

„U“-Bootsfahrt an den Feind.

Von Otto v. Gottberg.

„U 47“ für längste Fahrtmöglichkeit klar machen, lautet ungefähr der Befehl, der an einem Februar-morgen um 7 Uhr früh dem aus der Stadt zum Tagesdienst auf der Werft eintreffenden Kommandanten zugeht. — Vom Wohnschiff, einer alten Korvette mit dem Eisernen Kreuz von 1870 am stumpfen Vordermast, die den Besatzungen unserer U-Boote nach ermüdenden Fahrten für Tage des Ausruhens und Küstens zu neuer Unternehmung ein behagliches Kasernenleben bietet, sieht der Kapitänleutnant seine Mannschaft anrücken. Der Trupp hält auf der Landungsbrücke von Stein, an der das schlanke graue Fahrzeug mit der schwarzen Nummer 47 mit Tauen hängt. Auch vom Boot treten Leute hinzu. Der älteste Deckoffizier meldet die Mannschaft zur Stelle. Der wachhabende Offizier und der leitende Ingenieur des Bootes heben die Hände zu den Mützen, um dem Kommandanten ihre Anwesenheit zu bekunden. „Also endlich“ beginnt der Kapitänleutnant. Seine kurzen Worte wecken heiteres Schmunzeln auf

dreißig Gesichtern, denn das neue Boot hat bisher nur Probefahrten gemacht und wurde jetzt in der Werft für seine Feuerprobe überholt.

Die Stunden bis zum Auslaufen sind kostbar und weitere Worte des Kommandanten darum kurze Befehle, die dem Personal sagen, wie die Maschinenvorräte, Frischwasser und Proviant — bis zur Halskrause — zu ergänzen sind. Die Schar stiebt auseinander und eilt mit dem frohen Eifer ungeduldiger Erwartung zu ihren Pflichten. Dem Kommandanten folgen die beiden Offiziere über eine von der Brücke zum Fahrzeug gelegte Planke auf das Schiffchen. Ein Matrose reicht ihnen Bergballen, die der U-Bootsbewohner nie aus der Hand legt, weil er nach jeder Berührung mit dem Del triefenden Stahl der Wände, Türen oder Treppen die Finger trocknen muß. Die Türen sind enge runde Löcher. Durch eins auf dem Achterschiff steigt der Kommandant über eine schmale, senkrechte Eisenleiter — des U-Boots Treppe — in die von Glühdraht erhellten Tiefe.

Die Luft ist von Delgeruch so schwer und dick, daß sie auf die Lungen des Landbewohners drückt, obwohl der Deckel des Lufts offenstand. Die an Bord Tätigen atmen sie wie reinen Ozon, denn auch wenn für Tage alle Rigen geschlossen sind, tut eine Gruppe hier im achteren Maschinenraum ihren jeden Nerv anspannenden Dienst mit dem Bewußtsein, daß Schlaftrigkeit oder ein Fehlgriß dreißig Menschen das Leben kosten kann. Von ihren Köpfen oder Ellbogen bei jeder Bewegung gestoßen, schläft in Hängematten eine gleiche Zahl von Matrosen, die im Lärm surrend schwingender Räder und stampfend rasselnder Maschinen schlummer und Erfüllung für die nächste Wache, nämlich Arbeitsschicht von vier Stunden, finden müssen. So schmal ist der etwa drei Meter lange Raum, daß ein normal gewachsener Mann mit beiden Händen die feuchten, kalten Stahlwände zur Rechten und Linken berührt, wenn er in der Mitte die Arme vom Körper nur zu halber Höhe der Schultern hebt. Ein Netz von Leitungsdrähten, ein Gewirr von Hebeln, Griffen und Instrumenten trägt hier das hohe Deckblatt der schwimmenden grauen Zigarre von Stahl. Der Kommandant prüft es und windet sich durch das Loch in der Vorderwand in die Kommandozentrale. Dort übt während der Fahrt der leitende Ingenieur einen vielseitigen Dienst. Mit wenig Personal muß er ungemein komplizierte Maschinen bedienen und oft Reparaturen ausführen, von deren Gelingen die Existenz von Schiff und Besatzung abhängt.

