommen, nicht mehr in den Schornstein schoben durfte. Aber das bestürmte ihn. Sein Stein war jetzt auf ganz andere Weise gestellt.

Bereits in Genoa trat er mit einigen Gefährten zusammen, denen wie ihm der Durchbruch durch die englische Agententen und Überwachungslinie — meist unter großen Opfern und härtesten Entbehrungen — gelungen war. Schnell fand man sich zusammen. Man erkannte einander von vornherein als gleichschaffende Freunde. Lachten doch jedem einzelnen reinest Glück und volle Erfriedigung aus den Augen!

Im Fluge verging die Elendsfahrt bis zur deutschen Grenze. Und als dann hinter Basel der erste badische Schaffner antrat, als heimliche Tante und heimliche Zeitgenossen grüßten, da trieb das Lebemann des Glücks manch einen rauen Turfbach, der seit Jahr und Tag nicht mehr so recht und echt an sein Vaterland gedacht hatte. Seine Tränen in die Augen, und ein Jubeln und Frohlocken begann, als freue Gottes Segeltod das Füllhorn ihrer Gnade aus!

Schnell schwang man die Mühen, wintete einander zu, ließ sich mit fehllichen Blumen schmücken und freute sich an fremder Hölde Brust, die so warm und herziglich einem Willkommen boten, als sei man eigen Fleisch und Blut.

Man war auf deutscher Erde, atmete Heimatluft, hatte alle Gefahren und Be schwerden hinter sich und hatte vor allem sein Ziel erreicht.

Über manch einen Platz es wie eine Offenbarung: nun wußte er, was es heißt, Vaterlandsliebe empfinden. Was beim Heimkehrer mehr innerer Drang, ein Eingesen auf die Stimme des Pflichtsöhns gewesen war, jetzt plötzlich loberte es hoch wie ein Feuer, das zur Freude entblündet wird.

Und das Feuer war eine Sturm. Es brannte aus innerer Kraft, hell und stark. Es brannte um den Altar des Vaterlandes, auf den ein jeder sein ganzes können und seine ganze Kraft als Opfer zu legen bereit war!

Als Thomas Steeger in seiner engeren Heimat anfam, läuteten die Sonntagsglocken. Düne Herbstkleider spannen sich verträumt über das Land, ein heiser Sommer hatte das Land von Baum und Strauß vorzeitig altern lassen. Das erste Rot und Gold sah sich bereits in die Blätterpracht.

Thomas hatte von der Bahn aus noch eine halbe Stunde zu Fuß. Er ließ seine Augen schweifen und sonnte sich nicht satt sehen. Erst führte der Weg über freies Feld, und dann — dann kam das schwarze Waldes erliches Schweigen. Es umging den einsamen Wintersmann wie mit dunklem Mantel.

Er brach sich ein Tannennetz ab, um sich der Heimat anzugehören, stieß es an den Hut und schritt dann weiter ruhig durch.

Zehn lugte durch die dunklen Stämme ein lila Band hindurch, die Königin war es, der alte, liebe Bach! Mit ihm maren schon des Kindes Arme zum Weltmeer gemandert, an seinem Murneln hatte sich die jugendliche Phantasie herausfüllt, hatte Stürme und Unwetter heranbringen hören und selbstsame Abenteuer erfunden.

Nun waren es noch hundert Schritte, — dann kam das erste Haus. Thomas schwang sich auf einen Felsblock, der moosbedeckt am Wege lag. Er kannte den alten Gesellen. Des Nachts ging bisweilen ein Leuchten von ihm aus. Ein Kind batte er sich davor gesetzt. Später war es ihm als Sankt-Eins-Feuer erschienen . . .

Von dem Block aus ließ sich die Dorfstraße übersehen: sie war leer, wie ausgestorben.

Da erinnerte sich Thomas des Glodenläutens. Er zog seine Uhr. Sie waren wohl sämtlich in der Kirche.

Sollte er die Eltern zu Hause erwarten oder vor dem Gotteshaus?

Unruhe und Schmutz duldeten keinen Aufschub. Er wandte sich zur Kirche. Unter Hand ging es in die Höhe. Am Vergesang lag der kleine Bau inmitten der stummen Gemeinde, die nicht mehr unter den Lebenden weilte, nur mit Kreuz und Inschrift von sich reden wußte: daß der Gottesader umgangen habe, und seine Wächter waren tanzen, selblos, selig.

Lebhaft blickte sich Thomas um. Die Zahl der Glöckläuter hatte zugenommen. Viele, viele mussten geforben sein. Dreißig Jahre sind eine lange Zeit!

Läßt sehen, wer lag dort, unter schlichtem, rotem Holzkreuz mit verrostetem Eisenkrans? Thomas nahm den Hut vom Kopfe. Seine Hände falterten sich, und ein Gefühl von Erfurcht, wie er es nie gefaßt, durchströmte ihn.

Ein schwarzes Kreuz war in das Holz gebannt, und als Umrandt stand:

Hier ruht in Gott ein bravester badischer Gnädiger  
Joseph Müller  
der 3. Rom. 1894

geboren am 6. Mai 1894  
gefallen am 19. August 1914

bei Weller i. Els.

Das erste Kriegsgrab, das Thomas sah! Und Josef Müller war ehemals sein bester Freund gewesen. Seine Augen wüteten sich. Er blühte, wie seine Brust sich hob.

„Gott sei Tod und Vater, daß ich dabei bin. Nun kann ich dem Vaterlande helfen!“

Die Kirchenglocke schlug mit ihrem dünnen Stimmen an. Man sah sie am Glodenstuhl eifrig pendeln. Und kurz danach leerte sich das Gotteshaus.

\* Ich danke Ihnen vielmals, Herr Piccino. Ihre Freundschaft wird ich niemals vergessen.



