

Deutschland zur See



92 79

Illustrierte Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Deutschland zur See“, Berlin W. 62, Kleiststr. 8

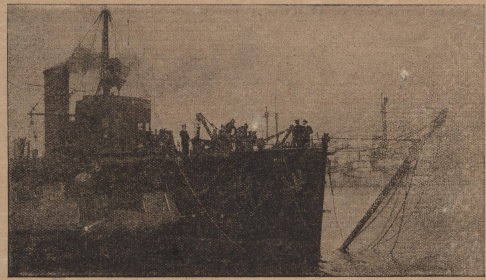
Aus dem Inhalt: „Alle Mann an Deck!“ — „Die vorläufige Reichsmarine“. — „Deutsche und ausländische Schifffahrt“, von B. Landau. — „Das Seegefecht am 28. August 1914“. — „An der Front der Minenjäger im Weltkrieg“, von Kapitänin. O. Dollein. — „Der Beginn des uneingeschränkten U-Boothrieges am 1. Februar 1917“. —

Alle Mann an Deck!

In Versailles sitzt eine Meute rachsfüchtiger Menschen. Sie schmieden Pläne zur Vernichtung des deutschen Reiches und zur Verelendung des deutschen Volkes. Das, was sie dort zusammenbrauen, nennen sie einen Rechtsfrieden, der sich angeblich stützt auf die Grundsätze des famosen Gerechtigkeitsapostels Wilson. Niemals in der Weltgeschichte sind die Begriffe von Recht und Gerechtigkeit so verdreht worden, wie bei dem Gewaltfrieden, der uns jetzt in Versailles zugemutet wird. Die wahnwitzige Rachsucht der Feinde zeugt soviel Unvernunft, daß sich das Unrecht, das sie uns antun, bitter rächen wird. Ein Sturm der Entrüstung durchbraust das deutsche Volk. In flammenden Protestkundgebungen wird Stellung genommen gegen die unerhörten Zumutungen unserer Feinde. Auch wir, die wir die Interessen der deutschen See- und Handelschifffahrt vertreten, dürfen nicht untätig sein, denn das,

was die Feinde von Deutschlands Seemacht übrig lassen wollen, ist gleichbedeutend mit der wirtschaftlichen Erdrosselung. Ohne Schiffe können wir nicht leben, ohne überseefähige Betätigung, ohne Kabel, ohne Kolonien kann Handel und Wandel nicht gedeihen, ohne See- und Handelschifffahrt bleiben wir Sklaven der Feinde.

Wir bitten daher alle Leser, Mitglieder des Vereins Deutschland zur See, sich überall an den Kundgebungen für einen Rechtsfrieden zu beteiligen, aufrüttelnd und aufklärend zu wirken. Wir stehen in der bittersten Stunde unseres todwunden Vaterlandes. Es geht um Ehre, um Freiheit und Recht! Es geht nicht nur um unsere eigene Zukunft, sondern auch um die Zukunft unserer Kinder; kurz, es gilt den letzten Verzweigungskampf. In dieser furchtbaren Stunde darf Niemand gleichgültig, Niemand untätig sein. Daher noch einmal: „Alle Mann an Deck!“
e. r.



Ein Minenjuchboot.
Das vordere Minenjuchgerät.

1919

68

Die vorläufige Reichsmarine.

Das Gesetz über die Bildung einer vorläufigen Reichsmarine, vom 16. April 1919 wird jetzt amtlich veröffentlicht. Eine gleichzeitig dazu erlassene Ausführungsverordnung des Reichswehrministers bestimmt u. a.:

Die vorläufige Reichsmarine steht unter dem Oberbefehle des Reichspräsidenten. Die Ausübung der Befehlsgewalt wird, vorbehaltlich der unmittelbaren Befehlserteilung durch den Reichspräsidenten, dem Reichswehrminister und dem Chef der Admiralität übertragen. Die Befehlsgewalt bei den höheren Verbänden, auf den Dienst gestellten Schiffen und Flottilien, bei den Truppen, Behörden und sonstigen Dienststellen über die Führer und Schiffskommandanten aus. Der Reichspräsident kann jeder Kommandostelle einen Regierungsausschragten zur Mitwirkung bei der Lösung besonderer militärpolitischer Aufgaben zuteilen, dessen Rechte und Pflichten er von Fall zu Fall bestimmt. Beim Eintritte von Anordnungen, die sich auf die Führung der Truppe, auf Urlaub- und Befehrsangelegenheiten beziehen, wirken Vertreter mit, die von allen Angehörigen der betreffenden Besatzung, Truppe, Behörde oder sonstigen Formationen gewählt sind. Diese gewählten Vertreter sind befähigt, Befehrsvermerke, auch solche abgemessenen Art, auf dem vorgeschriebenen Wege anzubringen und im Befehlsvermerke bis zur Entscheidung durch den Reichspräsidenten durchzuführen.

Für die Ernennung, Beförderung, Versetzung und Entlassung der Offiziere bleiben die bisherigen Stellen zuständig. Offiziere in Flaggschiffen werden vom Reichspräsidenten unter Genehmigung des Reichswehrministers auf Vorschlag des Chefs der Admiralität ernannt, befördert, versetzt und entlassen. Gemählte Führer in angegliederten Verbänden bedürfen der Bestätigung durch die sonst für die Ernennung zuständigen Stellen.

Dehoffiziere und Unteroffiziere können zu Offizieren befördert werden, wenn sie ihre Eignung hierzu durch ihre bisherige dienst-

liche Tätigkeit nachgewiesen haben. Der Eintritt in die Offizierslaufbahn fielen im übrigen allen Angehörigen der vorläufigen Reichsmarine offen, die bei entsprechender Befähigung und Leistung die vorgeschriebenen Berufsleistungen erbracht haben.

Der Reichswehrminister wird ermächtigt, zu bestimmen, welche von den bestehenden Freiwilligenverbänden in die vorläufige Reichsmarine aufzunehmen oder ihr anzugliedern sind. Die Freiwilligen werden durch die Stationskommandos angeworben. Offiziere, Dehoffiziere, Unteroffiziere, Kapitulationen und Beamte, die in die vorläufige Reichsmarine überzutreten, werden mit ihren bisherigen Rechten übernommen. Die Zugehörigkeit zu der vorläufigen Reichsmarine gilt als Fortsetzung ihres bisherigen Dienstverhältnisses. Alle Personen des Soldatenstandes der vorläufigen Reichsmarine werden durch ein Gelöbnis mit folgendem Wortlaut verpflichtet:

„Ich gelobe, daß ich mich als tapferer und ehrliebender Soldat und Seemann verhalten, dem Dienste des Deutschen Reichs und seiner Vorbereitung zu jeder Zeit und an jedem Orte meine ganze Kraft widmen, die vom Volke eingetragene Regierung schützen und den Befehlen meiner Vorgesetzten Gehorsam leisten will.“

Alle Mannschaften sind zunächst auf sechs Monate zu verpflichten. Die Verpflichtung verlängert sich jeweils um weitere drei Monate, wenn nicht von einem Teile mit einmonatiger Frist gekündigt wird. Ordnungsgemäß abgedienten Seefahrern ruht die Kündigungspflicht, bis arbeitsmäßige Abfindung festgestellt ist. Die Handhabung der Disziplin und des Befehrsbereichs in der vorläufigen Reichsmarine regelt der Reichswehrminister.

Die vorläufige Reichsmarine führt bis zur endgültigen Regelung die völkerrechtlich anerkannte Kriegsflagge und die Kommandozeichen der bisherigen Marine.

Deutsche und ausländische Schifffahrt.

Von B. Lanbau.

I.

Rückblick. Ausländische Wettbewerber. Zukunftsprognosen der deutschen Schifffahrt. Was erwarten wir von unserer Lebensbelegierten? Wettbewerbsstoffe.