In den Turm darüber, die Zentrale, klettert der Kommandant und legt wieder prüfende Finger auf Hebel oder Griffe. Einige Leute sind zur Hand und müssen Geräte spielen lassen. Etwa das Ein- und Ausfahren des Schrotz, sein Höher- oder Tiefergleiten wird erprobt. Durch das Turmluf, dessen Eisendeckel vor dem Tauchen als letzter geschlossen wird, kommt der Kommandant auf die kleine Brücke, ein Dreieck, das unterwegs ihm, dem wachhabenden Offizier und dem Rudergänger Platz bietet. Ueber das Deck folgen wir ihm in den Bugraum und treten vor die Torpedoröhre. Seine Hand streichelt die glatten Stahlhüllen todtragender Silberfische. Er spricht mit dem Oberleutnant, der als Wachoffizier auch die Armierung überwacht und sie vor der Ausreise zum Schießen fertig machen wird. Es will gelernt sein, denn der Torpedo ist nicht nur eine komplizierte und diffizile Waffe, sondern ein feines Kunstwerk. Die geringste Störung oder Nachlässigkeit läßt es versagen und raubt dem Führer für immer eine Gelegenheit zum Schießen. Und „den verlorenen Augenblick, den bringt kein Mensch, kein Mensch zurück“, heißt es gerade im Unterseebootskriege. Wachsame Sorgsamkeit heißt allein die Aufbewah-

rung der gewaltigen Sprengmassen, die das Schiffchen zu Atomen zerreißen könnte. Im Borderschiff steht der Kommandant in eine zweite Stahlkammer. Auch sie ist zugleich Maschinen- und Wohnraum. Ueber Gerät und Apparate schaukeln Hängematten, die eine dienstfreie Wachhälfte tragen werden. In einem Zimmerchen daneben findet der Koch gerade genug Platz, um vor dem anscheinend aus einer Puppenstube geborgten Herd zu stehen. Geheizt wird er durch Elektrizität, damit den niemals abziehenden Geruch von Kaffee und Kohl nicht auch noch Rauch oder Qualm schwängern. In zwei Kammern von Koffergroße vor der Küche schlafen je zwei Bedoffiziere und Offiziere — der wachhabende und der leitende Ingenieur. Ein Stübchen nicht größer ist das des Kommandanten. Immerhin könnte er es allein bewohnen, wenn der Dienst ihn unterwegs nicht dauernd in die Zentrale oder auf die Brücke stellte. Hier gibt er jetzt seine letzten Befehle: „Heute abend nimmt jeder Mann noch ein Bad. (Weil kein Mensch an Bord während der Fahrt aus den Kleidern kommt und jeder stets bereit sein muß, auf das zum Kampfrufende Alarmsignal die Wache zu verstärken.) Dann früh in die Klappe und Vorrat geschlafen!“

Für zwei Nächte noch kann die Besatzung durch längere Stunden als gewöhnlich pennen. Dann wird der Kapitänleutnant zum Flottillenchef beschieden und erhält mit einem Auftrag den Befehl, nach Anbruch des nächsten Tages auszulassen.

Es ist wieder 7 Uhr früh, als er — die Wangen rot und die Augen hell — aus seiner Kammer hastigen Schrittes über das Deck geht. Seine Stimme reiht dreißig Männerkörper zusammen, als er „Mar zum Manöver“ ruft. Der Bursche reicht ihm Jacke und Hose von schwarzem Leder mit Wolle gefüttert. Er schlüpft in den gegen Schmutz, Kälte und Nässe schützenden Schlosserkittel und steigt auf die Brücke. Die Augen überfliegen sein kleines, doch stolzes und ihm liebes Reich, das er sich in Jahren eifrigen Dienens gewann. Sie sehen auf Deck die Matrosen klar zum Leinenloswerfen. Von der Kommandozentrale, in der beim Ingenieur die Befehlsleitungen für die vielverzweigte Maschinerie zusammenlaufen, meldet eine Stimme: „Maschinen klar“. Also klappt's. Der Kommandant befiehlt: „Leinen los!“