Die deutsche Seeschifffahrt hat neben der Ausfuhrindustrie unter dem Einfluß des Krieges am stärksten gelitten. Sie hat schwerere Zeiten hinter und vor sich, da sie dem Vaterlande große Opfer hat bringen müssen.

Während alliierte und neutrale Mächte die Konjunktur des Krieges ausnutzen konnten, waren die deutschen Schiffebetriebler während der ganzen Kriegsdauer fast nur vollständigen Untätigkeit verdammt. Trotz der durch den U-Boot-Krieg verursachten Schäden haben erstere eine Blütezeit sondergleichen gehabt, Feinde und Neutrale haben kolossale Gewinne eingestrichelt. Wir dagegen mußten uns mit dem spärlichen Verdienst des Nordostseeverkehrs begnügen, der immerhin einen kleineren Schiffebetrieb zu recht blühenden Geschäftsergebnissen verhalf, den größeren aber am meisten betroffenen — die Deckung der laufenden Ausgaben ermöglichte. Das ist eben alles, was uns seit August 1914 beschieden war. Von Abschreibungen auf die zahlreich verlorenen Schiffe und höheren Gehältern und Arbeitslohn-Erhöhungen, wie sie in fast jeder Höhe in fastlichen Kriegsjahrenabschlüssen feindlicher oder neutraler Gesellschaften zum Vorschein kamen, kann bei uns heimeswegs die Rede sein.

Entkräftigt und erschöpft geht die deutsche Schifffahrt aus dem Weltkriege hervor. Die von den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften verzeichneten Mißgewinne verfehlen sie in der Lage, in hartnäckigen Wettbewerben mit den deutschen zu treten. In Japan, England, Amerika, Schweden, Frankreich usw. werden die größten Aufträge vergeben. Den erholungsbedürftigen Schiffebetreibern betrieblichen Einlen selbst zu bedienen und an sich zu reichen. Zahlreiche kapitalträchtige Gesellschaften haben sich dort bereits gebildet und weitere sind in der Bildung begriffen. Finanzkraft geschwächt und ohne ausreichenden Schiffraum, werden wir unartig dem Vertriebswettbewerb zuhause müssen, wenn nicht rechtzeitig Abhilfe geschaffen wird. Im Kampf gegen diese verhängnisvolle Konkurrenz, den unsere Schiffebetreiber nicht imstande sein werden, allein erfolgreich zu führen, müssen wir mit allen zu Gebote stehenden Mitteln unterstützt werden. Es ist Pflicht der zuständigen Stellen, alles zu tun, was das Schicksal unserer Schifffahrt erleichtert und verbessert. Den erholungsbedürftigen Schiffebetreibern müssen daher unerschrocken die notwendigen Abwehrmittel gegen fremde Vertriebspläne und die Möglichkeit gegeben werden, sich wieder aufzurichten und zu entwickeln. Kann ein Volk, das auf Ein- und Ausfuhr angewiesen ist, ohne Schifffahrt leben? Unmöglich, was haben wir während des Krieges gar genugsam gesehen. Die Stilllegung derselben oder eine ungenügende und mangelhafte Betriebsflotte wirkt verheerend auf das Wirtschaftsleben. Wie wichtig jede Tonne Schiffraum für die Erhaltung und Entwicklung eines Volkes ist, hat uns der Weltkrieg ausdrücklich gezeigt. Es ist daher eine unumgängliche Notwendigkeit, unsere Schifffahrt wieder stark und gesund zu machen in der Hinsicht, der Nationen bei uns gebührenden und unserem Ansehen entsprechenden Platz haben. Einen Frieden, der unserer Schifffahrt Einschränkungen auferlegt und ihr jede Lebensberechtigung abspricht, können

und dürfen wir nicht als solchen anerkennen, denn er würde unseren Untergang bedeuten. Ferner müssen wir uns auf das entschiedenste gegen jeden Versuch wahren, der von unseren Feinden unternommen wird, um unsere Schifffahrt zu schwächen, oder sie weiter zu amputieren. Die in Wälden Wäldern erlaubte Freiheit der Meere muß auf jeden Fall gehandhabt werden.

Die französische Presse spricht jetzt schon von einer Einweilung deutscher Schiffe in die französische Handelsmarine als ein fait accompli. Für uns ist es aber noch keine, noch ist es Zeit, um unsere Stimme hören zu lassen und unseren Feinden entgegenzuhalten, daß nicht unsere Schiffe, fast unsere einzigen Wirtschafspolster, heimfalls gemittelt sind, sondern unser Leben zu opfern. Die französischen Zeitungen begründen den geplanten Kurs damit, daß französische Handelsflotte sich während des Krieges durch Kriegsmassnahmen um etwa 900 000 Tonnen verkleinert hat, abgesehen von 150 000 Tonnen Seewerlufte, die unbedeutend bleibt. Davon sind aber bereits durch Ankauf, Neubauten und Zugänge anderer Art etwa 500 000 Tonnen gedeckt, so daß der Restverlust durch den Krieg sich auf etwa 400 000 Tonnen beläuft. Diese werden zweifellos ohne weiteres im freien Verkehr im Auslandes käuflich zu erwerben sein. Die französische Regierung ebensowenig wie die anderen Staaten, hat keinen Anspruch auf Schadenersatz für durch U-Boote versenkte Schiffe, da die U-Boote vor dem Krieg sich auf etwa 100 000 Tonnen beläuft. Diese werden zweifellos ohne weiteres im freien Verkehr im Auslandes käuflich zu erwerben sein. Die französische Regierung ebensowenig wie die anderen Staaten, hat keinen Anspruch auf Schadenersatz für durch U-Boote versenkte Schiffe, da die U-Boote vor dem Krieg sich auf etwa 100 000 Tonnen beläuft. Diese werden zweifellos ohne weiteres im freien Verkehr im Auslandes käuflich zu erwerben sein. Die französische Regierung ebensowenig wie die anderen Staaten, hat keinen Anspruch auf Schadenersatz für durch U-Boote versenkte Schiffe, da die U-Boote vor dem Krieg sich auf etwa 100 000 Tonnen beläuft. Diese werden zweifellos ohne weiteres im freien Verkehr im Auslandes käuflich zu erwerben sein.

Folgende Aufstellung gibt uns eine ungefähre Uebersicht über die Handelsflotten der wichtigsten Länder:

	1914	1919
England	21 000 000 q. B.-T.	16 500 000 rumb
Vereinigte Staaten	5 068 000 "	10 618 000 "
Deutschland	5 073 000 "	3 296 000 "
Japan	1 708 388 "	2 300 000 "
Norwegen	2 655 431 "	1 822 000 "
Frankreich	2 300 000 "	1 697 500 "
Holland	1 508 115 "	1 277 000 "
Italien	1 422 822 "	1 000 000 "

II. Stärke der deutschen Handelsflotte vor dem Kriege. Verluste, Neubauten. Heutiger Stand.

Die deutsche Flotte vom 1914 etwa 5 078 000 Brutto-Tonnen groß. Stolz machte die deutsche Flagge auf allen Meeren. Durch den plötzlichen Ausbruch des Krieges sind eine große Anzahl von Schiffen teils in feindlichen Händen, teils in feinerzeit noch neutralen Gebieten überfallen worden. Nachdem England und seine damaligen Verbündeten von den in ihren Schiffsregistern und auf See befindlichen Fahrzeugen Besitz ergriffen hatten, haben sie es verstanden, eine ganze Reihe von Staaten weiter in den Krieg gegen Deutschland zu ziehen, um eine Anzahl anderer zu veranlassen, die in ihren Häfen liegende höfliche Tonnage ganz oder zum Teil zu beschlagnahmen.