Die Taue fliegen auf die Landungsbrücke. Der Kapitänleutnant spricht halblaut knappe Worte, die den Rudergänger das Rad spielen lassen. Stampfend nimmt „U 47“ Kurs zum Auslaufen. Von den grauen Nachbarschiffchen winken ein paar Hände. Worte fliegen herüber und lassen die beiden Offiziere auf der Brücke lachend zu den Mützen greifen. Es sind Scherze, denn die junge Waffe nimmt den Ab-

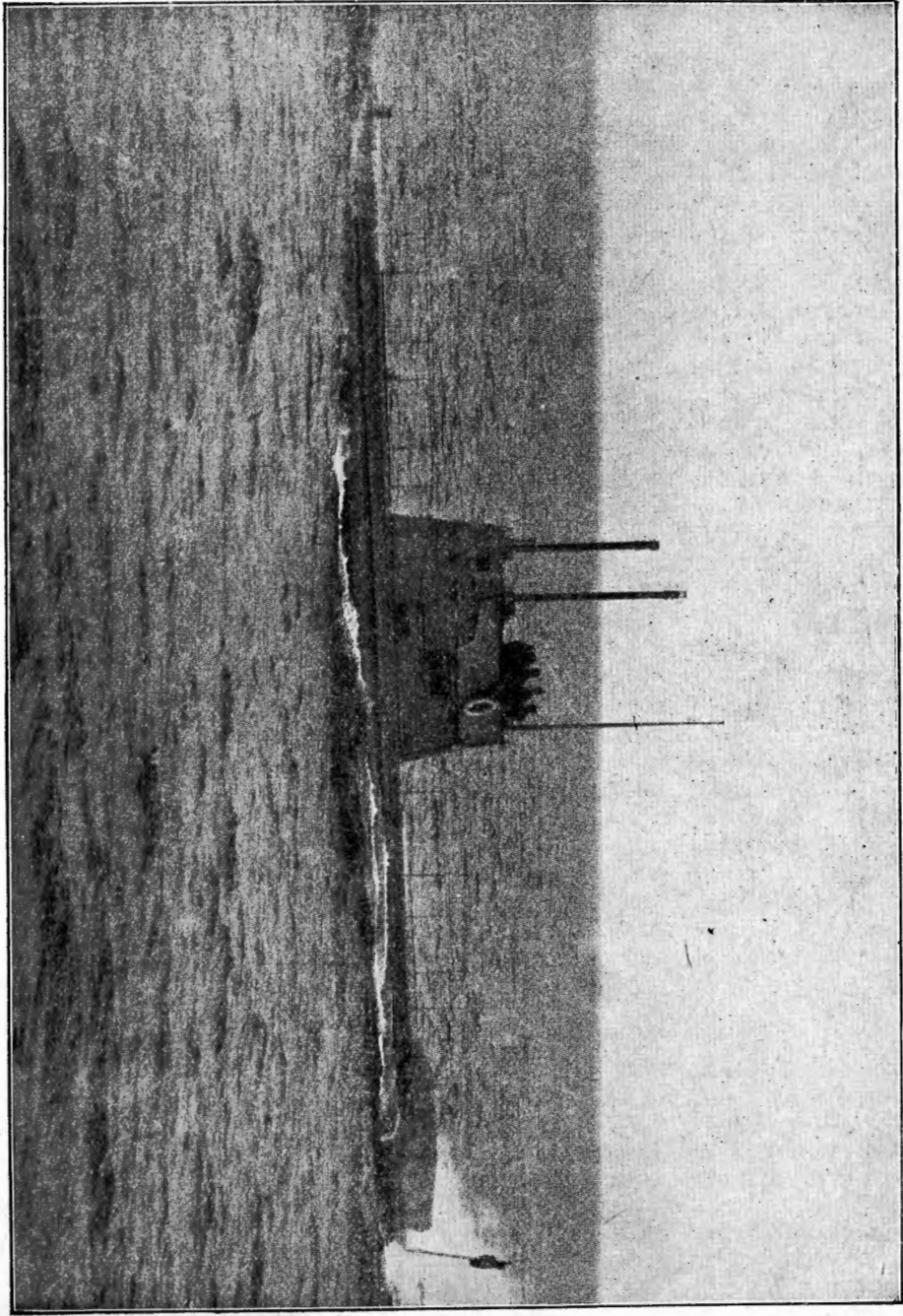
schied von Kameraden nicht tragisch und vergießt auch bei der Rückkehr von Erfolgen, die hart am Tod vorbeiführten, keine Nührungszähren. „Willkommen alter Hammeltöter“, grüßte ein Wirtspruch der Schwesterschiffe, als nach langer, selten mühseliger Fahrt und Versenkung eines Hammelfleisch nach England tragenden Dampfers der Kommandant von „U 20“ einlief.

Die Matrosen verschwinden unter Deck. Auch die drei Männer auf der Brücke schlüpfen für ein Weilchen in den Turm, den das Wasser des Außenhafens bespült. Der Kommandant läßt ein letztes Mal die Ente zur Probe tauchen, fühlt sie mit allen Maschinen in seiner Hand, steigt wieder empor und auf die Brücke. An größeren Kriegsfahrzeugen fliegt die Zigarre vorbei. Ernste Augen blicken von dort auf den kleinen grauen Bruder, der so brav und unverzagt, so stink und fröhlich feindwärts faust. Die Tippen auf den bestückten schwimmenden Bastionen murmeln gute Wünsche: Möge David den Goliath fällen! Hinter den schweren Geschützen riesiger Zinienchiffe scheint es ein ungeheuer Wagnis, daß die Nußschale ihren Angriff vor des Feindes Meerestore tragen will. Aber der Wind, der mit dem Ahnen von Frühling und Sieg lau aus der Heimat weht, gibt dem kleinen grauen Bruder Recht. Mitziehend trägt er Segen, Gruß und Liebe eines ganzen Volkes, aber auch seinen frohen unbeugsamen Willen zum Drauf und Draan, denn nach vorn und Nordwesten bläht er steif die Flagge wie in harter Angriffsluft.

Der Seegang nimmt zu. Schon rollend stampft „U 47“ zum Takt der Motoren am Feuerschiff vorbei. Sein Führer schwenkt die Mütze. Den letzten Gruß mit deutscher Heimat wechseln die beiden Offiziere auf der engen Brücke, blicken einmal noch zurück und dann stetig voraus. Ihre Augen begegnen sich dabei. Die Mienen sind hart, die Kinnläden kantig geworden. Aufpassen heißt es jetzt. Hinter jeder Welle mag der Tod oder die Gelegenheit, ihn dem Feinde zu schicken, liegen. Es ist böses, böiges Wetter. Sie rüsten ihren Anzug für Sturm, Mag die Fahrt ohne Unterbrechung zwei oder drei Tage dauern, sie werden ohne Kleiderwechsel wie ohne Schlaf auf Posten bleiben oder gar sich ans Brückengeländer binden lassen, wenn Wehen oder Wogen sie in die Tiefe zu reißen drohen. Der Dienst der Führer der Waffe kennt keine Ablösung. Wenn der Hunger sich meldet, und die Stunde der Mahlzeit schlägt, lassen sie sich gefüllte Teller auf die Brücke reichen und haben über ungesalzene Suppe selten zu klagen, weil die ewig verliebte, ewig auch hassende alte Sünderin Nordsee mit Sprizern die Speisen würzt.