Rachgeliebte Zahlen zeigen, welche Länder sich an dem Raub deutscher Schiffe beteiligten und in welchem Umfange: Vereinigte Staaten von Amerika 614 978, Portugal 241 788, England und Kolonien 292 000, Brasilien 238 193, Italien 139 844, Chile und Argentinien 60 000, Mexiko 35 000, Uruguay 42 863, Peru 42 833, China 36 974, Frankreich 35 437, Japan 35 023, Griechenland 19 567, Ciam 19 253, Cuba 17 750, Japan 4 117, Als gute Pirate erklärt 145 050, Von den Wälfen gekapert und versenkt 310 000 Br.-Reg.-Tons, zusammen 2 240 611 Br.-Reg.-Tons.

Unter Zurückbehaltung dieser Abzüge, von denen mir allerdings des Krieges weiter erfolgten Verluste durch Krieg und Seefahrt, und unter Berücksichtigung der verschiedenen Zugänge, ergibt sich für die deutsche Handelsflotte folgendes Bild, das den heutigen Stand derselben veranschaulicht:

Bestand im Jahre 1914	5 078 000 B.-R.-T.
+ Obige Verluste	2 240 611
Verluste von der in den verbündeten Ländern befindl. Tonnage Krieg und Seeverluste in der Nordsee	80 000
	150 000
	2 626 611
	rund 2 527 000 B.-R.-T.
	2 546 000 B.-R.-T.
+ Neubauten	750 000 B.-R.-T.
	3 296 000 B.-R.-T.

III. Was kann zur Erholung unserer Schifffahrt geschehen? Unterstützung von Schiffbau und Schifffahrt. Vermehrung unseres Schiffsräumtes.

Der oben angeführte Bestand genügt im entferntesten nicht, um Nachfrage und Angebot auszugleichen. Der Lebensmittel- und Warenbedarf muß gedeckt werden und allmählich wird auch die Ausfuhrindustrie mit unterm Schiffsräum erhöhte Leistungen fordern, denen entsprochen werden muß, wollen wir nicht für Kreditgeber unangenehme Summen vergüten und ins Ausland wandern sehen. Wir müssen also unsere Schiffflotten vergrößern. Wir müssen die Anzahl der brauchbaren Handelsfahrzeuge vermehren. Wie kann das erreicht werden und was kann dazu beitragen? Diese Fragen sollen im folgenden in kurzen Zügen behandelt werden. Es sind erforderlich:

1. Erhöhung der Bauleistung unserer Werften.
2. Die Unterstützung von Schiffbau und Schifffahrt durch Gewährung von Prämien und Subventionen.
3. Förderung des Neubaus durch Vereinfachung und Normifizierung desselben.
4. Die Umwandlung der freierwerbenden uns verbleibenden Restkapitalvermögen in Handelsfahrzeuge, soweit dies praktisch durchführbar ist.

Die zwischen Werften und Rheederen bestehenden Streitfälle müssen am glücklichsten Wege am gerichtlichen Weg nicht möglich beigelegt werden. Die Not der Stunde erfordert eine rasche Erledigung der schwebenden Differenzen. Rheeder haben alles getan, was zu einer freundschaftlichen Lösung der schwebenden Punkte beitragen konnte. In Anbetracht der Wichtigkeit der Sache hoffen

wir, daß sich auch die Werften entgegenkommend zeigen werden, damit der Weg zum so dringend gewordenen Wiederaufbau unserer Handelsflotte geebnet wird.

Obne Zeitverlust muß zur Zuschlagung eines großzügigen Bauprogramms geschritten werden. Auf allen Werften des Deutschen Reiches muß das Höchstmaß der Arbeitsleistung erreicht werden. Werksanlagen, Baumaterialien wie Stahl, Kupfer, Zement usw. und Arbeitskräfte, alles Reicht uns zur Verfügung für die Schaffung der Flotte. Durch den Ausfall der Kriegsaufträge werden sich die Rheederwerften auch genügend finden, Friedensarbeiten zu übernehmen. Wollen wir nicht die uns gebotene Möglichkeit, das großzügige Bauprogramm in kurzer Zeit zu vollenden, von der Hand weisen, so ist dafür zu sorgen, daß sowohl die Werften, als auch die Rheeder ein erhöhtes Interesse daran haben.

Den Werften muß die Arbeit lohnend gemacht, den Rheedern die Rentabilität ihrer Schiffe gewährleistet werden. Neben billiger Vorsehung der Baumaterialien könnten Vorräumen und Schiffbauversicherungen eingeführt werden, wie sie in den meisten anderen Ländern bereits zur Verteilung gelangen. Allmählicher Abbau des enormen Materialpreises und Börsen sind die besten Mittel, um den Rheedern die Erteilung zahlreicher Aufträge zu ermöglichen. Wieweil sich hier aus den Gesetzen des Auslaufes die gesammtesten Maßnahmen herleiten, die mir zu treffen hätten zu Gunsten unserer Schiffbauindustrie und unserer Schifffahrt. Oben über den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte ist bei uns nur der erste Schritt auf diesem Gebiete, denn es ist in Anbetracht der letzten unerschütterlichen Punkte nicht viel, was den betroffenen Rheedern bemittelt werden ist.

Zur Vermehrung unseres Schiffsräumtes könnten ferner in nicht geringem Maße die Vereinfachung und Normifizierung des Schiffbaues beitragen. Nachschiffbauten und unterer Schiffsbau bestehen im Auslande erreicht worden sind, sind bei uns nach unbekannt. Italien in manchen Ländern, wie Amerika, England, Japan und Japan große vorzulegende Schiffschiffe in einem Monat und weniger angefertigt werden können, liegt der Willeisenunterstützung unter Neubauten in meiler Ferne. Gemäß bei diese Vorgehensweise der Schiffschiffen, aber die sich daraus ergebenden Nachteile können in ihrem Umfange beim letzten Stande unserer Technik bei Anwendung größerer Vorfuß und vermehrter Gewalt verringert werden. Die durchschnittliche Bauleistung deutscher Werften, die vor dem Kriege rund 595 000 B.-R.-T. und heute 1 000 000 B.-R.-T. erreicht, kann durch Vereinfachung bedeutend erhöht werden.

Ein weiteres wichtiges Hilfsmittel für die Erreichung unserer verlässlichen Tonnage wäre der Umbau von Restkapitalvermögen in Handelsfahrzeuge. Nach dem Kriege wird bei uns eine ganze Anzahl von Restkapitalvermögen frei werden, die mit Vorteil nach einem Umbau der Handelsfahrzeuge umverteilt werden können. Eine solche Umwandlung scheint durchaus nicht undurchführbar zu sein, wenn man die Vorteile berücksichtigt, die bereits in anderen Ländern erzielt worden sind. In den Vereinigten Staaten ist z. B. der kleine Kreuzer „Boston“ im Jahre 1917 einem Umbau unterworfen worden, der ihn in einen außerordentlichen Schnellboot umwandelte. Der Gehobene an eine derartige Umwandlung von Handelsfahrzeugen besteht bereits seit längerer Zeit bei einschifflösen Werften in den wichtigsten Häfen. In Schweden wird z. B. ein Schiffstift, amel neue Dienstfahrzeuge, nämlich „Gustav V.“ und „Drottning Viktoria“ für den Vorkostenverkehr nutzbar zu machen, und einige Torpedobote für die Beförderung von Post und süssen Gütern einzuführen.

Bei Anwendung der verschiedenen Förderungsmaßnahmen müssen wir aber darauf achten, daß wir nicht mehr bauen, als was wir unbedingt für die Verbringung unserer Bedürfnisse brauchen, um über kurz oder lang keine Überproduktion mit ihren Folgen zu bezeichnen.

Für unsere Schifffahrt sorgen, heißt Deutschland am Leben erhalten, unsere Stellung in der Weltmirtschaft wird dadurch fest und kräftiger. Die Schwenkmittel und Restkapitalvermögen unserer Saluta und somit unsere allgemeine Lebenshaltung werden sich bessern. Deutschlands Außenhandel wird eine glücklichere Gestalt annehmen. Die Förderung unserer Schifffahrt ist der beste Weg zu unserem Wohlstande. Hamb. Correspond.

Das Seegefecht am 28. August 1914.

Von dem Vizekapitän eines Seeoffiziers.

Ein Lobeswort! Wohl mit einer Kavallerietruppe zu vergleichen und doch noch feindlicher. Für die Marine ein schwerer, aber ehrenvoller Tag, für mich, da ich in der Mitte dieser Helden war, ungeachtet dieser über alles Lob erhabenen Pflildtats bis zum Tod, unversehrt!

Nun bin ich über Nacht in eine solche Feuerlinie gekommen, wie sie wohl fürchterlicher kaum sein kann. Ich muß im Schutze des Herrn geblieben haben, denn es scheint mir selber fast unglücklich, Euch diese Zeilen, freilich am Schreibtisch sitzend, zu schreiben, nachdem ich gelttern nur das nächste Leben getretet habe, schwimmend in der „Stralund“ aufgefischt, ohne jegliche Wunde, das dem von Granatgeschossen zerstückelt. Das kann ich aber sagen, solche Pflildtatsleistung, trotz allmähligem Verfall der Besatzung hätte ich nicht für möglich gehalten.

In der Nacht zum 28. August hatte ich, vom 12-4 Uhr die Kriegsbewachung, und ich erinnere mich noch, wie ich dem Kommandanten, der mit mir die Wache hatte, von dem Gescheh in Nord der Gärten, das am 27. 12 auf dem Janette festgehalten hatte, erzählte, und wie wir beide morgens 4 Uhr in die Kojen

gingen mit dem Wunsch, möglichst bald an den Feind zu kommen. Um 5 Uhr wurde ich wieder, mit dem Befehl gemacht, der Kommandant hätte Ankerketteln befohlen, um auf Tagesposition zu dampfen.

Um 6 Uhr ging man wieder ins Bett, um bequillig noch ein Auge auf zu nehmen.

Um 8 Uhr die Meldung, der Kommandant hat Ankerketteln befohlen.

Es mußte also etwas in der Luft liegen. Mit Beschleunigung und ohne Fröhlichkeit ging es auf die Brücke, die ich dann nur noch zum Wechsel, Schiffsführung aus dem Panzerstand, verlassen habe, und von da ich mich 2 Minuten vor 3 Uhr mit Kopfprung in die See empfahl.

Durch Funkprüfungen hat uns aufgefunden, daß unsere vorgeschobene Sicherungslinie, Torpedobote „Grauulob“ und „Sela“ mit ungefähr 20 Torpedobootagenerstürmern im Kontakt standen.

Dies bezog den Kommandanten, sofort Anker zu lichten und durch die Eingetragene Hilfe zu bringen, kann ich nicht sagen, was vor, mit dem brennenden Wunsch in aller Eile, noch rechtzeitig ein-

An der Front der Minenjucher im Weltkrieg.

Die Moonjundschlacht am 17. Oktober 1917

von Kapitänleutnant R. Doffen, bisher Chef der II. Minenjuchflottille.

Die Sonne war noch nicht am Himmel, nur glühender Schin leuchtete noch immer im Norden aus dem Vorabend niedergebämpften Zerföhrts, als am Morgen des 16. Oktober unser stolzer Flottenverband unter Führung des hochverehrten Vizeadmirals Behnde von den Minenjundverbänden glücklich durch das Kobogritzt der Minenperren in den Ausgangs Meeresschen hinausgerudert wurde.

Auch langwieriger aufopferungsvoller Miniarbeit, oft noch dazu unter feindlichem Feuer, hatten die Minenjuchboote die Gasse in dies vielleicht größte und raffinierteste aller Minenfelder gerissen. Wandt brauer Feld hätte sein Leben doch lassen müssen, manch lebenswichtiges Boot sein halbes Grab dabei gefunden. Sie fielen, um das Leben tausender auf den großen Kampfgeschiffen zu retten.

Als wir südlich Arensburg bei der Insel Abree waren, sahen wir durch die Wälder vordrängen nach der Flotte, die letzten Schiffe mußten nunmehr aus dem Sperrgebiet heraus sein. Erleichtert atmeten wir auf, Durch! Gottlob! Und ohne Verluste. Ich werde es nie vergessen, wie froh und stolz wir damals alle waren. Aber es war ja erst der Anfang.

Da blühte und blühte auch schon der Scheinwerfer vom Flaggschiff S.M.S. „König“ auf. Also, ein Befehl des Admirals. Unsere Signalbänder türbten sich, und während der Scheinwerfer kurze und lange Blicke auf uns ausstobte, leiten wir ab. Desbischige sofort hinter 2 Minenjuchflottille Weiteremach nach den Moonjund anzutreten.“ Redet so, wir blieben den sich zurückziehenden Kisten auf dem Beren. Heute können wirgen am Maß meines Führerbootes empor und bald darauf dampfte die Flottille als breiter Schirm auf unbefannten Pfaden vorwärts, während der Verband der Kampfgeschiffe und Hilfschiffe in schiefgeleitener Reihlinie im Abstand von einigen tausend Metern folgte. Bei Anbruch der Dunkelheit hören wir hinter uns plötzlich eine kurze, wilde Schreierei, was eigentlich los war, verstanden wir erst später. Ein englisches U-Boot hatte einen recht fortw. Angriff auf unsere Großkampfschiffe gemacht, d. bei aber nur ein Hilfschiff angegriffen und war dann durch der Beschussheit und der Zerschmettertheit der Besatzungsmannschaften auf den Schiffen erledigt worden.

Mitternachts fanden wir vor dem Moonjund: für ein paar Stunden wurde gestreift. Nur eine kurze Pause zum Nachholen für Menschen und Maschinen war

Die Minenschiffe hatten die Aufgabe, in den großen Moonjund einzudringen. Die Kreuzer dagegen sollten den kleinen Moonjund forcieren und die dortigen Kräfte niederstampfen.

Der Rest der Nacht blieb uns Unterführern zu den nötigen Vorebereiten und Vorbereitungen. Meine Flottille sollte ich leiten: Die 8. Halbflottille unter der Führung des Jokers in der Suchte zum ersten gefallenen Kapitänleutnant Köhler sollte ich den Aufklärungsstreitern, die unter dem Kommando unseres Langfährligen, erfolgerischen Befehlshaber in der südlichen Ostsee Vizeadmiral Dopmann standen, zur Verfügung während die 3. Halbflottille unter ihrem ihm schiedenen fröhrgewordenen Chef, Kapitänleutnant v. d. Warwitz, bei den Großkampfschiffen des Admirals Behnde blieb.

Das erste Dämmerlicht des 17. Okt. fand uns kampfbereitert planmäßig aus-einandergezogen auf dem Vormarsch. Wir Minenjucher durchpflügten schon mehrer-geschoben mit angezündeten Minenlicht getret das Wasser und pläsierten den von uns abgefeuerten Weg mit kleinen Welen; scharf beobachtet die Joken am Heck der Boote das Recht um sofort Minenfeuer melden zu können. Sie wußten, was von ihnen abhänge, sie wußten auch, daß sie meist, bevor sie das Alarmsignal abgeben können, ein Minenfeuer unter ihrem Boot liegen selbst das Ende bringen kann. Auf den Kommandoböden der Führerboote wird gepöbelt und gemessen um die tiefe Fahrtrinne in den Moonjund richtig zu finden, denn das Rand ist erst ganz unbedeutend auszumachen und die ist die Navigation nicht einfach. Auf unserer Seite hatten wir auch vor den Moonjund einen breiten roten Strich gemalt, das war eine russische Minenperre, die uns mit Funksprach von unseren Flottenheiten aus der Kollisionsnot noch rechtzeitig warneten moe.