Der Kommandant versucht gerade beim Mahl den Teller wagerecht zu halten, als der das Doppelglas rings um den Horizont drehende Wachhabende backbord voraus eine Rauchfahne meldet. Der Teller fliegt aus der Hand. Ein Befehlswort des Kapitanleutnants läßt ein Glodensignal schrillen. Da rühren unten im Magen des Schiffes sich die geübten Hände der wohlknebergerzierten Mannschaft in Hast aber auch steter und sicherer Ruhe. Nie ruht das Auge des Führers auf seinen Leuten bei den schwierigen Hantierungen, die ihn um Erfolg wie Schiff bringen können. Darum feiert auch auf der Nordsee Triumphe der alte preußische Drill und die lange treue Friedensarbeit unserer Offiziere. Sie erzog den tapferen deutschen Mann zu einem Soldaten, der fast führerlos an den Feind geschickt werden kann. Die Hände der Arbeit drunten läßt gurgelndes Meerwasser in Ballasttanks rauschen. Die drei Männer auf der Brücke hasten in den Turm, der im Wasser versinkt und nur das Schrohr über die Oberfläche reckt. Das Tiefensteuer läßt der Kommandant dabei spielen. Durch das Periskop blickt er zum Horizont, der mit engerem Kreis als vorher um sein Schiffchen auf den Wellen liegt. Darum heißt es warten auf den Dampfer, dem er sich nicht veraten will. Der Fremde könnte eine feindliche wie eine neutrale Flagge führen und in beiden Fällen vielleicht durch Funkspruch von der Begegnung mit einem deutschen U-Boot erzählen. Das würde Schiffe feindlicher Nationen zum Abbrechen und zum Flüchtigen veranlassen. Im Warten öffnet der Kommandant den Stahldeckel vor einem Turmfenster. Wie lichter Smaragd glänzt die dicke Scheibe. Grünlichblau, wie der Wunderschleier in Märchenhallen dringt in die Zentrale ein Licht, wie es manche Tropfsteinhöhle erhellt. In Gottes Aquarium blickt das Auge durchs Fenster. Runde Quallen, die einen tellerflach, die andern wie zu einem Stügerhut gebogen, schleppen lange Fäden auf und nieder. Fische klein und groß, schlant und plump streichen vorbei, flitzen mit flinker Wendung erschrocken seitwärts oder starren dumm und frech mit offenem Maul aus großen Augen ins Fenster des unter Wasser langsam ohne Schaukeln fahrenden Schiffchens. Lustperlen rieseln aus ihren breiten oder spitzen Schnauzen, kriechen hurtig über den Rückentamm zu den Schwanzflossen, lösen sich und schießen pfeilgeschwind noch oben.

Der Kapitanleutnant läßt den Stahldeckel wieder vor die Scheibe schwingen. Das Leben in der Tiefe dünkt ihm gar nicht übel. In die Gruft alles Seemännischen und eine Schlosserwerkstatt glaubte er sich geschickt, als er vom Torpedoboot zur Führung



eines der ältesten grauen Schiffchen berufen wurde. Beim ersten Tauchen schien das vorgeschriebene Luftschluden und das Gausen der Ohren unter Atmosphärendruck kein Vergnügen. Aber in der feierlichen Stille des Kirchhofschweigens der Tiefe, die kein Wogen oder Toben des Meeres spürt, überkam ihn ein wohliges Gefühl der Sicherheit. Wie in eine Wiege lernte er sich zum Schlummer mit dem Boot an des Meeres sandigen Busen schmiegen. Und nun zeigte der Krieg das Boot nicht als die Gruft des Seemanns, nein, als Seemanns Meisterstück! Die Kameraden auf den größeren Brüdern sehnten sich in die schlanken Zigarren. Sogar ein Kapitän zur See, der bald Admiral sein dürfte, spielte neulich mit dem Gedanken, sich um das Kommando eines kleinen Grauen zu bewerben. Begreiflich! Im Frieden mochte es schöner scheinen, beim Licht der Sonne im Kampf mit jedes Tages ewigem Feind, der See, Nerven und Muskeln zu stählen. Aber der Krieg läßt das U-Boot auch im Ringen mit fünffacher Uebermacht die alte Nordsee dort befahren, wo sie vor des Segners weißen Kreideseilen das grüne Blatt des Lorbeers oder — kein schlechteren Soldatenschmud — die Immortellen für gefallene Helben trägt!