Zorpedboote hatten dort im schneidigen Angriff den russischen Zerhöer „Groom“ genietet und die Karte erweitert. Diese Sperrre sollten wir möglichst umgehen, ab es uns gelingen würde hing von der Ghausteilung um er Navigation und dann ab, ob die Minenperre wirklich genau so lag, sie lauzerte unter Wasser, also schon konnten wir sie nicht.

Jetzt mußten wir in der Nähe der Sperrre sein, grade hatte unser gewissenshafter Flottillenleutnant, Dobmann, ge-meindet „Zeit zur Zurenderrung.“ Die 3. und 8. Halbflottille trennten sich für ihre Aufgabe, ich wußte mich ich fand im Karten und zirkelte, da röhnte es am mein



„Die Sprengung einer russischen Mine.“



Das Führerboot der Minenjuchflottille „A. 62“.



„Slawa“ als Wdh.

dem kommenden Sturmangriff. Aber nur wenige können die Ruhe genießen, unter den Kesseln werden die Feuer in Ordnung gebracht, oben an Deck haren Geschüpposten und Ausguckeite in die Finsternis' nach dem Feinde.

Wah man denn ob ihm nicht die pechschwarze Nacht zu einem Zorpedbootsangriff günstig scheint? Ohne einen Lichtschimmer nach außen zu setzen lagen wir da, nur in der Kommandostube des Flaggschiffes waren alle Führer bei handlichem Licht um die Seefarte vom Moonjund verriemelt. Mit kurzen Worten entwarf Vizeadmiral Behnde sein Programm.

Mit Zorpedbooten greife ich die russische Flotte und die Landbatterien in Moonjund an. Es wird einen heftigen Kampf geben, denn ich vermutete, daß die hinter den Minenperren liegenden Kisten sich barsch-nädig verteidigen werden. Deshalb soll die II. Minenjuchflottille voran und zuerst einen Weg auf den Feind zu bahnen, bekommen die Boote Feuer nicht weiter gelassen, ich werde mit den Schiffen sofort nachschoben und versuchen den Feind überauschend zu vernichten. — Es ungelähr sprach der Admiral.

Oh: Da voraus Schiffe, eins, zwei, vier, nein noch mehr und Zorped-boote. Ich sprang aus Vorgeserät. Wichtig da vorn im Vorkommandostunden sie in Beschickstume. 3 viele Schiffe, zwei von der Slawa-Klasse und ein Panzerkreuzer. Der 20 km maß das Gerüst, sie mußten demnach an der ersten Stelle des Strandes bei Berde sein, dort wo die Führerbindung zwischen dem Feind und der Zielgruppe für den Nachdruck der russischen Armee sorgte. Auch viele Zorped-boote waren dabei.

Die 8. Halbflottille stieß dort auf den kleinen Moonjund. Gerade als ihre Sirenen „Minenalarm“ brüllten — man hatte das Westende der Sperrre geplatzt — da legte das feindliche Feuer auf uns ein Gaus-hoher Zerschütten um uns herum und unmittelbar darauf das dröhnende Rumoren, rumen der dicken Kanonen. Da wieder ein Boote aus dem Dunst, und patz, patz, patz, patz, patz, patz die nächste Salve die Halb-flottille ein. Doch sie drang unbeirrt vorwärts geradeswegs in den kleinen Moonjund hinein.

Gallop! Was war das? Auch von Backbord vorne kam jetzt

Kanonenbatterien und Gattungsartillerie. Fort „Aoi“ auf Moon griff in den Kampf ein. Arme Halbflotte!

Unter sich die immer höherkommenden Geschäfte, unendlich, sich richtig zu verordnen — da die Boote ja durch die Mienenluchgeräte verbunden sind und ganz exakt folgen müssen — so löst die brave Halbflotte bis zum besprochenen Punkt vor. Nimmten des Salzenleuers wird das Gerüst aufgenommen, freigelegt und dann geht mit äußerster Kraft ohne erste Verurteilung auf die Krüger „Schloßburg“, „Lugsburg“, „Kobler“ des Admirals Dornan zu, die schon im Vorlauf sind und aber die Halbflotte hinweg in die feindlichen Batterien hineinziehen.

Wir eilen umgeben mit unserer Flottenführerboot, A 62, der 9. Halbflotte nach, welche den Gefechtsplan in den Weg bahnen soll und wir schon die Sperre umgangen hatten, um vergebens auf die feindlichen Schiffe zuzuhelfen. Kaum hatten wir den Anschlag erreicht, da sehte auch das feindliche Feuer von vorne und von rechts kommen ein. Ein latmosphärisches Trommelfeuer von Shama und Gessen und der Umhüllende „Ereiter“ zemie uns ein. Quasche Wasserfluten steigen inmitten der Halbflotte anmählich in die Luft, jedoch ein Spragel und Wallerger die Boote überflutet. Da verhele es bis heutigen Tages nicht, wie die Halbflotte aus diesem Gefechtsgebiet ohne weitestliche Beschädigungen herausgekommen ist.

Kein Mann rührte sich von seinem Posten, kein Boot kommt aus dem Kurs, jedesmännig wird die Aufgabe durchgeführt.

Ich blitze durch's Glas zurück und sehe wie plöglisch aus der Ferne mit höchster Sach und durch die Augenbrille ausströmend unsere Gefechtsplanlinie nachfolgt. „Zurück! sehe ich, wie plöglisch mit einem Ausd ein Dugend lange Kanonenröhren sich empordrehen und dann: ein gemaltiger Feuerstahl, eine gelbe Wolke und dann Nimmens dröht die erste Schmore Zedde über uns hinweg, daß die Luft regittert. Gottesdank, wir schengen auf, so ging es weiter anlaufend jeden durch den Sinn. Der's noch nicht erloht hat, weh nicht, mies auch im ängstlichen Kampf berührt, wenn endlich das Feuer der eigenen Artillerie zur Entladung einleigt.

Aber wunderbar geschickt hatte es unter Admiral gemacht. Der schnelle Vorstoß kam den feindlichen Schiffen, die sich bisher in günstiger

stättiger Lage tabellos schlang, nun übermattet. Sie glaubten wohl, wir würden die Minierboote nicht ahnen, Salsie auf Salsie schlag beim Krusen ein, und während ich zwei der Schiffe überbeschädigt unter dem Schutz der Torpedoboote schleunigst nach Norden zurückzogen, blieb die „Sama“, die io oft uns schon gegeret — als unsere Boote zu Lohre getrieben und brennend auf sichden Weg trugen. Somit hatte die Marine der Schweizer Armee den russischen Brandstosf von Osel erbeut.

Unsere Boote zu Lohre, blieb dem nächsten Tage vorbehalten, denn wir entdeckten bei der Annäherung eine dicke Schwimmpinne aus eisernen Röhren, die mit Stahlketten verbunden waren und sich quer über den Mündung von Patruwoda nach Sberder hinabzog. Sie hielt konnten die auch Minen drinstecken, denn wo hatten die Minen seine Minen? Da hieß es Vorsicht! Und die Lösung dieses Rätsels ließ sich durch Halbflottenführerboot A 62 unter der Führung seines beschwerten Kommandanten, Kapitänleutnant Müller, nicht nehmen, wobei es einem Retze hierzu ebenfalls eisernen Torpedoboote zuwartem. Während wir mit A 62 die Sperre aufhoben, sahen wir plöglisch ein besonders eingeleigtes Speerritt. Sollat, sollten wir das geheimnisvolle Drobthorban ohne Sprengung öffnen können? Und die Minen? Ja was, erlöste es ringebauer, die Saide wohl schon fast gegen, und die diesen Schiffe liegen doch ungeduldig wartend zu und schon auf uns! Der Kommandant entschloß sich, das Boot gefischt zu die Sperre brechen, zwei drase Retze werden auf die Pontons hinunter gelassen, hater halb im Wasser hängend eine Einhtorst fest und werden dann schnell wieder an Bord hinauf gezogen. Langsam geht A 62 mit den Schrauben rückwärts, die Einhtorst kommt frei und „durch!“ Das Beschäftigste kam nach und öfnet sich. Eine Gruppe der 4 Minenboote Halbflotte harrt schon einmal durch die Einhtorst und stellt fest, daß keine Minen ausliegen; dann geht das Signal ab: „A 62 an S. M. S. König: Durchfahr! ist frei!“

Voraus die diesen Schiffe: König und Kronprinz, dahinter die Kreuzer, welche am Vorabend in den feinen Mündung eingedrungen waren, dann durch ein schmähliches Landungsferos das Fort Biss erstrahlt hatten; so liei der feigere Verband in den Mündung ein und schloß dann den Ring um die russischen Landstreitkräfte auf Osel, die der vorbringenden deutschen Armee nicht mehr entzinnen konnten.

Der Beginn des uneingeschränkten U-Bootskrieges am 1. 2. 1917.

Sierundzwanzig Stunden an Bord „U. 53“.

Der 1. Februar 1917 wurde in ganz Deutschland mit allgemeiner Spannung erwartet, fielen doch an diesem Tage endlich die Gesellen, die uns in der vollen Entfaltung unserer Kraft beschränkten. Wir alle jubelten in der sicheren Hoffnung, den Hungerpfeil, den Großbritannien auf unser Volk abgedroht hatte, nun tobendbarg an den Schützen zurückzuführen und den Krieg nun halb zu einem für uns feigenden Ende bringen zu können. Die feindliche Presse aber benutzte die nachste Kraft des britischen Volkes, um mit vorerfähliger Kraft und Wirkung das alte Lied von Deutschlands Barbarei und tierischer Wildheit anzuschlagen.

Wie wenig dies begründet war, mögen die folgenden Zeilen beweisen, die mit unversehrten Veränderungen aus dem Tagebuch entnommen sind, das ich auf meinen Fahrten während des Krieges geführt habe. Sie bringen vom 1. Februar 1917 nachmittags ab die Ergebnisse der folgenden vierundzwanzig Stunden zur Darstellung. Es ist dabei darauf hinzuweisen, daß die neurale Schiffe meistens der deutschen Reglerung eine weit bis in den Februar hinein dauernde Schonzeit erhielt, wie die ihnen genügend Gelegenheit ließ, das gefährliche Gebiet zu verlassen.

Wir fanden am 1. Februar 1917 nachmittags etwa dreißig Seemeilen südwestlich der Seilly-Inseln. Der Wind kam in Stärke drei aus Osten, es war leicht, bewölkt und regnerisch.

Wegen vier Uhr nachmittags fischeten wir einen kleinen Segler, der nach dem Kanaleingang kreuzte. Wir steuerten ihn an und übermittelten ihm durch internationales Signalgenosse den Befehl: „Bringen Sie Ihre Papiere!“ Als Antwort zeigte er die französische Trikolore. Somit entpuppte er sich als Feind, und wir gaben ihm den Befehl: „Verlassen Sie das Schiff!“

Der arme Keel tat uns leid: es ist keine kleine Sache, dreißig Seemeilen von der nächsten Feindlinie abzuweichen, wenn in ein kleines Ruderschiff steigen zu müssen. Aber wir mußten so handeln, um den häufig gegebenen Warnungen Bestätigung zu verschaffen.

Zu unserem Erstaunen ging noch Ablauf längerer Zeit bei dem Franzosen das Signal hoch: „Ich beobachte Sie, das Schiff zu verlassen.“ — „Ob?“ baden wir. Gleichzeitig sandte der Franzose ein Boot, ein hammerbreites, kleines Fahrzeug, das die drei Insassen nach Schwenken mit Geschäften, Säulen und Feuererhöhen nach dichtem schweifmäßig schielten. Als es bei uns ankam, war es dicht am Untergang. Der Obermatrose Noormann, ein tatkräftiger, unerhöchlicher Offizier, sprang hinzu, zog die Boote an Deck und, selbst bis an die Knie im Wasser stehend und oft durch überkommene Seer wackelnd überpflü, brachte er das Boot der Feinde einermächtig in Ordnung.

Der Segler hieß „Anna-Maria“, nur 150 Vst. groß, er hatte in Spanien Wein und Salz geladen und wollte nach St. Malo. Er war also nach Zug und nach der Bestätigung verfallen.

Aber was sollten wir mit der armseiligen Bestätigung machen? Der älteste der Franzosen, ein blondhagerer Bretoner, stellte mir mit beregedlichen Worten ihre Hilflosigkeit vor. Wir konnten es nicht über das Herz bringen, die Boote um 100 Tonnen Wein und Salz willen in ihrem überfluteten Kahn dem feindlichen Untergang auszuliefern. Um ihrem eigenen gewisslichen Bindungs für die Zukunft anzulegen, wies ich den Franzosen an, mir schriftlich zu

versichern, daß er und seine Boote nach Anankun in St. Malo für die Dauer des Krieges nicht mehr zur See fahren würden.

Er schrieb daher mit vier Rätze, Aufregung und Rasse zittemder Hand mir folgenden Zettel:

„Ich, der unterzeichnende A. Willemartin, Steuermann, verspreche dem deutschen Kommandanten von „U. 53“, daß ich und meine Kameraden während des gegenwärtigen Krieges nicht mehr zur See fahren werden in Anerkennung seiner Güte, mit der er es großzügig die Freiheit gelassen hat.“

Ich bandigte ihm dafür eine Bestätigung aus, daß ich bei dem Segler „Anna-Maria“ hätte weitergeleitet lassen, weil sein Rettungsboot sich in einem unbewohnten Zustande befand.

Ich war mir darüber klar, daß diese Schriftstücke für die Franzosen eine leicht zu sprengende Ehrenfestung waren und bin auch heute noch überzeugt, daß sie nie ohne weiteres abgeteilt wie immer in solchen Fällen sein ausschließliches dem Feind, die der sind seit Jahrhunderten gewohnt, uns zu helfen.

Sie führen die Boote denn in dem von meiner Bestätigung ausgebesterten Kahn glücklich zu ihrem Schiff zurück und beridneten ihrem Kapitän, der nach Auslage des Steuermanns an Bord betrumken in der Koje lag, von der Rettung seines Fahrzeuges.

Wir aber drehten ab und suchten nach einem würdigeren Feind. —

Nachts sandte die große F.-T.-Station Nansen wieder in die Welt hinaus die einträgliche Werbung an alle Schiffe, das gefährliche Sperrgebiet nicht zu verlassen.

Es war vergebens.

Gegen 4 Uhr früh wurde ich geweckt, wie die Brüdennote, Ob. Stm. Schroeter, einen abgebendeten Dampfer gefischt hatte.“ Die Nacht war bärenschwarz, häufige Regenböden taubten ihr, nachdem der Mond untergegangen war, auch die letzte Spur von Licht.

Wir kimmten uns nicht an das feindliche Fahrzeug, das als schwarzer Schatten über der aufströmenden Woge und Sedemweite nicht selbst überannt zu werden. Meine Aufmerksamkeit gehörte haben, aber wir Seeleute haben immer Herz für einander: genab übigen seegewöhnlichen Mannschaften dem Rest des Gefechtskreises, um uns vor unliebamen Überertigungen zu schützen.

Es wurden nur wenige Boote gemeldet, in gespannter Ermunterung der Kommandanten fand jeder Mann auf seinem Posten.