„Der Dampfer, Herr Kapitanleutnant“, meldet der Wachhabende und fügte hinzu: „ein Holländer“. Der Kommandant späht durch das Sehrohr. Funken kann der Fremde nicht und ist nach dem Festland unterwegs. Also mag „U 47“ auftauchen. Vergrößert doch die hohe Ueberwassergeschwindigkeit den Aktionsradius. Das Tauchen aber verlangsamt die Fahrt und verbraucht elektrische Kraft. Sie dient dem Kampf. Darum knäusern unsre U-Bootkommandanten wie Geizhalse mit ihr. Sie und ihre Leute frieren und darben, damit sie zu unserm Nutzen Schaden und Tod in den Feind tragen können. Für Wochen sind die Boote in grimmiger Winterkälte unterwegs gewesen. Ihre elektrisch gespeisten Defen wurden fast niemals gewärmt. In kalten feuchten Stahlkammern wacht und schläft die Besatzung, um elektrische Kraft für den Kampfzweck zu sparen. Die Glieder sind steif und die Zähne klappern, aber über des Kadavers Behagen muß ein Höheres, muß Deutschland über alles gehen. Oft essen dann die Frierenden kalt, damit der winzige Herd keine Elektrizität verzehrt. Von Leib und Mund sparen sie sich so die Kraft, die uns Sicherheit und Erfolge bringt, die vielleicht wieder die Hochstraßen des Meeres öffnet und dann unsren Magen füllt. Daran sollten denken die Toren und Närrinnen, die des Bäckers Laden um Kuchen stürmen!

Zweieinhalb Tage und zwei Nächte dauert jetzt

die Fahrt. Eine treibende Mine wird erspäht und zu Nutzen friedfertiger Schiffsahrt durch das Feuer aus Maschinengewehren zum Explodieren gebracht. Dann wird es wieder Abend und auch der Kommandant müde. Die Ballasttanks füllen, legt er sich in seine sandige Wiege, um auszuschlafen. Auch die Mannschaft hats nach hartem Dienst nötig, obwohl, darauf gehalten wurde, daß die wachfreie Hälfte sich stets zum Schlummern in die Kojen legte. Ein schlafender Mensch verbraucht vom kostbaren Sauerstoff weniger als ein wachender. Darum muß der deutsche Matrose fürs Vaterland nicht nur zu kämpfen und nach der in Eisenbahnwagen angehefteten Vorschrift von Linienkommandanturen zu schweigen, sondern auch — zu pennen verstehen. Doch das Verlangen nach Anregung und Zerstreuung heischt für ein halbes Stündchen sein Recht. Das Grammophon knarrt, und vielleicht macht die Bordkapelle Musik. An Instrumenten gibt es allerhand, denn zwischen Matrosensklippen wird ein alter Haarkamm und ein Blatt Klopsettpapier zur leidlichen Mundharmonika. Daß auch sonst der fröhliche Humor der Mannschaft nicht vermag, sehen wir am nächsten Morgen. Nachdem der Kommandant durch das Sehrohr vorsichtig nach verdächtigen Fahrzeugen ausspähte, läßt er die Ballasttanks auspumpen und „U 47“ auftauchen. Die See ist glatt, als der Rudergänger den Deckel vom Turmluk öffnet. Mit den Beinen baumelnd setzt sich der Kommandant auf den Rand des Turms und trinkt behaglich in tiefen Zügen trüben Kaffee und klare Gottesluft. Immer noch ist nichts zu sehen, und auch die Besatzung darf Besseres als den Geruch von Maschinenöl atmen. Die Leute kommen an Deck. Ein Matrose trägt einen ungemein sauber und sorgsam in Delpapier verpackten Kasten. Vielleicht ist es eine Liebesgabe, die nicht zu oft auf U-Boote gelangt und darum des Kommandanten Interesse weckt. Da . . . ist der Kerl toll geworden? Er will das Paket über Bord werfen. „Schulze, her mit dem Kasten!“ Von Ohr zu Ohr grinsend kommt der Matrose.