Wir folgten dem ohnungslosen Gegner in etwa hundert Meter Entfernung, bis sein Kurs und seine Geschwindigkeit genau festgestellt war. Dann holten wir aus, schickten uns an dem Gegner

*) Wie oft bei dieser vorzüglichen Mann mit seinem Aberglauben und seiner unermüdlichen Umficht uns vor schweren Gefahren gerettet und zu großen Erfolgen verholfen. Er ist mein treuer Jahrtgenosse, gemelen von der Indianerstaltung des Bootes im April 1916 bis meiner Blömmenüberertigung im April 1918 erfolgte. Wir haben in dieser Zeit eine Strecke durchgemacht, die fast dreimal den Erdball umspannt.

vorbei, bis wir genau vor ihm standen; nun folgte er dicht hinter uns durch die pechschwarze Nacht. Es war kein Zweifel, daß es ein feindliches Schiff war, denn alle Neutralen führten damals noch die durch das Geleg verführten Lichter. Noch einmal prüften der Oberleutnant und ich die errechneten Werte nach, dann drehten wir lenkrecht vom Gegner ab, und ließen ihn, während wir unsere Beschleunigung maßigten, in die Ziellinie hineinflaufen. Nun kam das tödliche Kommando: „Vor!“ Ein Ruck im Boot, der Torpedo schmolle mit unfehlbarer Sicherheit auf den Gegner zu. Dreißig Sekunden nach dem Ausstoß erfolgte die Detonation, eine Feuerwand schoß gen Himmel, wenige Minuten später sank das feindliche Schiff gurgelnd und brandend in die Tiefe.

Das Kommando: „Wache aufpassen!“ benutzte den Alarmzustand, neugierig kletterte die Freiwache auf den Kommandoturm, aber die von der Schiffslife im Bootsrinnen gebildeten Wellen konnten nicht das Geräusch erkennen. Wie kläffen sie auf über den Gang des Angriffs und die ungeheure Größe des Gegners und schickten sie in die Köfen, damit sie sich auscultieren zu neuen, wahrscheinlich viel schmerzener Taten. Sie stiegen wieder hinab, gestützt in ihrem Vertrauen zur ruhigen, sicheren und erfolgreichen Zügelung des Bootes.

Etwa eine Stunde vor Sonnenende wurde ich vom nachgehenden Offizier, Oberleutnant zur See Odenauer, auf die Brücke gerufen, weil ein Dampfer mit gefetzten Lichtern in Sicht kam. Wir hielten uns unter dem Vorzeichen, ein französischer Dampfer zu sein, in möglichst leibhaftigem English an und ließen uns seine Signale bringen. Beim geraden Morgenlicht bemerkte ich sie auf dem Meer gemeinlich durch den ersten Offizier, einen Amerikaner durch. Das Schiff war ein Norweger namens „La Mio de Janeiro“, mit vierhundert Ladung nach Danmark. Ich schickte es daher entlassen und tat dies tat mit einer gewissen Befriedigung, denn wir freuten uns, das Wort den an das Wort des Dampfers schloßbaren Frauen und Kindern die Entbehrungen und Belastungen einer winterrischen Seefahrt im kleinen, kleinen Boot erproben zu können.

Wenige Stunden später nahm ein Dampfer von Westen her, ich fuhr aber zweifel in die geeignete Angriffstellung und tauchte. Das Schloß wurde wegen der ruhigen See nur wenig gezeigt, die Torpedos lagen klar in den Köfen, alles war zum morgnensgen Angriff bereit. Da aber erkannte ich an der Besatzung das augenscheinlich orientirte der Vereinigten Staaten und den Namen „Houston“. Damals war Amerika noch nicht in den Kreis unserer Feinde getreten, wenigstens nicht öffentlich, und daher genoh aus die „Houstonische“ die von der deutschen Regierung verpöblichte Schöpfung.

Ich ließ den Dampfer, dem ich mich unter Wasser auf 800 Meter genähert hatte, einige 1000 Meter ablaufen, tauchte dann auf und hielt ihn durch einige Kanonenschüsse an. Der Kapitän, ein schlanker junger Mann von wohlgeübtem Feuerspieler, der gegen unser Aussehen sich wesentlich abgab, drückte selbst seine auf London launenden Papiere. Die Stadt belief sich auf fast 4000 Tonnen Weizen.

Die Verfenkung des Schiffes fand also, weil es Panzermaschine nach einem feindlichen Hafen beförderte, außer Zweifel, und alle Einwendungen des Kapitäns, so freundlich sie auch vorgebracht wurden, konnten mich nicht davon abhalten. Während ich mit ihm sprach, begannen die an Deck befindlichen, sonst immer ruhigen Leute plötzlich lebhafte zu sprechen und antworteten mir auf meine diesbezügliche Frage: „Der Herr Direktor ist früher zwei Jahre lang auf dem Dampfer da drüben gefahren, er hieß damals „Georgia“ und gebötte der Dapag.“ — „Herr Direktor“ war der Epitheton unseres Kapitäns, der auch heraufgelakert war, um sich den Ausgang des Zusammenstoßes anzusehen. Es war eine seiner letzten Stunden, noch unserer Feindschaft wurde er halb auf ein anderes Boot kommandiert und fand dort in Kämpfe gegen die Welt unserer Feinde den Hebelton in wogender See.

Ich schickte ein Sprengkommando zur „Houston“ hinüber, um alle Verhältnisse an Bord zu wissen, denn es ist eine behaunte Aufgabe, das Wegschiffen zu schwächen, weil das Betreibe, sobald es nach nicht auszulassen, den Wasserzutritt verstopft und den schäblichen Dampf oft noch fundentlich trägt. Als die Befragung des Dampfers verstanden hatte, warum es sich handelte, half sie unter indischerhaftem Gebrauh alles zu zerkümmern; so sehr begeisterte sie das Sensationelle der Begebenheit. Das Geschick ballte zu uns auf das U-Boot herüber, so daß wir schon meinten, unsere Leute seien dort wie von der „Heraklon“ Befragung schmachlich ermordet worden, aber noch einiger Zeit rettete sich alles in die Weibotte, die mit den Ausfluchtsgütern der Befragung bis zum Rank gefüllt wurden, und unser Sprengkommando kam unbeschädigt und über das wunderbare Gebahren der Amerikaner lieb lachend an Bord.

Nun fuhr ich zum Torpedoschiff herein. Auf das Kommando: „Vor!“ gab es an Bord die übliche Erschütterung, aber mit der Folge zu unserm maßlosen Vertrauen nicht. Das Torpedoschiff fürgte mit der Meldung zu mir, daß der Torpedo infolge des Versuchs eines Nennis nicht ganz aus dem Rohre herausgetreten sei. Da war guter Tag teuer; ein Zurückziehen des Torpedos war unmöglich, und durch einwogiges Ziehen der Wundungskappe brachte man das Boot in unmittelbare Gefahr, selbst in die Luft zu fliegen.

Bevor wir uns klar waren über die notwendigen Maßnahmen, gab es einen heftigen Klarr und einen starken Stoß, der das Boot etwas aus dem Wasser herausprengte — und die Gefahr war beendet. Der Torpedo hatte sich selbst getroffen, war langsam ins Wasser gerallt, gesunken und auf dem Meeresspiegel betonnen. Vier Minuten dem Schloß, doch nur hier 40 Meter Wasser unter dem Riel batten und nicht wie 10 oft nur 20 oder 30 Meter. Dann wäre der U-Bootmarke für uns zu Ende gewesen. Abererents erkannten wir, wie sorgfältig alle Einrichtungen von Tag zu Tag gepußt werden mußten, damit uns nicht unsere eigenen Kampfmittel zum Untergange würden.

Wir verteilten nun die „Houstonische“ durch einen anderen Torpedo, den wir für alle Fälle schon bereit gelegt hatten. Der Kapitän des Schiffes und ich legten die Hand an die Waage, während das stolze Schiff auf Kimmerniederlegen in den Äuten versank.

Wir Witen des Kapitäns, der seinen unerfahrenen Mannschaften den Gebrauch der Segel und Kiemen nicht vertraute, nagelten wir die Boote des Dampfers in Schiepp, um sie in der Lage der Geilig-Innen zu entlassen.

Nach etwa zweieinhalb Fahrt begegnete mit einem britischen Dampfer, der nur erst durch Kanonenschüsse auf uns auftraf, nach dem die Amerikaner ihrem Geschick und löschten den Feind, indem ich vor ihm die Gänge ergriß, auf die Stelle, wo die Amerikaner herumtrieb. Dann gab ich ihm funktentelegraphisch den Befehl, die Amerikaner zu bergen. Es ist dies fast das einzige Mal gewesen, daß ich einen Feind sofort einem deutschen Befehl auszulassen ließ, der gewiß die Verfolgung auf und rettete die Besatzung der „Houston“. Dies waren ihm wohl erfolgversprechender als die ausgiebige Verfolgung eines U-Boots.

Während sich nun der Abstand zwischen uns und den Feinden vergrößerte, sagten wir pingaug vor uns die typische rechteckige Silhouette eines in aufsteigendem Zustande herannahenden U-Boots. Wir mollten gerade mit ihm in engster Verbindung treten, um nun zum gemeinsamen Angriff auf den Dampfer vorzugehen, als der andere tauchte.

Nach etwa einer halben Minute sahen wir zu unserem grenzenlosen Entsetzen an der landseitigen einen riesigen schwarzen Körper frei aus dem Wasser steigen, wir sahen den Kopf, die Finschwanz, den Kiel, das Weibschiff, das Herz ganz ins hell, viele Schwärme erkrankten mir, dem Körper, so wie er gebildet unter Krampf beritten oder lautlos ins Meer zurückzuziehen zu sehen, da aber lenkte sich der weg des Bootes allmählich liehender, der Turm, das Boot kam aus dem Wasser und das Fahrzeug legte sich auf einen Riel, als ob nichts geschähe war. Dann wurde das Gelegere ausgefahren und nach uns nach ergriffen die Leute auf dem Turm, wie vor sich nach sehen im Wort. Die Zeit zum Angriff war uns aber zur diesmal vergangen, ich führte den Freund schubend aus der Nähe des Feindes. Durch Wahnpruch übermittelte er uns, daß dem Tauchen eine Klappe jäh beuont worden sei, dadurch war das Wasser in hellen Strömen in das Boot getrieben, und mit knapper Not war es gestanden, das Boot wieder an die Oberfläche zu bringen.

Aber die Menschheit gebührt sich leicht an Gefahren, und der U-Bootsmann besonders darf nicht lange an das zuzubedenken, was er überleben. So entschloß sich mir uns denn aus, als wir einen Segler vor uns entdeckten, sofort zum gemeinsamen Angriff. Da wir auf dieser Jagd schon eine Reihe von Schiffen vertriebt hatten, der Freund aber noch ohne Verlage heranzugie, so überließen wir ihm großmütig den brügeligen Dampfer.

Was mir aber dem Segler näherkam, erkannten wir ihn als unsere gefrige Freundin „Anna-Baria“, die wegen widriger Winde und Strömungen kaum von der Stelle gekommen war; wieder kam Herr Wilhelm auf seinen zerkümmerten Naden an Bord des betrennten U-Boots, wieder erkrankte der Kapitän, betrunken in der Kofe liegend, dumpfsinnig das Geschick seines Schiffes und wieder legte der deutsche Kommandant der „Anna-Baria“ das Leben, weil er die hilflose Befragung des Seglers nicht dem Willentode preisgeben wollte.

So schloß der Kreisläufer dieser dreizehntägigen Stunden dort, wo er begannen.

Später wurde die Kriegsführung erbitterter, weil die Feinde es nicht anders gewollt hatten, weil sie in maßloser Draufkamtheit unsere Ältern, Frauen, Schweftern und Kinder in den Hungertod trieben. Mit allen Mitteln gemeinster Züge haben sie unseren Leuten die Eigenschaften anzuwerfen versucht, die sie selbst in einer jeden menschlichen Empfinden höhnepredenden Misdelligkeit schamlos offenbaren.

Wir können unsere Leute besser, es wird der Tag kommen, wo wir den Feinden ihre erbärmlichen Heucheln und Verleumdungen vergelten werden. Mögen unsere Mannschaften uns jetzt auch unter dem Einfluß des Wolfenheismus entsetzt sein, wir haben doch mit ihnen jahrelang Not und Gefahr, Sieg und Verfolgung ertragen, wir gebühren zusammen und hielten zusammen, und werden uns widernehmen, wenn Ruhe im Sinne ist und die Erinnerung an große mannhafte Taten ihre Krugen wieder leuchten lassen wird in heller Begeisterung wie einst.

Rose, Kapitänleutnant.



Exquisit

Echter alter
deutscher
Cognac

† ST. AFRA

Die Perle der
Liköre



Cognacbrennerei
E. L. KEMPE & Co.
Aktiengesellschaft
OPPACH 1/SA

Mit Genehmigung des Reichswehrministers!

Mit Genehmigung des Reichswehrministers!

Flottille!

des Marine-Freikorps „General von Lettow-Vorbeck“.

Ubootsleute! Torpedobootsleute! Steuermannsmaat! Motor- und Fachleute!

Was nützt Studium und Lehrzeit?

Was nützt jetzt die Arbeit im Erwerbalehen?

Innere und äußere Feinde brennen unser Haus nieder, vernichten alles, was uns lieb und teuer ist.

Ihr zühen, weiterproben Männer, helft uns jetzt in aller deutscher Treue und Kameradschaft beim Wiederaufbau unserer schwimmenden Wehrmacht zur Sicherung der deutschen Küsten, zum Schutz der Lebensmitteleinuhr und -verteilung zu Wasser und zu Lande, in den Häfen und im Reich! Kommt alle zur Flottille (Motorboote, Torpedoboote) der

Marine-Brigade Loewenfeld im Marine-Freikorps

General von Lettow-Vorbeck.

Regierungsbedingungen wie alle Freikorps! Reisekosten werden bei Einstellung vergütet! Militärpapiere u. Entlassungsschein mitbringen!
v. Bohmer, Allvater, Steinbauer, Schmudt.

Einstellungsbüro nur: Kiel-Wik, Deckoffizierschule, täglich 9—12 Uhr vorm. Auskunftsstelle in Hamburg: Schaumburger Straße 47, II. Stock, täglich 9—1 Uhr vorm. Fernruf Elbe 7664. Auskunftsstelle in Lübeck: Meng-Straße 16, I. Stock, täglich 9—1 Uhr vorm. Fernruf 946.

Die beste
Zahnpasta

Zahnwohl

überall zu haben

C. Schmittner,
Chem. Fabrik Zahnwohl,
Bielefeld, Schölerberg Str. 7

Rauchmaterial!
für die Pfeife

10 Päckchen M. 0,00 franko

Für Wiedereinkäufer
50 Päckchen M. 3,00 als Chemnitz
100 „ „ 6,00 „ „
1000 „ „ 55,00 „ „

Verwandt zur Nachnahme

Luise Langer Chemnitz i. S.
Kantienstr. 39

Gegründet
1876

Möbelfabrik Rob. Seelisch
BERLIN O. 112, Rigauer Straße 71—73 a
ermittelt

gute, preiswerte Möbel-Einrichtungen

154 Musterräume

Lagerräume: 6000 q-Meter groß

Besichtigung ohne Kaufzwang gestattet

Vers. in allen Plätzen Deutschlands