„Was ist darin, Schulze?“

„Die alten Knochen vom gestrigen Fleisch, Herr Kapitanleutnant!“

Und der Kommandant liest die Aufschrift: Seiner Excellenz dem Herrn Minister Grey in London. Die Adresse zeigt, wie gesund unser Mann vor dem Mast zu denken versteht. Sein Grimm gilt nicht dem Schwäger Churchill, dessen Wortfechtereien Deutsche mit Achselzucken abtun können, sondern dem heuchlerischen Meister britischer Intrige.

Ein neuer Tag des Spähens, Lauerns und Versteckens beginnt mit der Weiterfahrt. Er wird lang,

denn vom klaren Himmel scheint abends der Mond. Darum kommt vielleicht Gelegenheit, es „U 24“ nachzutun. Das Boot fuhr um Silvester der Heimat fern. Vor einer Stunde und 40 Minuten hatte das neue Kriegsjahr begonnen, als Kapitanleutnant S. über silberhellen Wellen einen fernen Schatten sah. Er wußte nicht, daß vor einer Stunde und vierzig Minuten drei Kameraden ihre Gläser hebend ihm ein englisches Kriegsschiff „gewünscht“ hatten. So lange brauchte der Wunsch, um über die Nordsee zu fliegen. Dann ward aus dem Schatten auf silberhellen Bogen der „Formidable“. Die Glocken schrillten ihr Alarm-signal. Unten traten alle Leute der Besatzung auf ihre Posten. „Fertig zum Schuß“ befahl der Kommandant und zielte. Ohne Atem hörte auf das Kommando „los“ die Besatzung das Torpedo aus dem Rohr rauschen. Lautlose Lippen zählten ohne sich zu bewegen in Spannung, bis die Laufzeit des Geschosses verstrichen war. Einen dumpfen Knall trug das Wasser laut und vernehmlich durch die Stahlwände. Der Britte war getroffen. Ein Hurra löste die zusammengepreßten Lippen und „Es braust ein Ruf wie Donnerhall“ knarrte jubelnd das Grammophon. So schickte „U 27“ Britannien den Neujahrsgruß der deutschen Flotte.

Wenn „U 47“ Ähnliches leistet, werden den Erfolg nur die drei Männer in der Zentrale schauen. Die junge Waffe kämpft ohne zu sehen. Der heutige

Kommandant von „U . . .“ entließ einst einen tüchtigen Matrosen zur Reserve und fragte, ob er einen Wunsch für die letzte Tagesfahrt habe. „Jawohl, Herr Kapitanleutnant, ich möchte vor dem Auscheiden ein einziges Mal aus dem Boote die Oberfläche des Wassers durch das Sehrohr gesehen haben.“ Dem Führer kam zum Bewußtsein, wie die Leute ihren Dienst versehen. Sein Erlebnis sprach sich unter den Offizieren der Waffe herum und sie rufen nun ihre Untergebenen ans Sehrohr oder lassen sie, wenn es möglich, auch das Sinken eines getroffenen Fahrzeuges schauen. Dabei hob ein am Bug verwundeter britischer Frachtdampfer im Ersäufen neulich das Heck. Senkrecht wollte er in die Tiefe schießen, aber zauderte noch. „Ach Gott doch, Herr Kapitanleutnant,“ bat ein Matrose, „wollen wir ihm nicht hinten rauf auch noch einen geben!“

Die blinde Waffe könnten wir die neueste nennen. Ihre Männer sehen weder den Tod, den sie tragen, noch das Verderben, das ihnen droht. Doch der Führer auf der engen Brücke muß mit den Nerven die Augen des Jägers haben. Er sieht für dreißig und wagt, gewinnt oder verspielt für sie. Der Kampf der Waffe ist lauernd, Gotteslust und Sonnenlicht scheint sie zu scheuen, wenn sie den Gegner aus dem Versteck beschleicht. Aber nur heimlich, nicht heimtückisch ist ihr Kampf, weil er den vollen Einsatz des Lebens von Schiff und Besatzung heißt.